

J
103
H7

Canada. Parliament.
House of Commons.
Standing Committee on
Transport.

1979	Minutes of proceedings
T7 <small>DATE</small>	and evidence. <small>NAME - NOM</small>

J

103

H7

1979

T7

A1

v. 2

Issue No. 11

Fascicule n° 11

Tuesday, November 27, 1979

Le mardi 27 novembre 1979

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

Président: M. J.M. Forrestall

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

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80: Votes 1 and 5 under POST OFFICE

Budget principal 1979-1980: crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES

APPEARING:

COMPARAÎT:

The Honourable John Fraser,
Postmaster General and
Minister of the Environment

L'honorable John Fraser,
ministre des Postes et
ministre de l'Environnement

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: M. J.M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messrs. — Messieurs

Axworthy
Blais
Comtois
Darling
Ferguson

Hopkins
King
Lamontagne
McDermid
Nylander

Pepin
Reid (*St. Catharines*)
Richardson (*Humboldt-
Lake Centre*)

Skelly
Towers
Turner
Waddell—(19)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

On Monday, November 26, 1979:

Mr. Froese replaced Mr. Mayer
Mr. Hawkes replaced Mr. Whittaker
Mr. King replaced Mr. Ferguson
Mr. Richardson (*Beaches*) replaced Mr. McKenzie
Mr. Thomson replaced Mr. Elliott
Mr. Towers replaced Mr. Hargrave

On Tuesday, November 27, 1979:

Mr. Pepin replaced Mr. Lumley
Mr. Comtois replaced Mr. Deniger
Mr. Axworthy replaced Mr. Campbell (*LaSalle*)
Mr. Hopkins replaced Mr. Bockstael
Mr. Blais replaced Mr. Harquail
Mr. Lamontagne replaced Mr. MacLellan
Mr. Nylander replaced Mr. Hawkes
Mr. Ritchie (*Dauphin*) replaced Mr. Richardson (*Beaches*)
Mr. Skelly replaced Mr. Peters
Mr. Waddell replaced Mr. Blaikie
Mr. Darling replaced Mr. Thomson
Mr. Ferguson replaced Mr. Ritchie (*Dauphin*)
Mr. McDermid replaced Mr. Froese

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

Le lundi 26 novembre 1979:

M. Froese remplace M. Mayer
M. Hawkes remplace M. Whittaker
M. King remplace M. Ferguson
M. Richardson (*Beaches*) remplace M. McKenzie
M. Thomson remplace M. Elliott
M. Towers remplace M. Hargrave

Le mardi 27 novembre 1979:

M. Pepin remplace M. Lumley
M. Comtois remplace M. Deniger
M. Axworthy remplace M. Campbell (*LaSalle*)
M. Hopkins remplace M. Bockstael
M. Blais remplace M. Harquail
M. Lamontagne remplace M. MacLellan
M. Nylander remplace M. Hawkes
M. Ritchie (*Dauphin*) remplace M. Richardson (*Beaches*)
M. Skelly remplace M. Peters
M. Waddell remplace M. Blaikie
M. Darling remplace M. Thomson
M. Ferguson remplace M. Ritchie (*Dauphin*)
M. McDermid remplace M. Froese

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 27, 1979
(12)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:11 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. ForreSTALL, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blais, Comtois, Darling, Ferguson, ForreSTALL, Hopkins, King, Lamontagne, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner and Waddell.

Other Members present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Jelinek, Jupp, Mayer, McLean and Roy (*Laval*).

Appearing: The Honourable John Fraser, Postmaster General and Minister of the Environment.

Witnesses: From the Post Office Department: Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General and Mr. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General, Marketing.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

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

The Minister made a statement.

The Minister and the witnesses answered questions.

Votes 1 and 5 carried.

Ordered,—That the Chairman report to the House the Main Estimates under Post Office for the fiscal year ending March 31, 1980.

At 10:32 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, November 29, 1979.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 NOVEMBRE 1979
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui, à 20h 11, sous la présidence de M. ForreSTALL (président).

Membres du Comité présents: MM. Blais, Comtois, Darling, Ferguson, ForreSTALL, Hopkins, King, Lamontagne, McDermid, Nylander, Reid (*St. Catharines*), Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Skelly, Towers, Turner et Waddell.

Autres députés présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Campbell (*LaSalle*), Deniger, Jelinek, Jupp, Mayer, McLean et Roy (*Laval*).

Comparait: L'honorable John Fraser, ministre des Postes et ministre de l'Environnement.

Témoins: Du Ministère des Postes: M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes et M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des Postes, Commercialisation.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, fascicule no 3*).

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

Le ministre fait une déclaration.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre du Budget principal sous la rubrique Postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

A 22h 32, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 29 novembre 1979, à 9h 30.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, November 27, 1979

• 2012

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

If it is the wish of the Committee, I shall call Votes 1 and 5 under the Post Office together. Do I have agreement with respect to that?

Some hon. Members: Agreed.

POST OFFICE

General Summary

Budgetary

Vote 1—Post Office—Operating expenditures—	\$1,226,721,000
Vote 5—Post Office—Capital expenditures—	\$14,621,000

The Chairman: It is perhaps somewhat incumbent upon me before I welcome the Minister to take some note of an event that happened in the chamber earlier today which in effect has caused a further evolution in the title and responsibilities of this probably the most senior committee of the House of Commons. We are now no longer the Committee on Transport and Communications, we are now the Committee on Transport.

In the early days, of course, we were the Committee responsible for railways, canals and telegraph lines from which flowed quite naturally responsibility for the estimates of the Postmaster General. Years intervened and there were certain aberrations of the procedure, but by and large for 112 years this Committee has been seized of the responsibility for airing in this public manner, in the traditional concept of elective responsibility, the items under the Postmaster General's budgetary responsibility.

Tonight, and however long it may take this Committee to dispose of it, one way or another, as has been the wont in the past. And I could remind honourable gentlemen that there are numerous precedents for the reduction of the Minister's salary to \$1. There have been, in my very limited research, at least three major fist fights in this room with respect to postal services in this country—I do not know how many have taken place outside of this august room, in the corridors outside. But, for 112 years, this standing committee, by whatever name, has been the body responsible for the hearing of estimates, and it is in that light, somewhat historic, Mr. Minister, Mr. Postmaster General, that I very warmly welcome you—as indeed I am sure the Committee did all of your predecessors, and remember them with fondness—to this Committee for the purpose of discussing your estimates.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Mardi, 27 Novembre 1979

Le président: Nous reprenons ce soir l'examen de notre ordre de renvoi portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Si le Comité le désire, je mettrai en délibération les crédits 1 et 5 en même temps sous la rubrique Postes. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

POSTES

Sommaire général

Budgétaire

Crédit 1 ^{er} —Postes—Dépenses de fonctionnement	1,226,721,000
Crédit 5—Postes—Dépenses en capital	14,621,000

Le président: Avant de souhaiter la bienvenue au ministre, il me revient peut-être de signaler que la Chambre vient, aujourd'hui, de modifier le titre et les attributions de notre comité qui est sans doute le plus ancien comité de la Chambre des communes. Notre comité ne s'appelle plus le Comité des transports et des communications, mais les Comité des transports.

À l'origine, notre comité était chargé des questions relatives aux chemins de fer, aux canaux et aux lignes télégraphiques, et il a naturellement par la suite été chargé d'étudier le Budget du ministre des Postes. Malgré certains écarts de procédure, pendant 112 ans, le Comité a été chargé d'étudier publiquement, selon le principe de la responsabilité des élus, les postes du Budget relevant du ministre des Postes.

Ce soir, quel que soit le temps qu'il faudra au Comité pour les étudier, selon la coutume, Je rappelle aux honorables représentants qu'on a plus d'une fois proposé de réduire le traitement du ministre à \$1. D'après les recherches très superficielles que j'ai faites, au moins trois batailles rangées ont eu lieu ici même au sujet des services postaux du pays. J'ignore combien il y en a eu en dehors de cette auguste enceinte dans les couloirs. Quoi qu'il en soit, depuis 112 ans le comité permanent, quelle que soit la façon dont on l'appelle, est chargé d'étudier le budget, et c'est dans un contexte historique, monsieur le ministre des Postes, que je vous souhaite cordialement la bienvenue, comme j'en suis sûr, notre comité l'a fait pour tous vos prédécesseurs, dont il garde un excellent souvenir lors de l'étude du budget.

[Text]

• 2015

I might ask you, if you would care to, to introduce the officials you have with you—very distinguished ones, I might add—and if you have an opening statement, to proceed at will.

But just before I ask you, I do not know whether the very distinguished former Postmaster General might want to make a comment—because it is somewhat historic: this will be the last occasion, Mr. Lamontagne, in which we will have the opportunity to examine the estimates of your former department—on behalf of all your predecessors.

Mr. Lamontagne: The only comment I would make, Mr. Chairman, Mr. Minister, is that the estimates we are studying today are probably the best ones for the last 112 years.

The Chairman: I asked for that one.

Mr. Minister, would you care to introduce your officials, your supporting staff, and if you have an opening statement, we would welcome it at this time.

Hon. John A. Fraser (Postmaster General and Minister of the Environment): Mr. Chairman, I certainly am prepared to do all the things that have been suggested to me but I think all honourable members will forgive me for responding, even if briefly, to my very good friend, the Honourable Gilles Lamontagne, former Postmaster General. I cannot help but remark that when a Chairman on such an august Committee gets so carried away with history that he reaches really the heights of poetry, where obviously the political sense of survival had slipped away—and perhaps it was because it was after dinner—I am sure that all honourable members would not think it remiss of me to remind the Chairman that all this graciousness is all very well but, you know, that guy is my critic.

The Chairman: Yes, Mr. Minister, I am aware of that.

Mr. Fraser: Honourable members and friends, it is a privilege for me to appear in front of you despite the fact that Gilles Lamontagne can very properly say that these estimates are probably the best ones in, I think he said, 112 years. What I think will be interesting is just how, given his very understandable ingenuity, he is going to manage to launch a massive attack on what really comes down to being his own work. I think that should be of some interest to all of us tonight.

The Chairman: Not to mention comfort.

Mr. Fraser: Well, some comfort; although I think I should be very fair to all members and say that when I came in, he remarked that he thought the estimates were in very good shape but that he was going to ask a lot of very pointed questions about what has happened since.

• 2020

In any event, honourable members, I am pleased to appear before this Committee to present the Post Office Main Estimates for the fiscal year 1979-80. As in the case of other government departments, the Post Office Estimates were originally introduced earlier this year. However, the March 26 proclamation dissolving Parliament and making way for the

[Translation]

Si vous voulez bien, je vous demanderai de présenter les collaborateurs qui vous accompagnent—des personnes fort compétentes d'ailleurs,—et de présenter votre exposé préliminaire, si vous en avez un.

Mais auparavant, peut-être que l'ancien ministre des Postes voudra prendre la parole, car il s'agit d'un moment historique: c'est la dernière fois, monsieur Lamontagne que nous aurons l'occasion d'étudier le budget de votre ancien ministère, si vous voulez parler au nom de tous vos prédécesseurs.

M. Lamontagne: Je dirai seulement, monsieur le président et monsieur le ministre, que le budget que nous étudions aujourd'hui est sans doute le meilleur qui ait été présenté depuis 112 ans.

Le président: Je l'avais bien cherché.

Monsieur le ministre, voulez-vous présenter vos collaborateurs et faire votre exposé, si vous en avez un.

L'honorable John A. Fraser (ministre des Postes et de l'Environnement): Monsieur le président, je suis prêt à faire tout ce que vous me demandez, mais tous les députés me pardonneront si je prends quelques minutes pour répondre à mon très bon ami, l'honorable Gilles Lamontagne, ancien ministre des Postes. Le président de cet auguste comité a été à tel point transporté par ce moment historique qu'il a atteint des sommets de poésie et a manifestement oublié les basses préoccupations de la politique—peut-être que l'heure tardive y est pour quelque chose—mais je suis sûr que les députés ne m'en voudront pas de lui rappeler que même si j'apprécie sa courtoisie, cet homme reste mon adversaire.

Le président: Oui, monsieur le ministre, je le sais.

M. Fraser: Messieurs, je suis honoré de comparaître devant vous, même si M. Lamontagne peut très bien se permettre de dire que ce budget est sans doute le meilleur qui ait été présenté en 112 ans, comme il l'a dit. Ce que j'ai hâte de voir, c'est comment, étant donné sa franchise, il se débrouillera pour lancer une attaque en règle contre son propre travail. Je crois que ce sera fort intéressant.

Le président: Agréable aussi.

M. Fraser: Agréable peut-être, mais pour être juste, je dois dire qu'à mon arrivée, il m'a dit que le budget était bien fait, mais qu'il poserait beaucoup de questions précises sur les mesures prises depuis la préparation.

Quoi qu'il en soit, j'ai le plaisir de présenter à votre comité le budget principal des dépenses du ministère des Postes pour l'exercice financier 1979-1980. Comme tous les autres ministères, les Postes ont présenté leur budget au début de cette année. Cependant, la dissolution du Parlement et le déclenchement d'élections générales, à la suite de l'avis d'élection du 26

[Texte]

general election prevented consideration of those Estimates by the former Committee, and we are now reintroducing them.

This Committee is being asked to approve Votes 1 and 5 relating to funding for the Post Office in the amount of \$1,226,721,000 towards operating expenditures and \$14,621,000 for capital expenditure purposes. I say "towards operating expenditures" as this is a net amount, considering that certain Post Office expenses may be met directly from postal revenues while others are provided for by other departments.

The aspect of service must be a primary concern to members. Postal service is improving a number of internal as well as external indicators reflect this improvement. However, it is not yet where we want it to be. The very near future sees us once more negotiating labour contracts with our largest unions, and we hope this can be done without disrupting the service.

In my exposure to the postal operations I have come to view the Post Office as a business operation, but—I underline this—a business operation dedicated to providing a public service, and in my own view a very necessary one for the entire country. I have also become aware of the need for the Post Office to improve its ability to meet competitive threats or to take on new opportunities and thereby to improve its over-all service to the public. Recently introduced Priority Post service is an example of the Post Office's moving to meet the needs of a changing business environment. I do not take the credit for having introduced it; credit for that belongs to my predecessor. But I am of the conviction that given the resources to use that particular aspect of the Post Office service adequately, we are quite capable of not only meeting competition but chasing a good deal of it out of the business.

At the same time, the Post Office must do its part to achieve improved economy in government spending. I believe these Main Estimates present a tightening up of expenditure and at the same time provide for improvement in service performance.

I note that the decision of the previous government implemented last spring whereby it removed its policy of no growth in letter carrier service to new or expanding communities is not reflected in these Main Estimates. The cost of that decision will have to be included in departmental submissions for Supplementary Estimates this year.

I think I should remark at this time that comment is not made at all by way of criticism. The fact of the matter is—and all members of the House of Commons had better start to understand it—the Post Office under my predecessor or under me cannot give your constituents the front-end service they demand, and I guess they deserve, unless we have the resources to do it. The remarks I have just made are directed to an

[Traduction]

mar, ont empêché l'ancien comité d'étudier ces prévisions budgétaires, c'est pourquoi nous les présentons aujourd'hui.

Nous demandons au comité de bien vouloir approuver les crédits numéro 1 et 5 se rapportant au financement du ministère des Postes, soit la somme de \$1,226,721,000 à l'égard des dépenses d'exploitation et de \$14,621,000 pour les dépenses en immobilisations. Je dis bien «à l'égard des dépenses d'exploitation», car il s'agit ici d'un montant net, certaines dépenses des Postes pouvant être couvertes directement par les recettes postales, et d'autres étant assumées par d'autres ministères.

Je prie les membres du comité de bien vouloir accorder une grande priorité à l'aspect service. Le service postal est en voie d'amélioration, comme nous le montre un certain nombre d'indicateurs tant internes qu'externes. Cependant, nous n'avons pas encore atteint la qualité de service que nous désirons. Dans un très proche avenir, nous devons une fois de plus négocier des conventions collectives avec nos principaux syndicats, et nous espérons y parvenir sans qu'il y ait interruption de service.

Au contact des diverses opérations postales, j'en suis venu à considérer le ministère des Postes comme une entreprise commerciale, mais je tiens à le souligner, une entreprise chargée de fournir un service au public, et à mon avis, un service très nécessaire pour l'ensemble du pays. Je me suis également rendu compte de la nécessité pour ce ministère de réagir plus efficacement aux menaces de la concurrence ou aux nouvelles possibilités qui s'offrent à lui et ainsi, d'améliorer l'ensemble des services qu'il fournit au public. Le service de la poste prioritaire, lancé récemment, illustre bien la capacité qu'ont les Postes de répondre aux besoins changeants du milieu des affaires. Ce n'est pas à moi que revient le mérite d'avoir créé ce service, mais à mon prédécesseur. Mais je suis convaincu qu'étant donné les ressources dont nous disposons pour tirer les meilleures parties de ce service, nous sommes tout à fait en mesure, non seulement de faire face à la concurrence, mais d'enlever au secteur privé une bonne partie de son marché.

Il n'empêche que les Postes doivent bien faire leur part dans la réduction des dépenses gouvernementales. À cet effet, je crois que ce budget principal témoigne d'une restriction des dépenses tout en proposant des moyens d'améliorer la qualité de nos services.

Je tiens à faire remarquer que ce budget ne tient pas compte de la décision du gouvernement précédent, mise en vigueur au printemps dernier, de lever le gel de l'expansion du service de distribution par facteurs dans les agglomérations nouvelles ou en expansion. Les dépenses qu'entraînera cette décision devront figurer dans le budget supplémentaire que le Ministère présentera au cours de l'année.

Je fais remarquer en passant que cette observation n'est pas une critique. De fait, tous les députés de la Chambre des communes doivent le comprendre, le ministère des Postes, qu'il soit dirigé par mon prédécesseur ou par moi-même, ne pourra donner à la population le service de première qualité qu'elle exige, et qu'elle mérite sans doute, s'il n'a pas les ressources nécessaires. Je faisais allusion tantôt à une hausse du nombre

[Text]

increase in the number of letter carriers as a direct result of a necessary demand for service. I cannot emphasize too strongly tonight that while it has been the smart thing to criticize the Post Office, within the House of Commons are perhaps the best checks on the Post Office that there are. I am sure my friend the former Postmaster General would agree with me that every day at Question Period I get the results of all the complaints which come to you. But I have to tell you this and I have to tell it to you bluntly: if you want the service, you are going to have to give the Post Office the capacity to give that service. And that means the Post Office has to have the capacity to compete, it has to have the capacity to be aggressive, and it is absolutely essential we do not lose sight of what the Post Office is—a great Canadian institution.

• 2025

In spite of what I have said, the financial results of the Post Office, as well as the service results, reflect improvement. The annual report for 1978-79 has now been tabled and I am pleased to report that the net financial deficit of \$485,563,000 for the department was within the forecast for that year. And when I say the forecast, I mean that Post Office management has been working constantly to meet certain objectives and certain positions with respect to the economic and the financial situation of the Post Office and that figure is within the target that they set out several years ago to achieve.

I also note that this deficit now represents 30.5 per cent of total costs, a noticeable and significant reduction from 37.2 per cent in 1977-78, 42.8 per cent in 1976-77, and the high of 49 per cent in 1975-76.

It would do all honourable members, I think, some good to take note of those figures because there is a story of improvement here and it has got to be told to the Canadian people.

In closing I would ask the members to bear in mind four factors which I put forward as essential for the future of the Post Office. Your decisions should recognize the need for the Post Office to have: a revenue-producing capacity, recognizing that postage is a fee for services rendered, not a tax on the public; a delivery capacity, without which it cannot meet the needs of expanding Canadian communities; a marketing capacity to ensure that the postal service recognizes the contemporary needs of the public and to capture revenue opportunities so that the fixed costs of a national postal system do not become more of a burden on the taxpayers; a competitive capacity to enable the department to avoid losses of profitable business to others who do not have the responsibility or the cost of providing a universal service throughout Canada.

Ladies and gentlemen and colleagues, I must say in conclusion that I ask you to consider favourably these main estimate requirements for the Post Office, and especially my friends in the Liberal Party I ask you to keep in mind that they are your estimates.

[Translation]

de facteurs, qui a été rendue nécessaire par l'accroissement de la demande. Je ne répéterai jamais assez ce soir que même s'il est bien vu de critiquer le ministère des Postes, la Chambre des communes dispose de tous les moyens qu'il faut pour le contrôler. Mon ami, l'ancien ministre des Postes, conviendra sûrement avec moi que pendant la période des questions, je reçois toutes les plaintes qui vous sont adressées. Mais je dois vous dire ceci, et je vous le dis sans ambages: si vous voulez que le ministère des Postes offre un bon service, il faudra que vous lui donniez les moyens de l'offrir. Pour cela, le ministère des Postes doit pouvoir soutenir la concurrence, il doit pouvoir s'attaquer au marché et nous ne devons jamais oublier que les postes sont une des meilleures institutions du Canada.

Malgré ce que j'ai dit, le bilan des Postes, tant du côté financier que du côté des services, traduit une amélioration. Le rapport annuel de 1978-1979 vient d'être déposé, et je suis content de pouvoir vous dire que le déficit net, qui s'élève à \$485,563,000, reste dans les limites de ce qu'on avait prévu pour cette année. Je veux dire par là que la direction des Postes a travaillé sans relâche à la réalisation de certains objectifs, compte tenu de la conjoncture économique et financière, et ce chiffre reste dans les limites qu'on s'était assignées il y a plusieurs années.

Je constate également que ce déficit représente actuellement 30.5 p. 100 du total des coûts, ce qui constitue une réduction considérable dans la mesure où la proportion était de 37.2 p. 100 en 1977-1978, de 42.8 p. 100 en 1976-1977, et de 49 p. 100 en 1975-1976, ce qui était un record.

Il serait bon, je crois, que tous les députés prennent note de ces chiffres, car ils marquent une amélioration dont les Canadiens doivent être informés.

Pour terminer, je demande aux députés de ne pas oublier quatre facteurs qui me paraissent essentiels pour l'avenir des Postes. Les décisions que vous prendrez doivent tenir compte du fait que les Postes ont besoin: d'une source de revenu, étant entendu que les frais postaux correspondent à un service rendu et ne sont pas des impôts; d'un service de distribution satisfaisant, faute de quoi on ne saurait répondre aux besoins des agglomérations canadiennes en expansion; de débouchés afin que les services postaux tiennent compte des besoins actuels de la population et ne laissent pas passer des occasions de percevoir de l'argent de sorte que les coûts d'un réseau postal à l'échelle du pays ne deviennent pas un fardeau encore plus lourd pour le contribuable; d'une capacité concurrentielle afin que le ministère évite de perdre des activités rentables, alors que d'autres, qui n'ont à assumer ni les responsabilités ni le coût d'un service couvrant le Canada tout entier, en profiteraient.

Pour terminer, mesdames et messieurs, je vous demande de bien vouloir étudier favorablement le budget principal des postes, et je demande tout spécialement à mes amis du parti libéral de ne pas oublier que ce budget est le leur.

[Texte]

An hon. Member: Very touching.

The Chairman: I knew, sir, that he would bail me out of my earlier mishap. I wonder if I might call on Mr. Pepin.

Mr. McDermid: On a point of order, Mr. Chairman, can we have the Minister introduce his staff that is with him first?

The Chairman: Oh, I am sorry. Would you excuse me one moment? Mr. Fraser, perhaps you might, or I will if you wish. Perhaps if you would introduce your officials.

Mr. Fraser: I will do that but I wonder, Mr. Chairman, if I could with your indulgence and the indulgence of the Committee point out that not only is my predecessor here but also his predecessor. The Honourable J.J. Blais is here with us tonight. He is very diligently discussing the estimates with his colleague. But I would want to say on my behalf how welcome you are, sir, to be with us here tonight on a matter which I know has always had your very considerable concern.

The Chairman: Mr. Fraser, I was about to take note of the significance of two previous Postmasters General in the Committee about to question you this evening.

If you could introduce your officials, sir.

Mr. Fraser: I would like to introduce the Deputy Postmaster General, Mr. J. Corkery, on my immediate right; my Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration, Mr. John Uberig; my Assistant Deputy Postmaster General, Marketing, Mr. Larry Sperling—Larry, would you wave a hand there—my Assistant Deputy Postmaster General, Corporate Affairs, Mr. Bob Rapley; and my Assistant Deputy Postmaster General, Operational Services, Mr. Graham McDonald. I must say something about Mr. McDonald. Every time I get up and—

• 2050

The Chairman: He is the boss.

Mr. Fraser:—read another speech in French, he comes around and says, "Your French is improving, sir."

The Chairman: I have particular reason to welcome Mr. McDonald, because for most backbenchers in the House of Commons in recent years he is the boss.

Mr. Lamontagne, please.

Mr. Lamontagne: Thank you, Mr. Chairman, Mr. Fraser. I am torn between, I would say, my heart and my political allegiance and I can assure you, Mr. Fraser, that I will consider favourably these Main Estimates—as you just asked in your last phrase. But that will not stop me from asking you a few questions.

First, there is a sentence I remarked at one point, when you said that if you want the service you have to give the Post Office the capacity to do it. I would ask right away if it is true—I think it is true, in a way—that there has been a Treasury Board directive lately about a 2 per cent reduction of

[Traduction]

Une voix: C'est très touchant.

Le président: Je savais qu'il me tirerait du pétrin. Je vais céder la parole à M. Pepin.

M. McDermid: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Le ministre pourrait-il tout d'abord présenter ses collaborateurs.

Le président: Oh, excusez-moi. Monsieur Fraser, vous pourriez peut-être présenter vos collaborateurs, à moins que vous ne vouliez que je le fasse.

M. Fraser: Je vais le faire, mais auparavant, si vous m'y autorisez, je voudrais signaler que non seulement mon prédécesseur est ici, mais également celui qui l'a précédé. L'honorable J.J. Blais est parmi nous ce soir. Il est très occupé à discuter du budget avec son collègue. Je tiens à lui souhaiter la bienvenue et à le remercier d'être ici ce soir pour discuter d'un problème envers lequel, je le sais, il a toujours manifesté beaucoup d'intérêt.

Le président: J'allais justement souligner que deux des ministres qui vous ont précédés aux postes allaient ce soir vous interroger.

Je vous prie, monsieur, de bien vouloir nous présenter vos collaborateurs.

M. Fraser: Je vous présente M. J. Corkery, sous-ministre des Postes, qui est assis à ma droite; M. John Uberig, sous-ministre adjoint chargé des Finances et de l'Administration; M. Larry Sperling, sous-ministre adjoint chargé de la commercialisation—Larry, pourriez-vous vous manifester—M. Bob Rapley, sous-ministre adjoint, chargé des affaires collectives, et enfin M. Graham McDonald, sous-ministre adjoint, chargé des services opérationnels. Je dois dire quelque chose à propos de M. McDonald. Chaque fois que je me lève et . . .

Le président: C'est lui le chef.

M. Fraser: . . . et que je lis un autre discours en français, il vient me dire que mon français s'améliore.

Le président: J'ai de bonnes raisons de me réjouir de la présence de M. McDonald, car depuis quelques années, la plupart des députés de l'arrière banc considèrent que c'est lui le chef.

Monsieur Lamontagne, s'il vous plaît.

M. Lamontagne: Merci, monsieur le président; merci, monsieur Fraser. Je suis tiraillé entre les sentiments et mon allégeance politique, mais je peux vous garantir, monsieur Fraser, que j'étudierai ce budget d'un oeil favorable, comme vous venez de nous le demander. Cependant, cela ne m'empêchera pas de vous poser quelques questions.

Tout d'abord, j'ai relevé une phrase dans laquelle vous dites qu'il faut donner aux Postes les moyens de fournir les services qu'on veut. Permettez-moi de vous demander tout de suite s'il est vrai—et je crois que c'est vrai—qu'une directive du Conseil du Trésor a récemment exigé une réduction de 2 p. 100 des

[Text]

staff in each department. If I am right about that, it would mean that in the remaining months of this year there will be a reduction of about 3,600 man-years in the Post Office. You said also that the Post Office is a business operation dedicated to providing a public service—and you stressed the fact that it was a service. Would this directive for cutting back so many man-years in such a short time prevent the Post Office from giving the service, as you so well said, a service well-deserved to the population of Canada? We have already had many complaints about the shorter hours of the Post Office, we have some Post Offices being shut down, even fillings are being refused. All these are services to the people and I would ask you what you intend to do to back up your words, when you say that you intend to give the service to Canadians despite these facts?

Mr. Fraser: I want to thank the former Postmaster General for his question. It is a legitimate question. Without any fooling around, it comes right to the difficulty we are facing with respect to postal service. What the honourable member has related is absolutely true. There was a suggestion made—and you know suggestions from Treasury Board carry with them more than just polite invitations—that there be an immediate 2 per cent reduction in the person-years in the Post Office. I have not any more illusions than anybody else in this room that the federal government has serious financial difficulties—I do not intend to cast aspersions on anybody in an attempt to place blame in that direction, but we are in serious financial difficulty. I have to tell you, sir, that my response to Treasury Board has been that I cannot tolerate a 2 per cent cut in person-years in the Post Office, because if I do, I cannot even maintain the limited service that we are trying to maintain under very difficult conditions.

Mr. Lamontagne: Postmasters General do not change.

• 2035

Mr. Fraser: I want to also say that Treasury Board has indicated their sympathetic understanding of our situation. We are not going to have a 2 per cent reduction in person-years, because I do not believe we can continue to give any service at all if that happens.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, may I? Yes, I understand that and, Mr. Chairman, I think your answer is about the same as one I would have given a few months back as Mr. Corkery remembers well. What puzzles me in all of this is that I think the only way or one of the ways that you could free the Post Office of these directives from Cabinet or from Ministers is by what we planned to put forward, a bill converting the Post Office to a Crown corporation. I am wondering why the long delay in bringing in a bill which was more or less up-to-date or finished.

The second question on that is, you may have read lately that the President of the United States, Mr. Carter, approved \$1.7 billion to enable the U.S. postal service to develop its role in electronic mail considering that this will be more efficient and will give better service to people. Do you have the inten-

[Translation]

effectifs de tous les ministères. Si cela est confirmé, cela veut dire qu'on assistera au cours des prochains mois à une réduction d'environ 3,600 années-personnes aux Postes. Vous avez dit également que les Postes sont comparables à une entreprise assurant un service public. Et vous avez bien insisté sur le fait qu'il s'agit d'un service. Cette directive qui vous enjoint de réduire vos effectifs de manière draconienne en si peu de temps, empêchera-t-elle les Postes d'assurer un service que la population canadienne est parfaitement en droit de recevoir, comme vous l'avez si bien dit. On s'est déjà plaint fréquemment de la réduction des horaires de travail aux Postes; certains bureaux de poste ont été fermés; on refuse même d'engager des remplaçants. Malgré ces faits, qu'avez-vous l'intention de faire pour tenir votre promesse d'assurer aux Canadiens un service.

M. Fraser: Je remercie l'ancien ministre des Postes d'avoir posé cette question. C'est une question légitime, qui sans y aller par quatre chemins, en vient directement à la difficulté qui se pose à nous en ce qui concerne les services postaux. Les faits rapportés par l'honorable député sont parfaitement vrais. Vous savez qu'on ne doit pas considérer les suggestions du Conseil du Trésor comme de simples invitations polies; or, celui-ci a suggéré que les Postes réduisent immédiatement de 2 p. 100 leur nombre d'années-personnes. Je n'ai pas plus d'illusions que quiconque dans cette salle sur le fait que le gouvernement fédéral éprouve de sérieuses difficultés financières, cela dit sans vouloir critiquer qui que ce soit. Je dois vous dire, monsieur, que ma réponse au Conseil du Trésor a été qu'une réduction de 2 p. 100 du nombre des années-personnes aux Postes est intolérable, car elle ne me permettrait même pas de maintenir les services, déjà limités, que nous assurons dans des conditions très difficiles.

M. Lamontagne: Le ministre des Postes ne change pas.

M. Fraser: Je dois également dire que le Conseil du Trésor s'est montré compréhensif devant notre situation. Nous ne réduirons pas de 2 p. 100 le nombre d'années-personnes, car autrement il nous serait impossible d'assurer un service quelconque.

M. Lamontagne: Puis-je parler, monsieur le président? Certes, je comprends cela, et votre réponse est à peu près la même que celle que j'aurais donnée il y a quelques mois, comme M. Corkery s'en souvient. Ce qui me déconcerte dans tout cela, c'est que la seule solution, ou du moins l'une des seules solutions, qui libérerait les Postes de ces directives du Cabinet ou des ministres consisterait, comme nous l'avions prévu, à présenter un projet de loi en vertu duquel les postes deviendraient une société d'État. Pourquoi attend-on si longtemps pour introduire un projet de loi dont la rédaction était plus ou moins terminée.

Ma deuxième question est la suivante: les journaux vous ont sans doute appris récemment que le président des États-Unis, M. Carter, a accordé 1.7 milliard de dollars pour permettre aux services postaux américains d'intensifier le tri électronique dans la mesure où ce sera plus efficace et où la population sera

[Texte]

tion, as soon as the Post Office is freed from this departmental stringent compulsion from the Cabinet to promote such a service in the Post Office?

Mr. Fraser: Let me respond as directly as I can. First of all, yes, there has been a delay in the presentation to the House of Commons of a bill to make the Post Office a Crown corporation. That delay has been for several reasons. One, I think as a new Postmaster General I had an obligation to the public interest to spend enough time looking at the situation so that I could move responsibly. Second, there are—and I do not want to become pejorative at this point because the bill when it is introduced will be debated—some aspects of the bill the former government introduced which I am not in agreement with and which management and labour are not in agreement with. I have been seeking to find a way to gain a greater degree of accord between the government, management and labour in terms of the form and structure of the bill. I know the honourable members would not expect me, when the form and structure of that bill is being discussed between the Post Office and myself and the unions involved, to indicate what all my views about the structure of the bill are at this stage. I think those are the reasons for what my friend says is delay. I hope that they are understandable reasons and my hope is that the consequence of that delay will be that we will have a bill that we will be able to move through the House of Commons and establish a Crown corporation with a maximum of agreement between the unions, management, the government and all members of the Opposition.

I would like to turn to the second question that the honourable member raised. He talks about electronic mail and the move that was made recently in the United States to enable the United States postal authorities to become involved in that. I do not know all the details of that and I am not expert enough to discuss it here tonight. But I have to say to all hon. members that I think the thrust of what Mr. Lamontagne has said is absolutely correct, that if we are going to have a great Canadian Post Office, the Post Office is going to have to go into every modern technique of transferring messages and that this cannot be something not to be contemplated.

• 2040

I do not know whether Mr. Lamontagne was setting me up for this response, but I certainly gather from his question that he will be, at least in some accord, with my response. And I have to say again, that if we are going to salvage the Post Office as a great Canadian institution, all hon. members in the House of Commons are going to have to support every means possible to make the Post Office competitive, to move it into the electronic age and not squeeze away from the Post Office the legitimate transfer of messages but to give it the capacity to compete vigorously and do that.

Mr. Lamontagne: May I ask a last question?

The Chairman: Yes, your last question. Oh, I am sorry, sir, you have about two minutes left.

Mr. Lamontagne: Thank you. You know very well that we are studying estimates and in estimates the labour costs play a

[Traduction]

mieux servie. Dès que le Cabinet libérera les Postes de son rôle ministériel, avez-vous l'intention de promouvoir un service identique?

M. Fraser: Permettez-moi de répondre aussi directement que possible. Tout d'abord, c'est vrai qu'on a retardé la présentation à la Chambre des communes d'un projet de loi qui transformerait les postes en une société d'État. Ce retard est dû à plusieurs raisons. D'une part, en ma qualité de ministre des Postes nouvellement entré en fonction, je devais à la population de consacrer suffisamment de temps à faire le tour de la situation de manière à pouvoir prendre mes responsabilités en toute connaissance de cause. Ensuite, sans vouloir dévaloriser un projet de loi qui fera l'objet d'un débat lorsqu'il sera présenté, je dois dire que, de même que le patronat et les syndicats, j'étais en désaccord sur certains aspects. J'ai cherché un moyen d'obtenir l'unanimité du gouvernement, du patronat et des syndicats sur la forme et la structure du projet de loi. Les députés ne s'attendent sûrement pas à ce que je leur fasse part de ma position là-dessus au moment où ce projet de loi fait l'objet de pourparlers entre les Postes et les syndicats. Voilà donc les raisons qui justifient le retard signalé par mon ami. J'espère que vous les comprendrez et j'espère aussi que ce retard nous permettra de présenter à la Chambre des communes un projet de loi portant création d'une société d'État, sur lequel les syndicats, le patronat, le gouvernement et tous les membres de l'opposition seront d'accord.

Je voudrais maintenant répondre à la deuxième question posée par l'honorable député. Il parle des services postaux électroniques et des mesures récemment adoptées dans ce sens par les États-Unis. Je n'en connais pas tous les détails et je ne m'y connais pas suffisamment pour en discuter ici ce soir. Néanmoins, je dois vous dire que, selon moi, M. Lamontagne a parfaitement raison; en effet, si nous voulons que les Postes canadiennes soient efficaces, nous devons les doter des techniques les plus récentes; c'est donc une chose qu'on ne peut pas ne pas envisager.

Je ne sais pas si M. Lamontagne attendait de moi cette réponse, mais je suis sûr, à en juger par la question qu'il a posée, qu'il sera d'accord avec moi, en partie du moins. Je répète que si nous voulons faire des Postes une institution canadienne de grande valeur, il va falloir que tous les députés de la Chambre des communes appuient tous les moyens qui les rendront compétitives, et leur permettrait notamment d'entrer dans l'ère électronique au lieu de leur soustraire des services qui leur reviennent légitimement.

M. Lamontagne: Puis-je poser une dernière question?

Le président: Oui, ce sera la dernière. Oh, excusez-moi, monsieur, il vous reste environ deux minutes.

M. Lamontagne: Nous étudions les prévisions budgétaires et vous savez très bien que les coûts de main-d'oeuvre en consti-

[Text]

big part. I know that most, if not all, of the collective agreements are ending by December 31 this year. I presume, without asking you, that negotiations are going well. I know by experience that sometimes it is better not to talk about it—not waking the cat that is sleeping, or something like that. But I would like to direct questions on a declaration lately by Mr. McDermott, President of the CLC, who “declares war on unions’ ultra left” by saying that Marxist-Leninists are accommodated in CUPE and the Canadian Union of Postal Workers.

I have taken that from the press. And they are out, as he said, to destroy this country if they have their way. I presume if they destroy the country they are going to destroy the Post Office too.

To what extent do you believe the extreme left of some of the unions are running the postal unions? Are you in agreement with Mr. McDermott?

Mr. Fraser: I think it is important to understand that Mr. McDermott, as head of the Canadian Labour Congress, is in one of the most political positions of public life in Canada. For those members of the trade union movement and, for that matter, for those members of the New Democratic Party who are in many ways allied with the trade union movement, who believe in the basic democratic tenets of our system, their greatest enemies are the extremists, within either the socialist movement or in the labour movement. I am of the view that it ought to be recognized that within the labour movement in Canada there has always been the determination not to allow the extremists or the reckless to take over the labour movement or to bring it into disrepute.

However, I think if you look at the history of the Canadian labour movement, hon. members will agree with me that the vast majority of the rank and file of the labour movement of Canada are very much devoted to our institutions and our democracy. They have never been hesitant in meeting any challenges that may have been brought to them by those within their movement who would, in the words of Mr. Lamontagne, be out to destroy the country.

• 2045

I think what you are observing is a debate within the labour movement and I do not think that is a debate that I need to get into, nor for that matter do I think it is a debate that honourable members need to get into. I think that Mr. McDermott is quite capable of speaking for himself and he, of course, is entitled to his opinions and his views. Whether he is right or wrong in what he said, his conviction that the labour movement must remain democratic and broadly within the institutions which we have built in this country which guarantee our freedom, I think, is without doubt.

Having said that, I have to say this. I just do not believe that of all of the union members in the Post Office or in any particular union of the Post Office, the majority are out to try to destroy this country. I think the vast majority of them are

[Translation]

tuent une part importante. Je sais que la plupart des conventions collectives, sinon toutes, expireront le 31 décembre prochain. Je ne vous le demande pas, mais je présume que les négociations se déroulent normalement. Je sais d'expérience qu'il est parfois préférable de ne pas en parler et de ne pas réveiller le chat qui dort. Mais je voudrais vous interroger à propos d'une déclaration récente de M. McDermott, président du Congrès du travail du Canada qui déclare la guerre à l'aile extrême-gauche des syndicats en disant que les marxistes-léninistes sont abrités par le CUPE, ainsi que par le syndicat canadien des postiers.

J'ai relevé cela dans les journaux. Et il ajoute qu'ils détruiront le pays si on les laisse faire. Je suppose que s'ils détruisent le pays, ils détruiront aussi les Postes.

Dans quelle mesure pensez-vous que les syndicats des postiers sont entraînés par certains extrémistes de gauche?

M. Fraser: Il est important, je crois, de comprendre qu'en tant que dirigeant du Congrès du travail du Canada, M. McDermott occupe une des positions les plus politiquement marquées sur la scène canadienne. Les syndicalistes, ainsi que les membres du parti néo-démocrate, qui sont leurs alliés, croient aux principes fondamentaux de notre démocratie, et dès lors, leurs ennemis les plus redoutables, ce sont les extrémistes qu'on trouve au sein du mouvement socialiste ou du mouvement syndicaliste. Il faut reconnaître que les syndicats canadiens ont toujours eu la ferme intention de ne pas permettre aux extrémistes ou aux aventuriers de prendre la tête du mouvement syndicaliste ou de jeter sur lui le discrédit.

Si toutefois on se penche sur l'histoire du syndicalisme au Canada, on s'aperçoit que la grande majorité des syndicalistes de la base sont d'ardents défenseurs de nos institutions et de notre démocratie. Ils n'ont jamais hésité à faire face aux défis posés par ceux qui à l'intérieur du mouvement, et qui, selon les mots de M. Lamontagne, veulent détruire le pays.

Il y a au sein du mouvement syndical un débat, je ne crois pas que je doive y participer, pas plus que les honorables députés. M. McDermott est certainement capable de dire ce qu'il pense et il a droit évidemment à ses opinions. Qu'il ait raison ou non, il est convaincu que le mouvement syndical doit demeurer démocratique et lié aux institutions que nous avons constituées au pays et qui garantissent notre liberté, il n'y a pas de doute là-dessus.

Cela dit, je vous dirai maintenant que je ne crois pas que la majorité des syndicalistes du ministère des Postes, ou de tel syndicat donné du ministère, veuille détruire le Canada. Ce sont pour la plupart de bons Canadiens qui essaient de bien

[Texte]

good Canadians who are trying to do a job and I would hope that it was that aspect of this that we all keep in mind. I think that in trying to answer your question, sir, I have to say that I regret that Mr. McDermott felt it necessary to say what he did. I frankly feel that that is a matter which Mr. McDermott must deal with within the labour movement.

I have to say this to you, that I have been dealing with several of the officials of CUPW, including Jean-Claude Parrot, and those meetings have been serious, those meetings have been, certainly as far as I am concerned, useful and I am doing everything I can to encourage Mr. Parrot and the members of his union to continue meeting with me. Certainly, I can report to all honourable members that those meetings have been fair and reasonable. I am trying to be fair and reasonable. I think that it is probably a time when it would be wise if we all tried to lift our sights a little bit and put as much faith as we can in each other, because we all are, after all, part of the Canadian community.

I have tried to respond, sir, as directly and as honestly as I can. It is my purpose to try to do everything possible, not just to maintain a peace but to create a climate in which we can have a constructive peace and we can develop a better Post Office and, after a few years, an even better one.

The Chairman: Mr. Postmaster General, I am sure we all appreciate the significance of the question and the profoundness of your answer and the importance of it. I am sorry that we have gone beyond, but because, perhaps, we do have a new set of estimates, in a sense, in front of us, I might allow Mr. Lamontagne one further supplementary. Then I will move to Mr. Skelly and then to Mr. McDermid and then, gentlemen, because we do have 14 other members seeking to question the Postmaster General, I will exercise my prerogative and limit the balance of the first round to five or six minutes. But I would permit from time to time the added supplementary, if a good point has been opened.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, and thank you very much for your great tolerance, Mr. Minister, I know probably all the questions to be asked and probably most of the answers so I would prefer to leave to some of my colleagues the time that is allowed to me.

• 2050

The Chairman: I appreciate that, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if the Postmaster General could tell me if your department is considering raising first class mail to 22 cents, or at least some types of first class mail?

Mr. Fraser: No particular amount has been decided upon. Consistent with the increases that have been proposed and passed over several years, I am looking seriously at the possibility of the necessity of raising postal rates.

Mr. Skelly: Just as a follow-up on that can you tell me and the Committee when that might come about?

[Traduction]

s'acquitter de leur travail. J'espère que nous allons nous souvenir de cela surtout. Pour répondre à votre question, je regrette que M. McDermott ait jugé nécessaire de dire ce qu'il a dit. C'est une question, à mon avis, que M. McDermott doit régler au sein du mouvement syndical.

J'ai eu affaire avec plusieurs représentants des syndicats des postiers, dont Jean-Claude Parrot, et les réunions ont été sérieuses et, pour ce qui me concerne, utiles. Je fais tout mon possible pour encourager M. Parrot et les membres de son syndicat à continuer de me rencontrer. Je dois vous dire que ces réunions sont raisonnables et équitables. J'essaie moi-même d'être juste et raisonnable et je crois qu'il est temps que nous cherchons à voir un petit peu plus loin, à croire davantage les uns dans les autres, car après tout nous sommes tous membres de la communauté canadienne.

J'ai essayé de vous répondre, monsieur, aussi franchement et aussi honnêtement que possible. J'ai pour objectif de faire tout mon possible, pas seulement d'essayer de conserver la paix, mais de créer un climat qui nous permettrait de créer une paix constructive, d'édifier un meilleur bureau de poste, qui devrait être encore meilleur dans quelques années.

Le président: Monsieur le ministre des Postes, nous apprécions tous la portée, la profondeur et l'importance de votre réponse. Je regrette que nous soyons sortis du sujet, mais puisque nous avons peut-être une nouvelle série de budgets à étudier jusqu'à un certain point, je permettrai à M. Lamontagne de poser une autre question supplémentaire. Je donnerai ensuite la parole à M. Skelly, puis à M. McDermid. Étant donné que nous avons encore 15 autres membres qui veulent poser des questions au ministre des Postes, j'exercerai mon autorité et limiterai le temps de parole au premier tour à cinq ou six minutes. Toutefois, je vous permettrai de temps à autre de poser des questions supplémentaires si une bonne question est soulevée.

M. Lamontagne: Monsieur le président, je vous remercie beaucoup de votre tolérance. Monsieur le ministre, étant donné que je connais toutes les questions qui sont posées, et probablement la plupart des réponses, je préfère laisser mon temps de parole à mes collègues.

Le président: J'apprécie cela, monsieur Skelly.

M. Skelly: Merci, monsieur le président. Je me demande si le ministre des Postes a l'intention d'augmenter le courrier de première classe, ou du moins certains envois du courrier de première classe, et de les faire passer à 22c.?

M. Fraser: Nous n'avons pas encore fixé de montant. À cause des augmentations qui ont été proposées et adoptées depuis plusieurs années, je songe sérieusement à la possibilité ou à la nécessité d'augmenter les tarifs postaux.

M. Skelly: Pourriez-vous alors nous dire quand ce sera fait?

[Text]

Mr. Fraser: I do not think I can because it is still under consideration. If a postal rate increase was to be introduced, consistent with the practice over the last several years, that postal rate increase would come in about April or May of the coming year.

Mr. Skelly: In respect of the equipment that is established in what is called the Gateway Complex, I believe, in Mississauga, can you tell me whether or not that was new equipment that was put into that institution, where it was acquired, and its cost? Also, are you considering putting similar equipment into Montreal? And I would like to ask a question about the noise level from that.

Mr. Fraser: Could you just break your question down into one, two, three, four, and we will try to deal with it as quickly and as expeditiously as we can?

Mr. Skelly: Yes. The first question is was it used, and where was it acquired?

Mr. Fraser: Can I call on the deputy Minister to give you the details?

Mr. Skelly: Certainly.

Mr. Fraser: I know those answers generally but I think he knows them more particularly.

Mr. J.C. Corkery (Deputy Postmaster General): I am not aware, sir, of any used equipment; it was all brand new equipment within the original contract. You may be aware of some but I am not.

Mr. Skelly: No, I am not.

Mr. Corkery: All right. It should be all new. I would be amazed if it were not.

Mr. Skelly: Could you tell me what the cost of the installation was?

Mr. Corkery: The cost of the installation? Do you mean the buildings and all the equipment?

Mr. Skelly: Yes.

Mr. Corkery: Of the Gateway?

Mr. Skelly: Of the equipment.

Mr. Corkery: Of the equipment, no, I could not. I could put it in ballpark figures for you, if that is close enough. It is probably around the \$40 million mark for that one building.

Mr. Skelly: And where was it acquired?

Mr. Corkery: You mean the equipment?

Mr. Skelly: Yes.

Mr. Corkery: About 101 manufacturers probably; the list would be yea-long. There is no individual supplier.

Mr. Skelly: All right.

Mr. Fraser: Could I say to Mr. Skelly that we can obtain that information for you in voluminous detail, if you like, or in précis form. We would be very pleased to do so.

[Translation]

M. Fraser: Ce n'est pas possible, le sujet est encore à l'étude. S'il y a une augmentation du tarif postal comme cela s'est fait au cours des dernières années, elle aura lieu en avril ou en mai de l'an prochain.

M. Skelly: Au sujet de l'équipement appelé *Gateway Complex* installé à Mississauga, pourriez-vous nous dire s'il s'agit ou non d'un nouvel équipement, où il a été acheté et combien il coûte? Avez-vous l'intention d'en installer également à Montréal? J'aimerais également vous parler du niveau de bruit de cet équipement.

M. Fraser: Pouvez-vous me poser les questions une à la fois et nous essaierons d'y répondre aussi rapidement que possible?

M. Skelly: Oui. Ma première question est la suivante: l'équipement a-t-il été utilisé et où a-t-il été acheté?

M. Fraser: Puis-je demander au sous-ministre de vous donner les détails?

M. Skelly: Certainement.

M. Fraser: Je connais les réponses en général, mais il les connaît dans le détail.

M. J.C. Corkery (sous-ministre des Postes): Je n'ai pas entendu parler de cet équipement, monsieur. Le contrat initial prévoyait de l'équipement tout à fait neuf. Peut-être que vous en connaissez un, mais je ne le connais pas.

M. Skelly: Non, je ne le connais pas.

M. Corkery: Très bien. Tout l'équipement devrait être neuf. Je serais bien surpris qu'il ne le soit pas.

M. Skelly: Pouvez-vous me dire combien coûte l'installation?

M. Corkery: Vous dites le coût d'installation, voulez-vous dire le coût des édifices et de tout l'équipement?

M. Skelly: Oui.

M. Corkery: De Gateway?

M. Skelly: De l'équipement.

M. Corkery: Non, je ne pourrais pas vous donner le prix de l'équipement. Je pourrais vous mentionner un chiffre global qui approchant, c'est probablement 40 millions de dollars pour cet édifice.

M. Skelly: Où a-t-il été acheté?

M. Corkery: Voulez-vous parler de l'équipement?

M. Skelly: Oui.

M. Corkery: Il y a probablement 101 fabricants, une liste interminable. Il n'y a pas de fournisseur particulier.

M. Skelly: Très bien.

M. Fraser: Nous pouvons obtenir ces renseignements pour vous, monsieur Skelly, tous les détails ou sous forme de résumé. Ce sera pour nous un plaisir.

[Texte]

Mr. Skelly: I would appreciate that very much.

Mr. Fraser: And if the Committee wants that filed as an appendix to the Committee *Minutes* we would be prepared to do that, of course.

Mr. Skelly: Is similar equipment going into Montreal?

Mr. Corkery: Well, the equipment in general configuration is the same, the same general type of equipment, and it probably would be supplied by different manufacturers. It was an open tendering process, so basically a different tender might have won. But it is basically conveying equipment or sortation equipment, and there are only a few manufacturers that produce them. There are generally different manufacturers in Montreal, though.

Mr. Skelly: All right. Just on another area, the labour relations problem that was brought up before, the bargaining process beginning again, and there is a feeling that negotiators for the Post Office had control to say no, but certainly no control to accept propositions put forward by the union. Is the Minister going to be involved in the bargaining as it comes up?

Mr. Fraser: If it became absolutely necessary to become involved in it, yes, I would. I would prefer that that bargaining was done by others. However, you raise a point which is legitimate. The complaint has been that in the bargaining the union never knew whether the bargaining team on behalf of the Post Office had the final say in what their bottom line was. That creates problems in bargaining. And that is because always at your back, under the present situation, is Treasury Board. We are going to have to live through a little bit more of that; it may not end absolutely and completely, but it will not end in the way it is now until we are in a Crown corporation.

• 2055

When I say that inevitably as long as the Post Office has to go back to the public treasury to make up its deficit, then there is always going to be some kind of pressure from politicians to be concerned and interested in what those final wage settlements are. But to the degree that we can get away from the fact that the union thinks it is bargaining with two levels, not just one, I think we will have a big improvement in the climate at the bargaining table.

Mr. Skelly: It appeared in the bargaining that recently went down that the employees were not in fact bargaining with their employer, they were bargaining with someone else. The previous bargaining with the Post Office was a very undesirable situation and I think a great many people in this country would appreciate not seeing that again. The close attention of the Minister and his involvement might help.

Mr. Fraser: I can assure the honourable members that I am very much aware of the allegations and of the complaint. In fairness, I have to point out that a number of unions have been able to achieve satisfactory contracts within the postal family, if I can put it that way, but I also have to say this: to the degree that a minister takes it upon himself or herself to do the

[Traduction]

M. Skelly: Je l'apprécie beaucoup.

M. Fraser: Si les membres du Comité veulent que ce soit annexé au compte rendu, nous sommes disposés à le faire évidemment.

M. Skelly: De l'équipement semblable sera-t-il installé à Montréal?

M. Corkery: L'équipement est en général assez semblable, il sera probablement fourni par différents fabricants. Le contrat a fait l'objet de soumissions, par conséquent un soumissionnaire différent a peut-être gagné. Toutefois, il s'agit fondamentalement d'équipements servant à transporter ou à trier le courrier, et quelques fabricants seulement peuvent les fournir. Il y a cependant à Montréal différents fabricants.

M. Skelly: Très bien. Je voudrais maintenant parler du problème des relations syndicales qui a été soulevé plus tôt, du processus de négociations qui reprend. Il semble que les négociateurs pour le ministère des Postes étaient autorisés à dire non, mais n'étaient certainement pas autorisés à accepter les propositions présentées par le syndicat. Le ministre va-t-il s'engager dans la négociation qui s'en vient?

M. Fraser: Si c'était absolument nécessaire, je le ferais. Je préférerais toutefois que d'autres s'occupent de la négociation. Toutefois, vous soulevez une question légitime. On s'est plaint que dans la négociation le syndicat ne savait jamais si l'équipe qui négociait au nom du ministère des Postes avait le dernier mot à dire au sujet des offres. À cause de cela, il y a eu des problèmes dans les négociations, c'est que toujours vous avez derrière vous le Conseil du Trésor. Il va nous falloir vivre avec cette situation encore un peu; d'ailleurs, il n'y a peut-être aucune solution possible jusqu'à ce que nous devenions une société de la Couronne.

Il est en effet inévitable qu'aussi longtemps que le ministère des Postes devra demander au Trésor public de combler son déficit, les hommes politiques exerceront toujours des pressions pour être mis au courant, pour s'intéresser au règlement final du différent salarial. Dans la mesure cependant où nous pourrions changer le fait que le syndicat s'imagine devoir négocier avec deux paliers, je crois que nous constaterons une amélioration marquée du climat à la table de négociation.

M. Skelly: Il est apparu en effet, lors des négociations récentes, que les employés ne négociaient pas en fait avec l'employeur, mais bien avec un tiers. Les dernières négociations collectives au ministère des Postes ont donné lieu à une situation déplorable et je crois que de nombreux citoyens au pays seraient heureux que cela ne se répète pas. L'attention personnelle et la participation du ministre aideraient peut-être.

M. Fraser: Je peux assurer les députés que je suis parfaitement au courant des allégations et des plaintes. Pour être juste, je dois faire remarquer que plusieurs syndicats ont réussi à obtenir des contrats très satisfaisants au sein de la famille des Postes, si je peux employer cette expression, mais je vous dirai ceci: il faut se demander s'il est vraiment très sage qu'un

[Text]

bargaining, one has to ask whether that is necessarily the wisest way to be dealing with a situation and I must re-emphasize that if it became absolutely necessary, yes, but I would look to people who were properly and appropriately acting in that capacity to do the bargaining.

Mr. Skelly: Could you tell me the number of outstanding formal grievances that remain in the Post Office?

Mr. Fraser: I can give you rough figures. I can give you exact figures if you give me a chance, but I do not know if you want ballpark figures.

There were a while ago, I think, nearly 60,000. They are down to about 22,000 now. The bulk of these grievances come from one union. I have held meetings recently with representatives of CUPW and representatives of management to see if we can find a way to break this logjam and to apply every bit of common sense that all of us can manage to cut them down. Those talks are continuing. I am cautious but I am nonetheless optimistic that we are beginning to make some progress. At least we are talking about it.

The Chairman: This is your last question, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Progress is being made. One last one.

In the testimony in Jean-Claude Parrot's trial, there was mention by the Deputy Postmaster General of information control centres that gathered intelligence about the union. Is that organization still in place and operating within the Post Office?

Mr. Fraser: Mr. Skelly, if you put the transcript in front of me and I have a chance to look at it, then I will respond, but I think in fairness you can understand that it is a pretty general question. I would have to look at it a little more carefully than that to respond. I have not read the transcript.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. The first thing I want to say is, thanks to the Minister for his co-operation over the last number of months. I am in a very fast-growing area and mail delivery problems have cropped up from time to time. Although I have not always got the answer I would have liked, I got a rapid answer, and I do appreciate the co-operation of you and your staff.

One of the first things I wrote you about was the embarrassment that I had in mailing out letters with my frank on it and people receiving them with 34 cents due. You and your staff quickly sent out a notice to all Post Offices reminding them that the frank was a privilege of a member of Parliament and to cease and desist. However, just yesterday I got another one handed to me. I owe you 34 cents. I might suggest that another notice go out again because it is happening once again, and it is a little embarrassment to the member when he does send out a letter and people have to pay 34 cents.

[Translation]

ministre prenne sur lui ou sur elle de négocier, mais je le répète, je le ferais si c'était absolument nécessaire; toutefois, je préfère me tourner vers des personnes dont c'est la responsabilité et la compétence de négocier.

M. Skelly: Pouvez-vous me dire le nombre de griefs officiels qui sont toujours en souffrance au ministère des Postes?

M. Fraser: Je peux vous donner un chiffre approximatif. Je pourrais d'ailleurs vous donner le chiffre exact si vous m'en donnez l'occasion, mais je ne sais pas si vous voulez un chiffre rond.

Il y avait, il y a quelque temps, je crois, environ 60,000 griefs. Il n'y en a plus que 22,000. Le gros des griefs provenait d'un syndicat. J'ai tenu récemment des réunions avec les représentants du Syndicat des postiers du Canada et les représentants de la gestion, en vue de tenter de trouver une façon, en ayant recours à tout le bon sens dont nous disposons, d'éliminer cet arriéré. Les pourparlers se poursuivent. Tout en étant prudent, je suis néanmoins optimiste: nous commençons à faire des progrès. Au moins, nous en parlons.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Skelly.

M. Skelly: Il y a des progrès. Une dernière.

Au cours de son témoignage au procès de Jean-Claude Parrot, le sous-ministre des Postes a fait mention de centres de contrôle de l'information qui recueillaient des renseignements sur les syndicats. Ces centres existent-ils et fonctionnent-ils toujours au ministère des Postes?

M. Fraser: Monsieur Skelly, si vous me mettez la transcription devant les yeux, si j'ai l'occasion de l'étudier, je vous répondrai, mais je crois qu'en toute justice, vous comprendrez que votre question est assez générale. Il me faudrait examiner les choses d'une façon un peu plus détaillée pour vous répondre. Je n'ai pas lu la transcription.

Le président: Merci, monsieur Skelly. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais remercier le ministre de sa collaboration au cours des derniers mois. J'habite une région à croissance très rapide et nous avons connu de temps à autre des problèmes de livraison du courrier. Bien que je n'aie pas toujours aimé les réponses, au moins, on m'a répondu rapidement et je vous suis très reconnaissant de votre collaboration et de celle de votre personnel.

Je vous ai écrit notamment au sujet de mon embarras lorsque j'ai posté des lettres en franchise et que les destinataires ont dû verser 34c. aux Postes. Vous et votre personnel avez fait vite et envoyé des avis à tous les bureaux de poste, pour rappeler que les députés jouissent du privilège de la franchise postale et pour leur ordonner de cesser cette pratique. Toutefois, justement hier, on m'en a donné une autre. Je vous dois 34 c. Puis-je vous demander d'envoyer un autre avis, puisque la chose se reproduit; c'est assez gênant pour un député, lorsqu'il envoie des lettres, de constater que les destinataires doivent verser 34 c.

[Texte]

• 2100

Mr. Fraser: Well, you did not get everybody in your riding to vote for you.

Mr. McDermid: That is right. I am from a fast-growing area in Brampton, especially Brampton—I gather from what is happening in Georgetown that it will be growing rapidly—and, of course, we have had the famous green mail boxes.

Magically, in Heart Lake area, which was without mail delivery for two years, the Friday before the election a notice came out from the Post Office for everyone in the Heart Lake area to get a mail box because on Tuesday, May 22, mail delivery was going to begin. As things turned out, mail delivery did not begin on the 22nd; it began on the 24th. That was my first problem. Wednesday morning after the election I had a call asking why they did not get the mail the day before as promised. This area is growing very rapidly and I want to ask you if in fact you have looked into the possibility of alternate-day delivery so that these new areas can be serviced even on an alternate-day basis so that there is not the need for extra postmen. Would you like to comment on that?

Mr. Fraser: There is no question, that alternate-day delivery has been under consideration for some time by Post Office management, before I became the Postmaster General and since. But every time we look at it, you then have to assess what is likely to be the public response. We have been trying to assess what that public response is, and I have to tell you that the public response is not altogether satisfactory in the sense that they are prepared to say that they will put up with it. In places where there has been every-day delivery, people do not want their delivery cut down.

There are real problems about the implementation of alternate-day delivery because you have to decide which days the letter carrier turns up, and there are problems when you get toward the end of the week as to the spread between the last delivery on an alternate delivery route and the next. It is not a matter which lends itself to easy solution. I might ask my Deputy Minister if he would like to comment a bit on that.

Mr. Corkery: I think you have covered it, sir. We get into a real clash between serving one side of the road and serving the other side of the road. You get a friction developing in terms of the community and what is right. I think, really, you covered it just as well. I could not add anything more to it at this stage.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I have been doing some polling in my constituency and I have had a positive response on that. I think the public is prepared to accept that if in fact they do have good mail delivery. The continuity is the problem. Mail comes in and in one-day delivery the same mailing that goes out to the same community may take six days to get there. There is just no continuity on first class mail. At least the response I have been getting in my constituency—and I

[Traduction]

M. Fraser: Vous n'avez pas réussi à obtenir le vote de tous les électeurs dans votre circonscription.

M. McDermid: En effet. Je représente une région à croissance rapide, à Brampton, surtout Brampton—et à voir ce qui se passe à Georgetown, j'en conclus que la croissance sera rapide là aussi—et bien sûr, nous avons eu l'histoire des fameuses boîtes aux lettres vertes.

Par magie, dans la région de Heart Lake, où il n'y a pas eu de livraison du courrier pendant deux ans, le vendredi avant l'élection, le bureau de poste a envoyé un avis à tous les résidents de Heart Lake pour les prévenir de se procurer une boîte aux lettres avant le mardi 22 mai, parce que la livraison du courrier allait commencer. En fait, la livraison n'a pas commencé le 22, elle a commencé le 24. Ce fut mon premier problème. Le mercredi matin après les élections, j'ai reçu un appel me demandant pourquoi le courrier n'avait pas été livré le 22, tel que promis. La région connaît une croissance très rapide et j'aimerais vous demander si vous avez étudié la possibilité d'assurer la livraison tous les deux jours, de façon à ce que, dans les nouvelles régions comme celles-ci, on puisse recevoir le courrier à domicile sans pour cela embaucher des postiers. Qu'en pensez-vous?

M. Fraser: Sans aucun doute, la direction du ministère des Postes étudiait depuis quelque temps la question de la livraison tous les deux jours, et ce, avant que je ne devienne ministre des Postes, et depuis. Mais chaque fois que nous examinons la question, il nous faut nous demander quelle sera la réaction du public. Nous tentons de décider quelle sera la réaction du public et je vous avouerai que cette réaction n'est pas tout à fait satisfaisante, en ce sens que le public ne se dit pas prêt à l'accepter. Dans les endroits où la livraison du courrier se fait tous les jours, les gens ne veulent pas voir le service diminuer.

Il est très difficile de mettre en vigueur la livraison tous les deux jours, parce qu'il faut décider quels jours le facteur passera, ce qui engendre des problèmes vers la fin de la semaine quant à l'intervalle entre la dernière journée de livraison de la semaine et la première journée de la semaine suivante. Ce n'est pas une question facile à régler. Je vais demander à mon sous-ministre s'il n'a pas quelque chose à ajouter.

M. Corkery: Je crois que vous avez tout dit, monsieur. Nous sommes témoins de graves conflits lorsque nous desservons un côté de la route, et ensuite l'autre. Il y a friction dans la localité sur ce qu'il convient de faire. Je crois vraiment que vous avez tout dit. Je n'ai rien à ajouter.

M. McDermid: Monsieur le président, j'ai mené une petite enquête auprès des résidents de ma circonscription, et la réaction a été très positive. Je crois que le public est prêt à accepter ce genre de livraison, si le service est bon. Le problème, c'est la continuité. En ce moment, avec des livraisons tous les jours, le courrier mis à la poste dans une ville peut prendre jusqu'à six jours pour être livré dans cette même ville. Il n'y a aucune continuité dans la livraison du courrier de première

[Text]

have been asking numerous people, at public meetings and at constituency meetings, what their thoughts on it is—is a most positive response. So I would hope that you would continue to look at this method. I think an alternate-day mail delivery could be worked out quite easily.

• 2105

Mr. Fraser: I wonder if I could respond?

Mr. McDermid: Sure.

Mr. Fraser: I am interested in your remarks and I think they may very well be helpful, but in responding to your comments I frankly invite honourable members to put as much information as you can to me and to my officials, because I have to advise all honourable members that the response that I get is not altogether consistent. It may be that our service is not in all places consistent, but the response as to what the public wants, as registered by your many concerned letters, is not altogether consistent.

Let me just say this in closing on that issue. Yes, we are prepared to look at it with an open mind. I am not convinced that it is necessarily a simple problem. The other thing that has to be considered is the letter carrier work-force. If alternate day delivery means that you can reach out and cover with the work force that we have, our letter carriers, a larger number of people, then perhaps that would be an advantageous thing. If it was taken to be a means to get rid of letter carriers—

Mr. McDermid: No.

Mr. Fraser: —you can understand perfectly well the complications that that would bring to me.

Mr. McDermid: I am not suggesting that at all. I am thinking in my area, which is such a fast-growing area and the service is required . . . Could I just follow up on these subdivisions, because I know some of the other members are interested in that as well? Obviously, the policy under the previous administration was loosened up, in my particular case on election day, but has the policy been changed again? Are the new areas, the new subdivisions, frozen again?

Mr. Fraser: Let me answer that generally and then I may turn to my officials to deal with it more particularly.

Several years ago, in consultation with the Treasury Board, the present management of the Post Office, and I have two former Postmaster Generals here who will confirm this, worked out a strategic plan to do everything they could to get costs under control, to have a strategy of maintaining service, to maintain a certain stability in the workforce in terms of numbers and at the same time work to a reduced deficit. Now, much of that has been accomplished. It has been accomplished under a regime of considerable constraint. What I can say to you in answer to your question is what I said earlier, that if the total focus on the Post Office is restraint, in places where you have an expanding market that ought to be served, if I do not

[Translation]

classe. La réaction que j'ai obtenue dans ma circonscription—et j'ai posé la question à de nombreuses personnes, à des réunions publiques, à des réunions politiques, j'ai demandé qu'est-ce qu'on en pensait—la réaction est très positive. J'espère que vous allez continuer d'étudier cette méthode. Je pense qu'on pourrait facilement faire une livraison tous les deux jours.

M. Fraser: Dois-je répondre à cette question?

M. McDermid: Certainement.

M. Fraser: Vos observations m'intéressent et je pense qu'elles pourraient être utiles, mais pour vous répondre, j'invite les députés à me fournir le plus de renseignements possibles, parce que je dois vous dire que j'obtiens des réponses contradictoires. Il se peut que le service ne soit pas partout le même, mais la population ne veut pas toujours la même chose, comme on peut le voir dans vos lettres.

Pour terminer, je dirais que nous sommes prêts à envisager cette possibilité. Je ne suis pas certain que le problème soit simple. Il faut également tenir compte du nombre de facteurs. Si on peut effectuer des livraisons tous les deux jours avec les facteurs dont nous disposons déjà, cela pourrait être avantageux. Si l'on s'en servait cependant pour se débarrasser de facteurs...

M. McDermid: Non.

M. Fraser: . . . vous pouvez voir quelles complications cela entraînerait.

M. McDermid: Ce n'est pas du tout ce que je veux dire. Je voulais parler de ma région, qui connaît une croissance très rapide et du service nécessaire . . . Puis-je parler des subdivisions, parce que je sais que d'autres députés s'intéressent également à cette question? L'ancien gouvernement avait relâché sa politique à cet égard, dans mon cas, le jour de l'élection, mais est-ce que cette politique a été modifiée de nouveau? A-t-on encore gelé les nouvelles subdivisions?

M. Fraser: Je vous donnerai une réponse générale, puis je demanderai à mes fonctionnaires de vous donner plus de détails.

Il y a plusieurs années, en consultation avec le Conseil du Trésor, la direction actuelle du ministère des Postes, et il y a ici deux anciens ministres des Postes qui peuvent confirmer mes dires, a mis au point une stratégie visant à contrôler les coûts, tout en maintenant le service et en assurant la stabilité des effectifs, afin de réduire le déficit. La plupart de ces mesures sont déjà été adoptées. On a adopté des restrictions considérables. Pour répondre à votre question, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit: si l'on veut toujours restreindre le budget du ministère des Postes, et offrir en même temps un service postal à ceux qui n'en bénéficient pas encore, il est certain qu'on se plaindra du service tant que je n'aurai pas

[Texte]

have the support of the House of Commons in expanding that service in terms of providing the personnel who have to do it, then I am going to face your complaints that the service is not being given. That is the dilemma we are in, and that is the dilemma that I am trying to work my way through, as I am sure my predecessor tried to do.

Mr. McDermid: Just one final question, or comment maybe, more than anything, Mr. Minister. That is that, the Post Office being such a visible unit within the federal government as the favourite kicking post for politicians and for constituents, I am of the firm belief, after hearing you in the House in discussions in piloting a bill through the House and the general discussions on the Post Office, and after your performance tonight, that the Post Office is in good hands and that, in fact, the people of Canada can look forward to better service.

• 2110

I would just like to let the record show that Dennis McDermott is not my father, and we spell our names differently.

Mr. Fraser: I would like the record to also show that because of the goodwill of Dennis McDermott we are having useful discussions with the unions on the formation and the structure of the Crown corporation which could not be taking place without Mr. McDermott's help. I want to give a nod in his direction tonight on that account.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Thank you, Mr. Minister. I wonder if I might have the hon. Mr. Blais.

Mr. Blais: Mr. Chairman, first of all, I would like to ask the Postmaster General a question with reference to volumes. I understand that notwithstanding the recent rate increases that the volumes have increased by some 2 per cent. Is that accurate?

Mr. Fraser: Yes.

Mr. Blais: What has been the status of parcel post? Has that also been benefiting from an increase, or has that been eaten away by an increase in competition in the private sector?

Mr. Fraser: I am sure you will understand that you are getting into some careful details here.

Mr. Blais: Yes, I fully understand.

Mr. Fraser: I would like to ask my deputy minister to respond. Mr. Sperling, would you like to answer that question?

Mr. L. Sperling (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing, Office of the Postmaster General): Mr. Blais, the response is brief. After a period of decline over the past several years, parcel post volumes have stabilized over the past two years. Although we do not see any healthy prospects for growth, we do see some stability in the parcel post market.

Mr. Blais: So there are no further inroads being made by the private sector competitors.

[Traduction]

l'appui de la Chambre des communes pour engager le personnel nécessaire pour assurer ce service. C'est le dilemme devant lequel nous nous trouvons, et dont j'essaie de me sortir, comme mon prédécesseur l'a sûrement fait également.

M. McDermid: Une dernière question, ou plutôt une observation. Le ministère des Postes est-il une entité tellement visible de l'administration fédérale qu'il constitue la tête de Turc favorite des hommes politiques et des électeurs? Après vous avoir entendu présenter un projet de loi à la Chambre, et répondre aux questions sur le ministère des Postes, et après votre performance de ce soir, je suis certain que ce ministère est entre bonnes mains et que la population du Canada peut espérer obtenir de meilleurs services à l'avenir.

Je voudrais faire consigner au compte rendu que Dennis McDermott n'est pas mon père et que même nos noms de famille sont différents.

M. Fraser: Je veux également consigner au compte rendu qu'à cause de la bonne volonté dont fait preuve Dennis McDermott, nous pouvons avoir des entretiens utiles avec les syndicats au sujet de la structure de la société d'État, ce que l'on ne pouvait faire sans l'aide de M. McDermott. Je veux l'en féliciter ce soir.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Merci, monsieur le ministre. L'honorable M. Blais.

M. Blais: Monsieur le président, je voudrais poser des questions au sujet des volumes. Nonobstant les récentes augmentations du tarif, je crois que les volumes ont augmenté de quelque 2 p. 100. Est-ce exact?

M. Fraser: Oui.

M. Blais: Est-ce qu'il y a également eu augmentation du nombre de colis postaux, ou cette augmentation a-t-elle été mitigée par la concurrence du secteur privé?

M. Fraser: Vous comprendrez que nous passons là à des détails délicats.

M. Blais: Oui, je comprends.

M. Fraser: Je demanderai au sous-ministre de répondre. Monsieur Sperling, voulez-vous répondre à cette question?

M. L. Sperling (sous-ministre adjoint, Commercialisation, ministère des Postes): Monsieur Blais, la réponse sera brève. Après un déclin, durant ces dernières années, le volume des colis postaux s'est stabilisé ces deux dernières années. Même si nous ne prévoyons pas une forte augmentation, nous croyons que ce secteur se stabilisera.

M. Blais: Vos concurrents du secteur privé n'ont pas réussi à faire d'autres percées sur le marché.

[Text]

Mr. Sperling: It is hard to tell at the present time. We are concerned about the market and are taking our own competitive strategies in that direction. At the present time we have managed to stabilize the market.

Mr. Blais: There was mention in the Minister's opening statement of priority post. What I would like to know is what sort of budget you are allocating to the installation or the development of priority post. What is the personnel involved? What structures have you set up, and could you give us a brief description of what is intended and what is intended to be achieved?

Mr. Fraser: Could you explain just what it is, for the hon. members?

Mr. Sperling: Yes. Priority post is an urgent-mail service that has recently been created for a select group of contract customers who on a prescribed, regular basis give us specific quantities of mail to move on an urgent basis. We have elected that controlled-entry approach into that particular market in order to ensure our ability to provide absolutely perfect service, and our record in providing that service has been superb. We hope, as time develops, to be able to expand that service. At the present time we have linked 26 major cities and have over 700 customers subscribing to that service.

Mr. Blais: Including the private sector?

Mr. Sperling: For the most part in the private sector. With the success of the service, we are looking shortly to apply to the Treasury Board for an expansion of the service to a broader segment. In terms of actual expenditures, to date they have been rather limited because the service we have tailored actually rides on the existing first class service. It is first class service with special handling by virtue of the fact that there is special identification of the bags that contain priority post.

Mr. Blais: Has there been any difficulty in terms of getting the co-operation of your inside workers, your LCUC or any one of the internal unions?

Mr. Fraser: I think I can answer that, Mr. Blais. I have made those inquiries myself. I am informed that we have excellent co-operation from our workers. I think I can tell all honourable members the vast majority of workers in the Post Office realize the Post Office has been through a very difficult time and they, along with everybody else, have to get it out of it. We have had very good co-operation.

• 2115

Mr. Blais: Might I ask the Minister, then, Mr. Chairman, the ongoing question, which is philosophical: is the Post Office a transportation system or a communications system?

Mr. Fraser: It transports communications.

Mr. Blais: I am interested in it because—

Mr. Fraser: Now, look, that is the best I can do.

Mr. Blais: Well, we will come back on it tomorrow. The question is a serious one, because in effect if we are consider-

[Translation]

M. Sperling: C'est difficile à dire en ce moment. Nous nous préoccupons beaucoup de ce marché et nous adoptons des stratégies à cet égard. Nous avons déjà réussi à stabiliser ce marché.

M. Blais: Dans sa déclaration, le ministre mentionne la poste prioritaire. Quelle partie du budget réservez-vous à ce programme. Combien de personnel y sera affecté? Quelle structure avez-vous établie? Et finalement, pourriez-vous nous décrire brièvement vos objectifs?

M. Fraser: Pourriez-vous expliquer de quoi il s'agit, pour les députés?

M. Sperling: Oui. La poste prioritaire est un service postal d'urgence créé récemment pour un groupe choisi de clients à contrat qui nous donnent régulièrement un nombre donné d'envois postaux à expédier de toute urgence. Nous avons adopté une méthode d'accès contrôlé à ce marché, afin de fournir un service parfait, ce que nous avons réussi à faire jusqu'à maintenant. Nous espérons qu'avec le temps, nous pourrions augmenter ce service. Nous avons déjà réuni 26 villes importantes et plus de 700 clients se sont inscrits à ce programme.

M. Blais: Y compris le secteur privé?

M. Sperling: Il s'agit en grande partie de clients du secteur privé. Ce service ayant remporté un tel succès, nous demandons au Conseil du Trésor la permission d'élargir notre marché. Pour ce qui est des dépenses comme telles, elles ont été jusqu'à maintenant assez limitées, parce que le service a été incorporé au service de première classe. C'est en fait un service de première classe qui reçoit un traitement spécial parce que le courrier est mis dans des sacs portant la mention poste prioritaire.

M. Blais: Avez-vous de la difficulté à obtenir la collaboration de votre personnel, ou des syndicats?

M. Fraser: Je pense pouvoir répondre à cette question, monsieur Blais. J'ai déjà fait ma propre enquête. On m'a dit que nous avons obtenu la collaboration de nos travailleurs. Je puis vous assurer que la vaste majorité des travailleurs des Postes se rendent compte que le service a traversé une période extrêmement difficile et qu'ils doivent se joindre à tous les intéressés pour sortir de ce mauvais pas. La coopération a été excellente.

M. Blais: Le ministre pourrait-il me dire si les Postes constituent un réseau de transport ou de communication?

M. Fraser: Les Postes transportent des communications.

M. Blais: Je m'intéresse à la question, parce que . . .

M. Fraser: Je ne peux pas vous en dire davantage.

M. Blais: Nous reviendrons à la charge demain. La question est importante pour l'avenir des Postes, lorsqu'il faudra décider

[Texte]

ing the Post Office in its future role, whether the concentration is going to be the transportation of hard goods or the effecting or the completion of communications, the distinction has to be a very clear one. I have always had a very strong bias in favour of deeming the Post Office to be a system of communications and part of the national communication system and not limited basically to a transportation system of hard goods. In my view, the difficulty between the identification either of one or the other has been at the root of some of our difficulties in the past. I am serious in addressing that question, particularly when you are considering the advent of electronic mail and what role the Post Office is going to play in developing electronic mail as a concept and using and developing the technology and incorporating that technology fully within the system.

Mr. Fraser: Mr. Blais, I have to apologize; I do not know whether you were here when I made my opening statement.

Mr. Blais: Yes.

Mr. Fraser: I tried to make it very clear there that if the Post Office is to survive, it must be given every chance to be the great Canadian institution of communications I mentioned the rapidly unfolding field of electronic communications. I think that is something the Post Office must be very much involved in.

But let me come back—and I now answer you seriously, sir—to the question of is it communication or transportation? It is, of course, communication. But I think the vast majority of Canadians also feel the Post Office, as it has always been able to do, ought to be able to carry parcels at Christmas and other matters during the year, which is not just a question of communications but also a question of transportation. Certainly I would be most reluctant to draw too fine a line between the two.

I recognize there are many things which need to be transported in this country but which it is not the appropriate function of the Post Office to do—despite the fact that, as the honourable member knows, the Post Office is required in many places in the outlying parts of this country to transport all kinds of things.

Mr. Blais: Including groceries up to James Bay.

Mr. Fraser: Exactly! And other places.

Mr. Blais: Could you, then, elaborate on the amount—

The Chairman: And blueberries between Middleton and Bridgewater.

Mr. Blais: You got that one in, did you?

The Chairman: I had to. I could not afford to miss it.

Mr. Blais: But my interest is in finding out exactly what sort of investment is being made out of your capital expenditures towards electronic mail installations or towards the development of electronic mail, whether any contracts are now in place for the development of that technology or the hiring of

[Traduction]

d'insister surtout sur le transport des lettres et des messages écrits et imprimés, ou bien sur l'acheminement des communications. J'estime, quant à moi que les Postes font partie d'un réseau national de communication et ne constituent pas un moyen de transport d'objets, qu'il s'agisse de lettres ou de colis. C'est l'absence d'une option claire et nette qui a été à l'origine de nombreuses difficultés. La question est d'autant plus importante que les Postes devront participer à la mise au point de la technologie du courrier électronique, en vue de son intégration dans un avenir plus ou moins rapproché.

M. Fraser: Je m'excuse, monsieur Blais, mais je ne sais pas si vous étiez ici lorsque j'ai fait ma déclaration d'ouverture.

M. Blais: Oui, j'étais là.

M. Fraser: J'ai expliqué dans cette déclaration que pour survivre, il est indispensable que les Postes puissent devenir la principale institution de communication du pays, et tous les concours doivent lui être assurés à cette fin. Ainsi, il est essentiel que les Postes participent à part entière aux travaux sur les communications électroniques, en évolution rapide.

Pour en revenir à la question de savoir si les Postes sont un instrument de communication ou de transport, il ne fait aucun doute que les Postes sont un instrument de communication. Néanmoins, la vaste majorité des Canadiens sont d'avis que, comme par le passé, les Postes devraient continuer à assurer la distribution des colis à Noël, et d'autres documents au cours de l'année, ce qui relève non pas des communications, mais plutôt des transports. Il est donc difficile de distinguer clairement entre les deux.

Les Postes sont obligées d'assurer le transport de toutes sortes d'objets, bien que ce ne soit pas là leur raison d'être. Dans les régions éloignées des grands centres, notamment, les Postes assurent le transport de toutes sortes de choses.

M. Blais: Y compris le transport des produits alimentaires jusqu'à la Baie James.

M. Fraser: Et ailleurs aussi.

M. Blais: Pourriez-vous nous dire combien...

Le président: Et aussi de bleuets.

M. Blais: Vous y teniez à vos bleuets.

Le président: C'était trop beau pour rater.

M. Blais: Je voudrais savoir quelle est la part de vos immobilisations qui sont consacrées à la mise au point d'installations de communication électronique ou à l'achat de pareilles installations; j'aimerais savoir notamment si des contrats ont déjà été conclus en vue de la mise au point de cette technologie

[Text]

consultants to develop the technology incorporated within the communication system.

Mr. Fraser: I am going to ask my Deputy Minister to comment in a particular way, but I want just to repeat to all honourable members that I will from time to time be seeking the support of members of the House of Commons to give me the back-up I need to move the Post Office into the full field of electronic communication.

I am trying to answer as carefully and as accurately as I can. What I have been going through as a new Postmaster General is making up my mind as to what route we should take. And the route that I think we ought to take is to move ahead and be absolutely sure that we are not left behind in the field of electronic communications. But I would ask my Deputy Minister to comment in a more particular way.

• 2120

The Chairman: I would ask you if you might be brief because it will be the former postmaster general's final question.

Mr. Blais: I am sorry, Mr. Chairman.

Mr. Corkery: Very quickly, then, Mr. Chairman, we are into the Telepost business at this stage, and have been for a number of years, which basically is using the Post Office as the hard copy and the receiver or deliverer, and buying the arrangement with CN-CP, in this case, to move the message between two points.

I should add as well that, I made an agreement or an understanding with the Postmaster General in the United States and with Mexico that we would explore with them the use of satellites to replace that kind of transportation link between the three countries. And we are now ready to explore technically to see whether it was feasible and to see whether there is a market there. So that is sort of our next area.

Mr. Blais: Just one little rider at the end. Is there still an internal communications system, and how is it operating and how successful is it in terms of communicating with your workers on a two-way basis?

Mr. Corkery: It is still in place. We use it. It is becoming more and more effective the more we use it with the supervisor and the employees. For a long time it was one way, going down; it has now started to come back and we are starting to get the response back which is what we are really looking for in the long term.

Mr. Blais: What do you call it?

Mr. Corkery: ComTeam is the one, Cascade is the more formal one that we have been using lately.

The Chairman: Thank you, Mr. Blais.

It disturbs me to realize that we will be able to communicate with Mexico much quicker than I can with the man across the street, but on the other hand... Mr. Darling, Parry Sound-Muskoka.

Mr. Darling: Thank you very much, Mr. Chairman.

[Translation]

ou si cette mise au point sera confiée à des experts des communications électroniques?

M. Fraser: Je demanderais au sous-ministre de répondre à votre question. Je vous rappelle à ce propos que je ne manquerai pas de faire appel à votre appui à tous, à la Chambre des communes, en vue de l'introduction intégrale des communications électroniques dans les services postaux.

Je tiens à vous donner une réponse aussi précise et exacte que possible. En ma qualité de nouveau ministre des Postes, je dois me décider sur les orientations à suivre. Je suis d'avis que nous devons aller de l'avant et ne pas nous laisser distancer dans le domaine des communications électroniques. Je demanderai maintenant au sous-ministre de vous donner une réponse plus détaillée.

Le président: Je vous demanderais d'être bref, car ceci est la dernière question de l'ancien ministre des Postes.

M. Blais: Désolé, monsieur le président.

M. Corkery: Depuis plusieurs années déjà, nous nous occupons de Téléposte, c'est-à-dire que le bureau de poste reçoit et distribue les messages, et qu'ils sont acheminés entre deux points par le Canadien national ou le Canadien pacifique.

De plus, un accord a été conclu avec le ministre des Postes des États-Unis et du Mexique en vue d'étudier la possibilité d'utiliser les satellites pour le transport des messages entre nos trois pays. Nous allons voir si la chose est possible sur le plan technique; il faudra aussi savoir s'il existe un débouché suffisant pour ce genre de technique.

M. Blais: Pour terminer, j'aimerais savoir si le système de communication interne fonctionne toujours et s'il vous permet d'être en contact permanent avec les travailleurs.

M. Corkery: Le système existe toujours et nous l'utilisons. Il est d'ailleurs d'autant plus efficace qu'un nombre croissant de surveillants et d'employés y font appel. Pendant longtemps, les communications se faisaient du haut vers la base; maintenant, la réaction des employés commence à nous parvenir, ce qui est notre objectif à long terme.

M. Blais: Quel est le nom du système?

M. Corkery: On l'a appelé *ComTeam* et plus récemment, *Cascade*.

Le président: Merci, monsieur Blais.

Je trouve regrettable que bientôt, il faudra moins de temps pour entrer en communication avec quelqu'un du Mexique qu'avec une personne de l'autre côté de la rue. La parole est maintenant à M. Darling, député de Parry Sound-Muskoka.

M. Darling: Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Minister, as the PC Post Office critic for a good number of years I have certainly a great and continuing interest in the Post Office. I am delighted to see the two previous postmasters general here. They have brought to your attention some of the very important questions that I was seeking an answer for.

One of the ones that I think a lot of us are agreed on is the fact that if we have good labour relations and good feeling between management and labour, we are going to get good postal service. I am just wondering how far down the road that June 30, 1977 contract is before it is ratified and brought up to date. It still has not been signed, as I understand it. Is that correct? For CUPW, the original contract ran out I believe on June 30, 1977, I am not sure, or 1978 anyway.

Mr. Fraser: I think I can answer Mr. Darling by saying that the contract that CUPW has now was imposed upon them by the arbitrator under the legislation of just over a year ago. The determinant date of that contract is December 31.

Mr. Darling: Of this year?

Mr. Fraser: Of this year.

Mr. Darling: Then it will be renegotiated?

Mr. Fraser: Yes, there will be negotiations before December 31 but that is the end of that contract.

Mr. Darling: Have you a target date at all for bringing in legislation for the Crown corporation?

Mr. Fraser: Not a specific target date in the sense of a date or necessarily a week.

Mr. Darling: No.

Mr. Fraser: I have said publicly that I am going to do everything I can to bring that legislation in as soon after Christmas as is possible. As I have said to hon. members, we are discussing the form and structure of that legislation with the unions and with management, and all I can say to hon. members is that I am going to move as rapidly as I can.

Mr. Darling: Mr. Chairman, I have another question to the Postmaster General, and I think I posed this to his predecessor too. A great many rural couriers, mail carriers, throughout Canada have their contracts come up for renewal. They are not any staggering amounts, but some of them because of the high costs of vehicles and gasoline and everything naturally are higher than they were before. I believe the ceiling to renew a contract without putting it up for tender is \$10,000, and this has worked a hardship on many conscientious couriers who have served faithfully and then been undercut by \$10 or 50 cents or whatever it is. I am wondering when something is coming in to change that to a more realistic figure.

• 2125

Mr. Fraser: I think that is now a matter of statute, and I can give an undertaking to all honourable members that that will be changed and that limit will be raised as soon as the corporation legislation comes in.

[Traduction]

Ayant été pendant de nombreuses années le critique conservateur du ministère des Postes, il est évident que je m'intéresse à cette question. C'est très bien que les deux anciens ministres des Postes participent à la réunion; ils ont d'ailleurs déjà posé plusieurs des questions que j'avais l'intention de poser moi-même.

Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que si l'on parvient à établir de bons rapports entre la direction et les employés, les services postaux deviendront bons. Pourriez-vous me dire quand la convention du 30 juin 1977 devra en principe être ratifiée et mise à jour? Je crois savoir qu'elle n'a toujours pas été signée, n'est-ce pas? Si je ne m'abuse, la convention du syndicat des postiers a expiré le 30 juin 1977, ou peut-être 1978.

M. Fraser: L'actuelle convention du syndicat des postiers lui a été imposée il y a un peu plus d'un an par l'arbitre, conformément aux dispositions de la loi. La convention expire le 31 décembre.

M. Darling: De cette année-ci?

M. Fraser: De cette année-ci.

M. Darling: Est-ce qu'elle sera renégociée?

M. Fraser: Des négociations seront entamées avant le 31 décembre, date à laquelle cette convention vient à échéance.

M. Darling: Avez-vous prévu une date pour le dépôt de la loi qui ferait du ministère des Postes une société de la Couronne?

M. Fraser: Non, aucune échéance n'a encore été fixée.

M. Darling: Je vois.

M. Fraser: J'ai dit que je ferais de mon mieux pour déposer le projet de loi aussi rapidement que possible après Noël. Ainsi que je vous l'ai expliqué, nous sommes en train d'étudier le fond et la forme du projet de loi avec les syndicats et la direction. Tout ce que je peux vous dire pour l'instant, c'est que j'essayerai de faire diligence.

M. Darling: Je voudrais maintenant vous poser une question que j'avais déjà posée à votre prédécesseur. Les contrats de nombreuses entreprises de messageries rurales un peu partout dans le pays devront être renégociés incessamment. Ces montants ne sont pas énormes, mais ils sont plus élevés qu'ils ne l'étaient antérieurement, à cause du prix élevé des véhicules, de l'essence, et du reste. Pour renouveler un contrat sans faire d'appel d'offres, le montant ne peut être supérieur à \$10,000, et cela a causé des difficultés à de nombreux services de courrier diligents, dont les concurrents ont présenté un devis inférieur de \$10, de 50 cents, ou de ce que vous voudrez. Je me demande quand ce chiffre sera remplacé par un chiffre plus réaliste.

M. Fraser: Actuellement, je pense que cela est réglementé par la loi. Je peux toutefois m'engager à modifier cette situation et à augmenter la limite aussitôt que sera révisée la loi pertinente.

[Text]

Mr. Darling: Have you any ballpark figures? It is not going to be changed to \$10,500, I hope.

Mr. Fraser: No, it will not be. We will look realistically at what is appropriate. That figure is outdated. I can assure honourable members that I have had a very great number of letters pointing out the unfairness of that particular limitation, and I am sure that all honourable members when the legislation comes in front of the House will support a move to extend that limit very considerably in accordance with modern times.

Mr. Darling: Thank you. I am delighted to hear that. I am wondering, Mr. Minister, whether it would be your director of marketing that I would like to pose the next question to. I am delighted to see that your revenues have increased and that the deficit is down. I am wondering if you have been making any overtures to some of your sizable customers and former sizable customers whose business you have lost, and a very lucrative business it is. I am wondering that. I believe Mr. Sperling would be able to talk on that. I have one particular one in mind that sticks in my crop, and that is one of these little country banks that the Bank of Montreal has an office in Montreal and one in Toronto, and they were so disenchanted with the Post Office that I understand they set up a courier service which costs them \$8 million a year and that is \$8 million a year down the drain that the Post Office does not get its claws on. I am wondering, if the service is improving on this priority post, why something cannot be done to get that back and a good many other similar ones.

Mr. Fraser: In view of the considerable leadership that the Bank of Montreal has shown today in reducing interest rates, we would be very interested in helping them.

Mr. Darling: And I am also thinking—

Mr. Fraser: Perhaps Mr. Sperling—

Mr. Darling: Just before Mr. Sperling starts, Mr. Sperling knows that I attended a conference in Toronto a year or so ago in which the big users of the postal facilities from all over the country were there and were expressing their opinions. I know some of them were singing the praises of the Post Office. I am thinking of the head of *Maclean's* and he then said, "Of course, to ensure that our magazine gets to a certain place we use private couriers to get them a certain distance first." All right, Mr. Sperling.

Mr. Sperling: Thank you for the opportunity, Mr. Darling. We do have a sales force that does call on major customers around the country soliciting their support and offering our services.

While it is true that there are competitive courier services available, there are types of courier services that we are not prepared to provide, mainly because of the excessive investment that is necessary to maintain that type of service with very little return. I am talking in that particular case about the in-city small car service, which it really is not in our interest to service at this stage in time. However, we do service many

[Translation]

M. Darling: Avez-vous un chiffre approximatif? Vous n'allez pas remplacer cela par \$10,500, j'espère.

M. Fraser: Non. Nous établirons un chiffre en fonction des besoins perçus. Ce chiffre-là est dépassé. J'ai reçu un grand nombre de lettres soulignant le caractère injuste de cette limite, et je suis certain que lorsque la loi sera présentée à la Chambre, tous les députés seront en faveur d'un accroissement considérable de ce montant, de façon qu'il soit adapté aux circonstances actuelles.

M. Darling: Merci. Je suis ravi de l'entendre. Je me demande, monsieur le ministre, si je dois poser la question suivante au directeur des services de commercialisation de votre ministère. Je suis ravi de constater l'augmentation de vos recettes et la réduction de votre déficit. Je me demande si vous êtes entré en communication avec certains de vos clients importants, y compris ceux avec qui vous ne faites plus affaire. Il s'agit là d'un commerce très lucratif. M. Sperling pourrait sans doute nous fournir les renseignements pertinents. Je songe à une situation en particulier. En effet, la Banque de Montréal a un bureau à Montréal et un autre à Toronto; or, elle était tellement mécontente du service postal entre ces deux bureaux qu'elle a eu recours à un service de courrier qui lui coûte 8 millions de dollars par année. C'est autant d'argent que perd le ministère des Postes. Si le service «prioritaire» entre ces deux endroits s'améliore, pourquoi les Postes ne pourraient-elles pas essayer de récupérer ce courrier et beaucoup d'autres services semblables qu'elle a perdus?

M. Fraser: Vu le leadership considérable dont a fait preuve la Banque de Montréal aujourd'hui en réduisant les taux d'intérêt, nous aimerions bien l'aider.

M. Darling: Je songe également...

M. Fraser: Peut-être que M. Sperling...

M. Darling: Avant de laisser la parole à M. Sperling, je signale qu'il sait que j'étais présent lors d'une conférence tenue à Toronto, il y a près d'un an, conférence où les grands utilisateurs canadiens du service postal ont exprimé leurs opinions. Je sais que certains d'entre eux chantaient les louanges du ministère des Postes. Je songe au directeur de *Maclean's* qui avait dit à l'époque: «Bien sûr, pour assurer que notre magazine soit livré dans certaines régions, nous nous servons d'abord d'un service de courrier privé qui achemine nos envois pour une certaine distance.» Bon, monsieur Sperling, à vous.

M. Sperling: Merci de me fournir cette occasion, monsieur Darling. Nous disposons bel et bien d'un service de vente, qui entre en communication avec nos grands clients dans tout le pays pour solliciter leur appui et leur offrir nos services.

Bien qu'il est vrai que soient disponibles certains services de courrier concurrents, il y a des services de courrier que nous ne sommes pas disposés à fournir, essentiellement en raison des investissements qu'ils nécessiteraient et de la faiblesse de leur rendement. Je parle en particulier des services d'acheminement du courrier dans une même ville, en auto particulière. Il n'est pas dans notre intérêt, dans une même ville pour l'instant,

[Texte]

large accounts, many banks with priority post, and I do believe the Bank of Montreal is a customer of ours at the present time.

There are considerable numbers of major institutions that are signing on with priority services, and I would personally call on any of those that you have particular interest in.

Mr. Darling: Those are two that I just remembered. Mr. Chairman, another question to the Minister.

• 2130

The Post Office is converting to—that ugly word—metric as far as weight is concerned, and I am curious to know who is winning on that deal. In other words, for our 17 cents I presume we follow the usual norm and get less for our money with the bloody metric mailing weight. I would like to know what that is.

Mr. Fraser: The only thing I can say, Mr. Darling, is that the lighter you are the cheaper you travel.

Mr. Darling: I am well aware of that but that does not answer the question. Maybe Larry could do it.

The Chairman: No, Mr. Minister. Please answer the question because it is very, very important. We got shuffled on gas, and we do not want to on postal.

Mr. Darling: Right on, Mr. Chairman.

Mr. Fraser: I should have resisted that, but I could not. Mr. Sperling will elaborate.

Mr. Sperling: The fact of the matter, sir, is that in the conversion to metric a straight, hard conversion of small-letter rates would have resulted in the 17 cents being applied to approximately 28.5 grams.

Mr. Darling: What is that in English?

Mr. Sperling: The fact of the matter is that for the basic letter rate, had we converted straight ounces to grams, then the 17-cent upper limit would have applied to 28.5 grams. In actual fact, the public was given latitude to 30 grams. In actual fact, the size or the weight of mail they are able to send for 17 cent is somewhat larger than under the former weight system.

Mr. Darling: I was afraid it would be less. I think a lot of us would rather continue to ship at the lesser rate and leave it the way it was.

The Chairman: Mr. Darling, your last question—unless it is as good as the last one.

Mr. Darling: Mr. Postmaster General, you are aware that I have a reasonable interest in commemorative stamps and the all-powerful stamp committee, and I am looking across at two gentlemen of significant importance, I thought, and that includes you, the former Postmaster General, Mr. Blais, the

[Traduction]

d'offrir ces services. Toutefois, nous acheminons le courrier de beaucoup de clients importants, de nombreuses banques dont le courrier est prioritaire, et je pense que la Banque de Montréal est actuellement un de nos clients.

Il y a un nombre considérable d'entreprises importantes qui acceptent de recourir à nos services de courrier prioritaire, et je serais personnellement prêt à entrer en communication avec celles qui vous intéressent en particulier.

M. Darling: Ce sont là les deux dont je me souvenais. Monsieur le président, je voudrais poser une autre question au ministre.

Le ministère des Postes procède à la conversion au système métrique,—triste expression s'il en est,—de ses normes de poids. Je voudrais bien savoir qui cela avantage. Autrement dit, je suppose qu'on va nous jouer le tour habituel et, pour 17 cents, nous donner droit à un poids inférieur. J'aimerais savoir ce qu'il en est.

M. Fraser: Monsieur Darling, disons simplement que les poids plume voyagent pour moins cher.

M. Darling: Je le sais parfaitement, mais cela ne répond pas à ma question. Peut-être Larry pourrait-il y répondre.

Le président: Non, monsieur le ministre. Veuillez répondre à la question; elle est très importante. Nous nous sommes fait avoir pour le pétrole, nous ne voulons pas nous faire avoir pour la poste.

M. Darling: Voilà qui est bien envoyé, monsieur le président.

M. Fraser: J'aurais dû résister à cela, mais je ne le pouvais pas. M. Sperling va vous fournir de plus amples détails.

M. Sperling: En fait, monsieur, en procédant à un calcul exact, le taux de 17 cents pour les lettres ordinaires devrait s'appliquer à environ 28.5 grammes.

M. Darling: Vous voulez être un peu plus clair?

M. Sperling: En convertissant exactement les onces en grammes, on obtient le poids de 28.5 grammes qui correspond au maximum permis pour le tarif postal de base, soit 17 cents. En fait, nous avons accordé au public d'expédier des lettres de 30 grammes pour le même tarif. Cela signifie donc que le poids du courrier acheminé pour 17 cents est supérieur à ce qu'il était aux termes de l'ancien système.

M. Darling: Je craignais qu'il soit inférieur. Je pense que nous sommes nombreux à préférer perdre cet avantage pour le plaisir de laisser les choses telles qu'elles sont.

Le président: Monsieur Darling, ce sera votre dernière question, à moins qu'elle soit aussi bonne que la dernière.

M. Darling: Monsieur le ministre des Postes, vous savez que je m'intéresse raisonnablement aux timbres commémoratifs et aux travaux du très puissant comité des timbres. D'autre part, j'ai devant moi trois personnages importants, soit l'ex-ministre des Postes, M. Blais, l'ex-ministre des Postes, M. Lamontagne,

[Text]

former Postmaster General, Mr. Lamontagne, and you, sir. We have asked on behalf of a significantly large service club, the largest in the world, to have a commemorative stamp. My friend, J.-J., was most sympathetic to it back when he held that portfolio.

Mr. Blais: Still am.

Mr. Darling: Right on! You said you were in favour of it, and yet you ran into a stone wall.

My friend, Mr. Lamontagne, the very same—he said he would do what he could. Now who the hell is on this Committee are more powerful than three Postmasters General. I am curious, Mr. Postmaster General, that something can be done because that date, March 12, 1980, is coming up very fast, the sixtieth anniversary of the Lions Club being international by coming into Canada.

The Chairman: Mr. Postmaster General, I will not extend to you the protection of the Chair at this point.

Mr. Fraser: I am very aware of your representations. I think you could very properly indicate to that particular club that your representations have been forcefully made and that you have not yet had a no.

The Chairman: I am glad to hear that.

Mr. Darling: I have not had a yes, either. I am more interested in a yes. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Blais: Mr. Chairman, in defence of Mr. Lamontagne and myself, it was hard for us to have a stamp struck at a time when the sixtieth anniversary had not yet been reached.

Mr. Darling: Just a minute! That was for something else. A point of order there. That was for the international convention in Montreal which was just as important, or almost.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, Mr. Darling. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai été très intéressé tout à l'heure par les remarques du député de Brampton-Georgetown, parce que mon comté, comme le sien, est un comté en pleine expansion. C'est un comté de banlieue où de nouveaux quartiers, de nouvelles résidences, de nouveaux immeubles, appartements, montent, s'élèvent à tous les jours et posent des problèmes sérieux quant à la levée et à la livraison du courrier.

Monsieur le ministre, au début, dans votre allocution, vous avez dit, et je cite à la page 2:

I note that the decision of the previous government implemented last spring whereby it removed its policy of no growth in letter carrier service to new or expanding communities, is not reflected in these . . . Estimates.

[Translation]

et vous-même, monsieur. Un club très important, le plus grand club de ce genre au monde, a demandé que soit imprimé un timbre commémoratif. Mon ami, J.-J., était entièrement favorable à cette idée, à l'époque où il détenait ce portefeuille.

M. Blais: Je le suis toujours.

M. Darling: Bravo! Vous vous êtes prononcé en faveur de cela, ce qui ne vous a pas empêché de faire face à des obstacles insurmontables.

Mon ami, M. Lamontagne, s'est trouvé dans la même situation et avait dit qu'il allait faire ce qu'il pourrait faire. Or, qui diable, au sein de ce comité, pourrait être plus puissant que trois ministres des Postes? Monsieur le ministre des Postes, j'aimerais bien que la date du 12 mars 1980, qui se rapproche au grand galop, soit commémorée par un timbre. Il s'agit du 60^e anniversaire d'entrée au Canada d'un club international, le Club Lions.

Le président: Monsieur le ministre des Postes, le président ne saurait vous accorder sa protection à cet égard.

M. Fraser: Je suis parfaitement au courant des instances de ce club. Je pense que vous pourriez dire à ses membres que vous avez présenté vos propres instances avec vigueur et que vous n'avez pas encore reçu de réponse négative.

Le président: Je suis heureux de l'apprendre.

M. Darling: Je n'ai toutefois pas reçu de réponse affirmative non plus. J'aimerais mieux avoir un oui. Merci, monsieur le président.

M. Blais: Monsieur le président, je dirais, à la décharge de M. Lamontagne et de moi-même, qu'il nous était difficile de faire imprimer un timbre alors que le 60^e anniversaire n'était pas encore survenu.

M. Darling: Un instant! Dans votre cas, il s'agissait de quelque chose d'autre. J'invoque le Règlement. Il s'agissait du congrès international qui s'était tenu à Montréal, chose tout aussi importante, ou presque.

Le président: Merci, monsieur le ministre et monsieur Darling. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I was very interested by the observations of the member for Brampton-Georgetown, since my riding is also expanding. It is a suburb riding where new areas, new residences, new apartment buildings are being built every day and are causing serious problems as to mail pickup and delivery.

Mr. Postmaster General, I would like to refer to something you said at the beginning of your statement:

Je tiens à faire remarquer que ce budget ne tient pas compte de la décision du gouvernement précédent, mise en vigueur le printemps dernier, de lever le gel de l'expansion des services de distribution par facteurs dans les agglomérations nouvelles ou en expansion.

[Texte]

• 2135

Si je lis cela monsieur le ministre, je dois comprendre que vous avez maintenant une politique qui n'est plus celle du zéro de croissance. Plutôt, le député de Brampton-Georgetown vous a posé, du moins c'est ce que j'ai compris par le biais de la traduction, la question suivante: Est-ce que vous, aujourd'hui, avez comme politique, une politique de zéro de croissance, oui ou non?

Mr. Fraser: I think, first of all, that I have to answer the honourable member this way. The former government broke with the policy of basic no-growth in response to a very clearly evidenced need for further letter carriers. Now, since then, I have not made any particular decision one way or the other; but what I have to say to honourable members is that I am under tremendous pressure from members such as yourself, sir, and others, who are constantly pointing out to me the areas in which, if the public is to get the service they expect to get, we are going to have to find some kind of flexibility immediately.

M. Deniger: Monsieur le ministre, je tiens à vous assurer que si jamais vous aviez à augmenter le nombre des facteurs pour desservir les banlieues, je serais le premier à vous aider. Mais j'ai devant moi un mémo de votre gérant intérimaire au service opérationnel du district ouest, mémo envoyé à tous les maîtres de poste, chefs de cellule, et gérants de secteur, et qui est daté du 16 octobre 1979, et si le président me le permet je vais lire le premier paragraphe.

Important:

Nous venons de recevoir de l'administration centrale les dernières positions de la section levée et livraison du courrier face aux restrictions gouvernementales. Le concept du zéro de croissance est maintenu.

Monsieur le ministre, je sais dans quelle position vous êtes placé. Vous nous dites d'une part que vous êtes favorable à une expansion du service lorsque c'est possible et malheureusement lorsque c'est rendu au niveau du maître de poste, ça ne semble pas être la même politique; on me semble employer au niveau du maître de poste une politique de zéro de croissance. Alors qui est-ce qu'on doit croire?

Mr. Fraser: Well, I do not think it is a question of who are we supposed to believe. I think the facts are that except for the additional letter carriers, which I mentioned and which the honourable member has also mentioned, the basic policy has been to hold the line. What I am saying to all honourable members is that I cannot respond to their demands for increased service if I continue to hold the line. And what I am saying to you is that I am acutely aware that the demands for service coming from the public, and through to all of you as members of Parliament, is putting tremendous pressure on me.

Now, it is not a question of, "Who are we to believe?" I could not be more frank. And my own view is that I have got to be given more flexibility than I have at the moment because, unless I am, I cannot respond to service needs in specific areas.

[Traduction]

Am I to understand from this, Mr. Minister, that you no longer have a zero growth policy? The Member for Brampton-Georgetown asked you, if I understood the translation, whether you have a zero growth policy. He wanted a yes or no answer.

M. Fraser: Tout d'abord, je dois dire que l'ancien gouvernement a rejeté la politique du zéro de croissance parce qu'il y avait eu une augmentation très nette dans la demande de facteurs. Depuis, je n'ai pas pris de décision. Mais je me trouve souvent dans des situations où des députés comme vous, monsieur, me disent que si le public doit avoir le service qu'il mérite, il va falloir être un peu plus souple.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, I would like to say that I would be the first to support you in any attempt to increase the number of mailmen serving suburban areas. I have before me a memo from your Acting Director of Operational Services for the Western District, which was sent out to all Postmasters, Group Chiefs and Section Heads, and is dated October 16, 1979. With the Chairman's permission, I will read the first paragraph:

Please note:

We have just been notified of Head Office's latest position on mail pick up and delivery in the light of budgetary restrictions. The zero growth concept is maintained.

Mr. Minister, I realize what position you are in. You say that on one hand, you are in favour of expanding service wherever possible. Unfortunately, this policy does not seem to apply at the Postmaster level. It seems that the Postmasters are being asked to respect the zero growth policy. Whom are we to believe?

M. Fraser: La question n'est pas de savoir qui croire. Sauf dans des situations où il faut ajouter des facteurs, situations dont nous avons tous les deux parlé, la politique veut qu'on n'augmente pas l'effectif. Mais ce que je dis, moi, c'est qu'on ne peut pas améliorer le service sans augmenter l'effectif. Je ressens très fortement le fait que vous et vos électeurs exigez un meilleur service.

La question n'est donc pas de savoir qui croire. Pour ma part, je ne peux pas être plus franc. Sans crédits budgétaires, je n'arriverai pas à répondre aux besoins.

[Text]

M. Deniger: Monsieur le ministre, encore une fois, soyez assuré de mon appui si vous voulez avoir des effectifs plus nombreux pour servir la population. J'ai dans ma circonscription électorale des villes qui ont une croissance annuelle de 7.5 p. 100. Alors vous vous imaginez les problèmes que cela cause! Est-ce que le ministre pourrait vous dire, quelle est sa politique ou la politique de son ministère quant au rajout? Pour les traducteurs, rajout veut dire en anglais: *fill in*.

Mr. Fraser: At the present time, we have just not been able to provide the personnel. I said earlier in direct response to Mr. Skelly about the possibility of raising the postal rate, that that is one of the things I have to look at; because if I cannot get more revenues, I cannot possibly provide that service which you think is necessary and the lack of which reaches me in terms of many, many complaints.

M. Deniger: Une dernière question monsieur le président, si vous me permettez.

Monsieur le ministre, ceci dit très respectueusement, voici une situation tout à fait ridicule que je vis quotidiennement. Vous avez une maison à gauche, une maison à droite, et un lot au centre qui était vacant il y a un an encore. Il y a maintenant une maison sur ce lot et elle est habitée. Mais tous les jours, les personnes qui y résident voient le postier aller de la maison à gauche à la maison à droite et passer tout droit devant cette porte et elles doivent aller au bureau de poste chercher leur courrier. Une d'entre elles s'est plainte au postier qui lui a dit: «Si vous voulez avoir le service, vous devez communiquer avec le maître de poste qui, par tour, communiquera avec le gérant du district. Je ne sais pas avec le gérant du district doit communiquer, mais il doit ensuite lui donner la permission de desservir une maison qui est entre deux maisons déjà desservies par un facteur». Je comprends vos restrictions budgétaires, monsieur le ministre, mais je considère que cette situation est tout à fait intolérable, injustifiée et anormale.

• 2140

Mr. Fraser: Assuming that the facts are as you expressed them—and I am sure that if the enthusiasm of your remarks is equalled by the accuracy of your remarks then, no doubt, that is the situation—I would invite the honourable member, along with all other honourable members, when they find a situation which they think, as you have said is intolerable, to take half a moment to put it on a piece of paper and hand it to me at question period, and I will take it up. I do not want to sound as if I am in jest, but I am sincere in saying that I want to hear of situations which just seem to be lacking in common sense, because it may well be that people out in the field, feel constrained by certain guidelines. I am prepared to look at those cases.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I have Mr. Jupp followed by Mr. Waddell.

Mr. Jupp.

Mr. Jupp: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Mr. Deniger: Mr. Minister, I would like to ensure you once again my support in your efforts to increase staff in the interest of better serving the public. In my riding, I have cities which have an annual growth rate of 7.5 per cent. You can imagine the problems this causes. Could the Minister tell us what the Department's policy is with regard to fill-ins?

M. Fraser: À l'heure actuelle, nous n'avons pas pu fournir les années-hommes nécessaires. J'ai dit, en réponse à une question posée par M. Skelly, qu'il y aura peut-être une augmentation des tarifs, mais ce n'est que l'une des possibilités. Sans revenu supplémentaire, je serais incapable d'offrir le service qu'on exige et de répondre aux nombreuses plaintes que je reçois.

Mr. Deniger: With your permission, Mr. Chairman, I have one last question.

With all due respect, Mr. Minister, every day I am faced with a situation which is ridiculous. You have a house on the left, a house on the right, and a lot between them which was vacant until a year ago. There is a house on that lot now and it is inhabited. But every day the people who live in that house see the postman go directly from the house on the left to the house on the right without ever stopping at their door and they have to get their mail at the post office. One of them complained to the postman and he said: "If you want service you must see the Postmaster who, in turn, will see the district manager. I do not know who the district manager is supposed to see, but he must get some kind of authorization to serve a house located between two houses which are already served by a postman." I understand your budgetary restraints, Mr. Minister, but this situation is quite intolerable, it cannot be normal.

M. Fraser: Supposons que les faits sont bien tels que vous les avez décrits—si l'exactitude de vos propos est à la hauteur de votre enthousiasme, ce doit être le cas—je vous invite, et j'invite tous vos collègues, lorsqu'ils ont connaissance d'une situation qui leur semble intolérable, à l'inscrire sur une feuille de papier et à me la donner à la période des questions; je m'en occuperai. Je vous assure que je n'essaie pas de faire de l'humour, je suis tout à fait sincère quand je vous dis que je veux entendre parler de ces situations qui n'ont pas le sens commun, parce que je me demande si certaines directives n'imposent pas des contraintes inutiles. Je tiens à me renseigner sur ces cas.

M. Deniger: Merci, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Je donne la parole à M. Jupp, suivi de M. Waddell.

Monsieur Jupp.

M. Jupp: Merci, monsieur le président.

[Texte]

The Chairman: Five minutes, please.

Mr. Jupp: I will begin my questions by relating an incident that happened during the last federal election campaign when we were at an all-candidates' meeting when my opponent from the Liberal Party who was a colleague of the former Postmaster General, Mr. Abbott, was asked a question. Actually a student asked each of us, what we were going to do about inflation and Tony Abbott's response was, I think that what we need to do about inflation is turn it over to the Post Office, they will not stop it but they will slow it down. I say that because the Post Office was viewed in my constituency as being such a mess that everybody agreed that it was a mess. It was a great source of frustration to all the constituents, in terms of what might be done about it, because of its unreliable service in the city of Mississauga; it took five days to get a letter from one point to another point. I might say that I can remember in the days before we had aircraft delivering mail in Canada, the Post Office people used to pride themselves—and I say this because both of my parents were in the Post Office and my grandfather was a postmaster—on being able to get a letter from one end of Canada to the other within six days. Today it is very difficult to get a letter from Toronto to Mississauga within six days, so there is the question of unreliable service whether it results from technology or poor labour-management relations.

I suppose what I am looking for in this discussion, more than anything else, is some way out. All I have heard so far really is that we will trust to faith that somehow or other we are going to resolve the postal mess. I would like to see something brighter on the horizon than simply faith. I would like to see some indication of specific positive steps or specific initiatives that are being taken that might see the way clear to improving postal services in Canada.

Mr. Fraser: Let me respond as gently as I can.

First of all, you are not going to get the service out of 60,000 Canadians that they are capable of giving while everybody picks and carps and criticizes them. You never will get a team of people, no matter whether it is a rugby team or a regiment, operate well if they are never given a pat on the back and if all the time they receive nothing but criticism. The rank and file of the Post Office have taken too much of it. They have been through an extraordinarily difficult time spread over a number of years.

• 2145

What I am saying is this. The record shows there is improvement. The honourable member probably has more emotional involvement in the Post Office than a good many, given his remarks and his family background. And I understand what the honourable member means when he talks about the pride which the Post Office ought to have, certainly used to have, but which I keep saying the majority of people in the Post Office want to have again.

[Traduction]

Le président: Cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Jupp: Je vais commencer par vous raconter un incident qui s'est produit pendant la dernière campagne électorale fédérale. Nous étions à un meeting où tous les candidats assistaient et quelqu'un posa une question à mon adversaire du parti libéral, un collègue de l'ancien ministre des Postes, M. Abbott; en fait, un étudiant nous demanda à chacun ce que nous avions l'intention de faire pour lutter contre l'inflation, et Tony Abbott répondit: «Je crois que la meilleure solution contre l'inflation, c'est de confier toute l'affaire au ministère des Postes, il ne pourra pas l'arrêter, mais en tout cas, il la ralentira.» Je vous rapporte cette anecdote parce que, dans ma circonscription, à peu près tout le monde était d'accord pour reconnaître que le service postal était un véritable désastre. C'était une source d'irritation pour tout le monde et le service était si irrégulier qu'une lettre mettait cinq jours pour parvenir à destination dans la ville de Mississauga. Je me souviens encore du temps où il n'y avait pas de service postal par avion au Canada, les employés des Postes étaient fiers—et je le dis parce que mon père et ma mère travaillaient aux Postes et mon grand-père était maître de poste—tous étaient fiers de pouvoir expédier une lettre d'un bout à l'autre du Canada en six jours. Aujourd'hui, une lettre a du mal à parcourir la distance qui sépare Toronto de Mississauga en six jours. Il y a lieu de se demander si l'irrégularité du service vient de problèmes technologiques ou bien de mauvaises relations employeur-employés.

Ce que je cherche, en réalité, c'est un moyen d'en sortir. Jusqu'à présent, j'ai l'impression qu'on s'est un peu contenté d'espérer que la Providence nous donnera une solution au désastre postal. J'aimerais voir à l'horizon quelque chose d'un peu plus sûr que la Providence. J'aimerais qu'on prenne des mesures positives, des initiatives précises pour améliorer les services postaux au Canada.

M. Fraser: Je vais essayer de vous répondre avec ménagements.

Pour commencer, vous ne pouvez pas espérer que ces 60,000 Canadiens feront preuve de bonne volonté tant que tous les autres continueront à les piquer, à les blâmer et à les critiquer. Vous n'arriverez jamais à obtenir un travail satisfaisant d'une équipe, qu'il s'agisse d'une équipe de rugby ou d'un régiment, si personne ne lui donne jamais une claque d'encouragement dans le dos, si elle n'entend rien d'autres que des critiques. Les simples soldats des postes en ont assez. Depuis plusieurs années, ils traversent une période extraordinairement difficile.

Ce que je veux dire, c'est qu'on note une certaine amélioration. L'honorable député a pour les postes un intérêt tout particulier qu'il a manifesté dans ses observations et qui lui vient de sa famille. Je comprends fort bien ce qu'il veut dire lorsqu'il parle de la fierté des anciens employés des postes et je ne cesse de le répéter, c'est cette fierté que les employés actuels veulent retrouver.

[Text]

I would invite my Deputy Minister to give some of the figures on next day delivery in some of the cities in Canada. And I think it would be instructive for all honourable members to note that it is in many cases very high, getting higher, and except for some places in the country—Calgary happens to be one place where we have had a great deal of difficulty; and one can go into the reasons for that—there are signs of improvement.

I ask honourable members to remember it is very smart to make jokes about the Post Office; but with an increase in morale in that Post Office, among the people who have to do all the work, you are going to get an increase in efficiency which you cannot necessarily measure but which is undoubtedly going to come about. We know productivity is up. We know we are handling more volume. We know our deficit in total costs has been decreasing. We know in many of the centres of Canada our next day delivery is remarkably high. And I would ask my Deputy Postmaster General to comment on that.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, I am quoting from sampling statistics on service. We seed the system and basically test all the links over a period of time. What I am quoting from is the last printout I have, which is for the month of October. It covers a four-week period. Looking at the 22 cities across the country, the local service, which means pick-up at the boxes at five o'clock, delivered next day and by using that sampling system, in most of the cities of the 22, with the exception of two, it ranges from 91 to about 99 per cent, which means of that sample size, 91-99 per cent of it has been delivered the next day. If you add another day to it, it moves up to the end of the statistics, the 99-100.

The Minister referred to Calgary. The current reading I have on it is 79 for that period of four weeks, moving up one day late to 96. The other one on the low side as far as our performance is concerned is the main plant in Montreal, which is reading at the 80 level and one day late at 97.

That is a very significant improvement over the last six months. What you are sensing is what was going on in Mississauga six months ago, and there is no question but what the service level at that stage was rough and not nearly as good as we wanted. Those results which are there now are comparable with the rest of the country and generally about the goal level we like to see them at in this stage.

Mr. Jupp: Well, let me raise the situation—

The Chairman: Your last question.

Mr. Jupp: —going on in Mississauga right now. It relates somewhat to the comments Mr. McDermid made.

In the Peel region, we account for about 40 per cent of the growth of the greater Toronto area. What that really means is you have very substantial mushrooming communities. There is

[Translation]

Je vais demander à mon sous-ministre de vous citer des chiffres sur les villes où le courrier est distribué le lendemain. Vous pourrez constater que dans bien des cas la situation est excellente, qu'elle s'améliore encore, mais à l'exception de quelques villes, dont Calgary où nous nous sommes heurtés à de nombreuses difficultés dont je pourrais vous parler, il y a de très nets signes d'amélioration.

Je vous prie de noter que c'est très joli de faire des plaisanteries au sujet des postes, mais c'est seulement en améliorant le moral des employés des postes, de ceux qui font tout le travail, que vous parviendrez à une meilleure efficacité; cela n'est pas forcément mesurable, mais il est certain que cela va se produire. Nous savons que la productivité a monté. Nous savons que nous réussissons à traiter un plus grand volume de courrier. Nous savons que notre déficit total est en baisse. Nous savons que dans de nombreux centres du Canada la proportion du courrier qui est distribué le lendemain est remarquablement élevée. Maintenant, je vais demander au sous-ministre de compléter.

M. Corkery: Monsieur le président, je vais vous citer un échantillonnage de statistiques sur le service postal. Nous faisons des tests disséminés mais au bout d'un certain temps tout le système a été mis à l'épreuve. Je vais vous citer les derniers résultats qui portent sur les quatre semaines d'octobre et sur le service local dans 22 villes du Canada. Il s'agit des lettres qui sont postées avant 17 heures et distribuées le lendemain. D'après ce test, dans ces 22 villes—à l'exception de deux d'entre elles—91 à 99 p. 100 des lettres postées ont été distribuées le lendemain. Si vous attendez un jour de plus, les statistiques passent à 99-100.

Le ministre a parlé de Calgary. D'après les chiffres relatifs à cette période de quatre semaines, 79 p. 100 du courrier est distribué le lendemain et le surlendemain, 96 p. 100 des lettres sont parvenues à leur destination. Autre point faible du système, le principal centre de triage de Montréal où nous en sommes à 80 p. 100 pour le premier jour et 97 p. 100 pour le second jour.

Cela représente une amélioration sensible pour les six derniers mois. Vous nous parlez maintenant de la situation à Mississauga il y a six mois, et je ne conteste pas qu'à l'époque les services étaient très imparfaits, loin de ce que nous souhaitons faire. Les résultats que je vous ai cités sont comparables à ce qui se passe dans le reste du pays et aux objectifs que nous nous étions fixés pour cette période.

M. Jupp: Alors, permettez-moi de vous parler de la situation...

Le président: C'est votre dernière question.

M. Jupp: ... à Mississauga en ce moment. Je reviens aux observations de M. McDermid.

Environ 40 p. 100 de l'expansion de la banlieue de Toronto se fait dans la région de Peel. C'est dire que les communautés champignons ne manquent pas. Je peux vous en citer une, par

[Texte]

one community, for example, just across the road from my constituency office, which did not even exist on May 22. Today it has about 23,000 people in it. No postal service! And there are many other smaller communities throughout the constituency which are in similar situations.

We understand there are problems in inaugurating postal service. We understand as long as the streets are not paved, as long as the sidewalks are not completed, it is very difficult to set up some kind of a regular, ongoing functional postal service. But what has happened, in the name of some kind of organizational genius, is they have decided at the same time to reduce the hours in which the local Post Office is open. They were open on Saturday mornings and on Thursday nights, so that people could pick up their mail twice a week, because, you see, the rest of the week they close at 5.45. If you are working in Toronto and you get off work at 5 o'clock, there is no way you are ever going to make Mississauga or get to your Post Office by 5.45. They had to depend on getting to the Post Office twice a week. So they cut off having Saturday open, and then they cut off Thursday, so now there is simply no way. There is simply no way, the mail is just piling up in the Post Office, people cannot get it out. They are not nearly as trying to me as they are to Mr. Deniger, but they tell them there—whether it is the Post Office, whether it is the postmaster, or all the people who are working in the postal system, when the people complain—“If you do not like it, phone your MP,” and by God they have been doing it. Every day I phone back to my constituency office and I ask how many have we today, and they are literally coming in in the hundreds. People phone and say, “If we prepare petitions will they move?” and I will say, “The Postmaster General says it takes a pat on the back.” I would suggest that it might take a kick in some other part of the anatomy, but it is going to have to take something to get them to recognize—

• 2150

The Chairman: With all due respect, Mr. Jupp, the Minister has your message.

Mr. Jupp: That remains to be seen, whether he has or not. I will look forward to that—

Mr. Fraser: Mr. Jupp, I am trying to be very nonpartisan tonight. I must say that I am going to speak to Mr. Lamontagne and ask him how this situation could ever have developed. I will now, having heard about it, try to do something about it.

Some hon. Members: Hear! Hear!

The Chairman: Thank you, Mr. Fraser. Mr. Waddell.

Mr. Waddell: Mr. Fraser, I suppose being Postmaster General in the last Liberal government was sort of like being a German general on the Russian front, one did not have much seniority. I wish you a bit more seniority. I congratulate you on your response to my colleague, Mr. Skelly, and your efforts to reduce the backlog of grievances. I think that is very

[Traduction]

exemple, juste en face de mon bureau de comté, qui n'existait même pas le 22 mai. Aujourd'hui elle compte environ 23,000 habitants: aucun service postal! Il y a beaucoup d'autres petites localités dans ma circonscription qui sont dans la même situation.

Nous savons bien qu'il est difficile de mettre sur pied un service postal. Nous savons que tant que les rues ne sont pas asphaltées, tant que les trottoirs ne sont pas terminés il est très difficile d'assurer un service postal régulier. Mais en réalité, au nom d'un génie de l'organisation tout à fait particulier, on a décidé à la même époque de réduire les heures d'ouverture du bureau de poste local. Le bureau était ouvert le samedi matin et le jeudi soir pour que les gens puissent prendre leur courrier deux fois par semaine... Parce que vous comprenez, le reste de la semaine, le bureau ferme à 17h45. Si vous travaillez à Toronto et que vous finissez à 17 heures, il est absolument impossible d'arriver à Mississauga ou au bureau de poste avant 17h45. Ces gens-là devaient donc prendre leur courrier deux fois par semaine. Aujourd'hui, on a décidé de fermer le bureau le samedi matin et le jeudi soir et c'est devenu un problème d'obtenir son courrier. Le courrier s'accumule au bureau de poste et les gens ne réussissent pas à le récupérer. Je suis loin d'être aussi submergé que M. Deniger, mais quand les gens se plaignent, les employés du bureau de poste, le maître de poste, ou n'importe quel employé des postes leur répondent: «Si cela ne vous plaît pas, téléphonez à votre député», et je vous assure qu'ils ne sont pas gênés pour le faire. Tous les jours j'appelle mon bureau de comté et je demande: «Combien d'appels aujourd'hui?» Et je vous assure que j'en reçois des centaines. Les gens téléphonent et demandent: «Si nous faisons circuler une pétition, est-ce que cela servira à quelque chose?» Et je leur réponds: «Le ministre des Postes prétend qu'il suffirait d'une claque d'encouragement dans le dos». À mon avis, cela prendrait peut-être un coup de pied dans une partie charnue de l'anatomie et en tout cas il va falloir faire quelque chose pour qu'ils comprennent...

Le président: Monsieur Jupp, je crois que le ministre a compris le message.

M. Jupp: Cela reste à prouver, s'il l'a compris ou non. En tout cas, je continuerai...

M. Fraser: Monsieur Jupp, je m'efforce d'être très impartial ce soir. Je vous assure que je vais en parler à M. Lamontagne et lui demander comment cela a pu se produire. Maintenant que je suis au courant, je vais essayer de faire quelque chose.

Des voix: Bravo!

Le président: Merci, monsieur Fraser. Monsieur Waddell.

M. Waddell: Monsieur Fraser, les ministres des Postes de l'ancien gouvernement libéral étaient un peu comme les généraux allemands qu'on envoyait sur le front russe, ils n'avaient jamais beaucoup d'ancienneté. J'espère que vous finirez par avoir un peu plus d'ancienneté. Je vous félicite d'avoir répondu comme vous l'avez fait à mon collègue, M. Skelly, et de ce que

[Text]

positive and an area you should work on. I hope you agree with that.

I thought you might, as a former labour critic in your party, respond to the question Mr. Lamontagne asked you by indicating—you could tell me if you agree with this—that the previous Liberal administration in the Post Office was the worst example of labour relations in the country. Mr. Lamontagne should stop using the Red Menace as an afterthought, an excuse for that bad record of labour relations. Would you not agree with me that it was a pretty sorry record?

Mr. Fraser: Mr. Waddell—

Mr. Waddell: You just have to answer yes or no.

Mr. Fraser: I was called to the bar before you were.

The Chairman: Touché.

Mr. Fraser: I think what I might point out to honourable members is that Mr. Waddell's analogy of being a German general on the Russian front when referring to the former Postmaster General probably was not as apt as he thought. The former Postmaster General, Mr. Lamontagne, as a pilot in the Royal Canadian Air Force, was shot down over Germany and was sent to Russia to a Russian work camp. So he probably has more intimate knowledge of conditions in Russia than the honourable member who asked the question.

Mr. Waddell: I think the Minister knows what I was referring to.

Let me ask him another question in another area. I thought Mr. Deniger was really starting to deal with a bit of reality in some of his questions. I wonder if I could explore that further. Is it a fact that there has been a freeze on job openings for inside postal workers?

Mr. Fraser: There has not been a freeze in the sense of allowing jobs to go unfilled that were necessary to be filled. What there has been is a general directive from Treasury Board that the number of person-years Post Office management is allowed to have remain constant, with the exception that I earlier gave which was alluded to, with respect to an increase in letter carriers about a year ago. But in general terms, the honourable member is right, the number of people in the Post Office has not increased in any significant way, certainly for the last two years.

• 2155

Mr. Waddell: Well, I am informed that, and correct me if I am wrong, the situation currently in the country is that mail carrier delivery service is also being frozen in the sense of increased personnel and that new areas are opening up. What happens is that since there is no increased delivery, there is an increased demand for mailboxes. Apparently you cannot buy a mailbox in some of the expanding towns like Gander, Newfoundland, for example. So people have to go to general

[Translation]

vous faites pour répondre aux griefs qui se sont accumulés. À mon sens, cela est tout à fait positif et digne d'efforts. J'espère que vous êtes d'accord la-dessus.

Vous avez été critique de votre parti pour les questions de travail et cela devrait vous permettre de répondre à la question posée par M. Lamontagne en me disant si vous êtes d'accord pour reconnaître que l'ancienne administration libérale des Postes était le pire exemple de relations de travail dans le pays. M. Lamontagne devrait arrêter de brandir la menace rouge pour excuser après coup la situation déplorable des relations de travail. Convenez-vous avec moi que c'était un exemple plutôt déplorable?

M. Fraser: Monsieur Waddell . . .

M. Waddell: Je vous demande de répondre par oui ou par non.

M. Fraser: J'ai été admis au barreau avant vous.

Le président: Touché.

M. Fraser: Je me permets de faire remarquer aux honorables députés que l'analogie de M. Waddell entre un général allemand sur le front russe et l'ancien ministre des Postes n'était probablement pas aussi judicieuse qu'il le pensait. En effet, l'ancien ministre des Postes, M. Lamontagne, était pilote dans l'Aviation royale du Canada et il a été touché au dessus de l'Allemagne et envoyé en Russie dans un camp de travail russe. Il sait donc probablement mieux que l'honorable député qui a posé la question comment cela allait en Russie à cette époque-là.

M. Waddell: Je crois que le ministre a très bien compris ce que je voulais dire.

Je passe à autre chose. J'ai eu l'impression en écoutant certaines questions de M. Deniger qu'il commençait à toucher la réalité du doigt. J'aimerais y revenir. Est-il exact qu'on ait déclaré un gel des postes d'employés du tri?

M. Fraser: Il n'y a pas eu de gel parce qu'on a continué à remplir les postes vacants qui étaient nécessaires, mais le Conseil du Trésor a émis une directive générale aux termes de laquelle le nombre de personnes-années employées à l'administration des Postes devait rester constant, à l'exception des postiers dont le nombre a augmenté et il y a à peu près un an et dont j'ai parlé tout à l'heure. L'honorable député a raison de dire que le personnel des Postes n'a pas augmenté de façon significative, tout au moins ces deux dernières années.

M. Waddell: Vous me reprendrez si je me trompe mais j'ai appris que l'embauche des facteurs était bloquée, en dépit de l'existence de nouveaux secteurs résidentiels. De ce fait, il y a augmentation de la demande de boîtes aux lettres. À Terre-Neuve, à Gander, par exemple, il n'est plus possible d'en trouver une. On doit donc se passer de la livraison à domicile. Il y a en outre le blocage en ce qui concerne ceux qui travaillent dans les bureaux même, ce qui entraîne toute sorte

[Texte]

delivery. Then you have this freeze on inside postal workers and you are getting backlogs and trouble. Would you agree with me that because of this freeze—the “Blais freeze” as I might call it because it was started by this gentleman right here in the last government—we are facing the most serious problem in the Post Office today and it is going to lead to some chaos shortly, over Christmas?

Mr. Fraser: Well, I am not treating the honourable member's question in a supercilious way. It is extraordinarily difficult when the stricture on the Postmaster General and on the management of the Post Office is to not significantly increase your person-years to meet all the demands of service, whether they be inside or outside the Post Office. But I do not believe that in itself has been the major cause of the strife between management and labour in the Post Office.

It probably is not advantageous to speculate, except to say that the problem goes back a long time. I think the only response I can give to the honourable member who I know is asking this question sincerely is that, as I said earlier, I am in a difficult position; I know what the demands for service are, and I am facing the difficulties of finding the money and the person-years to meet those demands.

In terms of labour relations, we are trying as hard as we can. As I said in the House of Commons a few weeks ago, I do not think we have reached perfection by any means yet, but we are very conscious of what the past has been. We are trying very hard not to repeat it but in fact to improve the relationship between management and the rank and file workers in the Post Office.

I can only say this to the honourable member, that while he has certainly correctly stated a problem in the sense that when relations between management and the workers in any operation are less than they ought to be, and at times bad, efficiency goes down, morale goes down, productivity goes down. I think that can be accepted. We are trying to turn that around. As far as I am concerned, I will agree with the honourable member in this, that if we cannot turn it around, all the gimmickry, mechanization, systems, and frankly all the money that Parliament can throw at the Post Office will not give us the service we need.

Mr. Waddell: Fine. I just have one final question.

The Chairman: Well, it will depend. You are now into eight or nine minutes and we had generally agreed that we would try to keep it around five. I still have eight or nine members, Mr. Waddell, who would like to question. However, a very brief one.

Mr. Waddell: Well, yes, it is a brief one. Just let me say—

Mr. Fraser: Just a minute. I am just saying, Mr. Chairman, that if the Committee agrees I would be quite prepared to take another question. I know that the honourable member is serious in his questions.

The Chairman: And so are the other honourable members, Mr. Minister, who want to question the Minister—

[Traduction]

d'arriérés et de problèmes. Ne pensez-vous pas que, du fait de ce « blocage Blais », si vous me permettez l'expression, initiative de notre distingué collègue d'en face quand il était membre du dernier gouvernement, nous allons devoir faire face au plus grave problème que les Postes aient connu et que la situation risque d'être assez chaotique aux environs de Noël?

M. Fraser: Ne croyez pas que je prenne la question du député de haut. Du fait des mesures d'autérité dont les Postes font l'objet, il est extrêmement difficile d'accroître le nombre des années-personnes de façon significative pour pouvoir répondre à toutes les demandes de service, qu'elles concernent la distribution du courrier ou bien les services fournis au bureau de poste. Je ne pense cependant pas que cela ait été une importante cause des conflits patronaux-syndicaux au ministère des Postes.

À quoi bon se lancer dans des conjectures, il suffit de dire que le problème remonte loin. Je sais que le député est sincère et, tout ce que je peux lui répondre, c'est que je me trouve dans une position délicate; je sais quelles sont les demandes de service et j'éprouve des difficultés à trouver les fonds et les années-personnes nécessaires pour satisfaire ces demandes.

Dans le domaine des relations de travail, nous déployons tous les efforts possibles. Comme je l'ai dit aux Communes il y a quelques semaines, nous sommes certes loin de la perfection mais nous savons fort bien quelle était la situation dans le passé. Nous veillons à ce qu'elle ne se reproduise pas et nous nous efforçons d'améliorer les relations entre la direction et les postiers.

L'honorable député a fort bien fait remarquer que si les relations entre la direction et les travailleurs ne sont pas telles qu'elles devraient l'être, voire quand elles sont mauvaises, l'efficacité, le moral et la productivité sont à la baisse. Ce n'est pas là un secret. Nous nous efforçons de renverser la situation. Je puis en outre dire à l'honorable député que, si nos efforts sont vains, tous les trucs, mécanismes et systèmes que le Parlement aura pu mettre au point à l'intention des Postes et d'ailleurs tous les fonds qu'il aura pu investir dans ce secteur ne seront que peine perdue.

M. Waddell: Très bien. Une dernière question.

Le président: Attendez quelques instants. Vous avez eu huit ou neuf minutes et nous nous étions mis d'accord pour qu'on se limite à cinq minutes. Il me reste encore huit ou neuf membres sur ma liste. Quoi qu'il en soit, soyez bref.

M. Waddell: Oui. Permettez-moi de dire . . .

M. Fraser: Un instant. Si le comité est d'accord, je veux bien répondre à une autre question. Je connais la sincérité du député.

Le président: Monsieur le ministre, soyez assuré que les autres députés sont également . . .

[Text]

Mr. Waddell: The Minister knows I respect his gutsy attitude to many things. But I would remind him that he is in government now, he is in the inner Cabinet, and all he has to do is convince his colleagues to hire some more people to deal with the problem I was talking about.

My question is this and it is a short one,—

Mr. Fraser: I notice two ex-Postmasters General are shaking their heads.

Mr. Waddell: Well, they obviously did not agree.

• 2200

The Chairman: I wonder if we could have your question.

Mr. Waddell: The question is this, Mr. Fraser. Are you prepared to allow the RCMP to open your mail and my mail and other people's mail?

Mr. Fraser: I think I stated that my responsibility as the Postmaster General is to make it quite clear that I am opposed in principle to the opening of first class mail, and that I would have to be persuaded that there was some very intense national need before I would move from that position.

Mr. Waddell: And that is government policy?

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Thank you, Mr. Waddell. I am sorry, I understand the importance, but do not look frustrated, sir. I will put you down for the second round at 11 o'clock.

I have Mr. Turner, Mr. Nylander, Mr. McLean, Mr. Jelinek, Mr. Hopkins, Mr. Baker, Mr. Comtois. You will understand—

Mr. Waddell: I understand.

The Chairman:—my concern and I hope that you will appreciate and express some concern in your actions. You have now had 11 minutes. Express some respect for your other members. We are in this chamber so that we are not pushed out or pushed around by other committees. It is the practice in this Committee, to which we welcome your presence, particularly on postal estimates, to try to accommodate all the members who are here, and we do have second rounds and we do allow supplementaries.

The question that you posed as your final one is a very important one, and perhaps should be posed. Perhaps one of your colleagues around the table might pose it. But for the time being, to attempt to accommodate as many of the members as possible without being here unduly long, I call on Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Minister, I have made this statement before many times.

The Post Office problems began when the mail was taken off the passenger trains. Much of the mail did not go into the various terminals or stations to be resorted and it was sorted

[Translation]

M. Waddell: Le ministre est un homme qui a du nerf, et je l'en respecte, mais je tiens à lui rappeler qu'il est maintenant membre du gouvernement, ainsi d'ailleurs que du Cabinet restreint, et il lui suffit donc de convaincre ses collègues d'embaucher du personnel pour que l'on puisse résoudre le problème dont je parlais.

Ma question est la suivante et elle sera brève . . .

M. Fraser: Je vois deux anciens ministres des Postes faire signe de la tête que non.

M. Waddell: Ils ne seront bien entendu pas d'accord.

Le président: Voulez-vous bien poser votre question.

M. Waddell: Êtes-vous disposé à autoriser la Gendarmerie royale du Canada à ouvrir le courrier?

M. Fraser: En tant que ministre des Postes, je suis contre le principe de l'ouverture du courrier de première classe et, pour changer d'avis, il faudrait que l'on me persuade qu'il y va de l'intérêt de la nation.

M. Waddell: S'agit-il là d'une politique du gouvernement?

Le président: Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur Waddell. Je suis désolé, je comprends l'importance . . . Je vous en prie, n'ayez pas l'air si déçu. Je vous inscrirai pour le deuxième tour, à 11h00.

Sont inscrits sur ma liste MM. Turner, Nylander, McLean, Jelinek, Hopkins, Baker, Comtois. Vous comprenez donc . . .

M. Waddell: Je comprends.

Le président: . . . que je dois prendre certaines mesures et vous comprendrez certainement qu'il me faut aussi donner la parole aux autres membres du Comité. Vous avez eu 11 minutes. Si nous nous sommes réunis dans cette salle, c'est pour pouvoir disposer de tout le temps nécessaire. Nous avons coutume, dans ce Comité, où nous sommes heureux de vous accueillir, notamment à propos du budget des Postes, de donner la parole à tous les membres présents, les membres peuvent également intervenir dans le cadre du deuxième tour et ils peuvent poser des questions supplémentaires.

Votre dernière question est certes très importante et peut-être devrait-elle être posée. L'un de vos collègues pourra s'en charger. Pour l'heure, je m'efforce de donner la parole au plus grand nombre de députés possible. Monsieur Turner, c'est à vous.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur le ministre, permettez-moi de refaire une déclaration que j'ai déjà prononcée à maintes reprises.

C'est à partir du moment où le courrier n'a plus été transporté par les trains de voyageurs que des problèmes ont commencé à se poser aux Postes. Auparavant, le courrier était

[Texte]

along the way by very efficient mail clerks. Valuable time was saved and the Post Office provided an excellent service and you could not beat it in this country.

An hon. Member: Hear! Hear!

Mr. Turner: Now, you talk about revenue. How can the Post Office obtain more revenue when the service has not been 100 per cent during the past few months, and I can give you a few examples.

There were 750 letters mailed out of Ottawa with 17-cent stamps on August 28 for a meeting held on September 20. Many were not delivered; many were delivered after September 20. In London, Ontario, on August 16, 113 letters were mailed out about a meeting on October 13. Many did not receive a letter and some of them were delivered after the meeting. Why does it take a letter seven days to go from London to Ottawa, Ottawa to London, six days for a parcel to go London, Ontario three and a half miles, and five days for a letter to go to the Postmaster General in Ottawa three miles? I just do not buy your argument, sir.

You talked about grievances. Over what period were the 60,000 grievances allowed to build up? And I am not being political here.

Mr. Fraser: I am sorry, I cannot give you the exact dates that the 60,000 grievances built up. Perhaps I can get some assistance here. I know they are down significantly.

Mr. Turner: You can supply them to me later.

Mr. Fraser: I can provide you with that later. Can anyone help me here? Pardon?

The Chairman: I wonder, Mr. Corkery, if you might repeat that.

Mr. Corkery: Basically, most of the grievances that are in the cluster that we referred to as in the 60,000 relate to the contract that we are currently working with. It was basically a contract that was settled by a judge and prepared by him that neither party understood and had really not negotiated. Those grievances grew out of that, probably over about a two-year time span.

The other part of my point, sir, was that many of those grievances were Xeroxed, they were multiples of the same kind of thing which was part of the process being used in grievances.

• 2205

Mr. Turner: How did you manage to cut grievances to 22,000 from 60,000? How much of the management rights did you give away when you were making this big cut?

[Traduction]

trié en cours de route, par des gens fort efficaces, et il n'était pas nécessaire d'attendre qu'il soit acheminé aux divers terminus ou aux diverses gares. Cette méthode permettait de gagner beaucoup de temps et les Postes fournissaient un service sans rival possible dans le pays.

Une voix: Bravo!

M. Turner: Parlons maintenant des recettes. Comment les Postes peuvent-elles accroître leurs recettes vu que les services n'ont pas été fournis à 100 p. 100 ces derniers mois et je pourrais vous donner quelques exemples.

Le 28 août, 750 lettres timbrées à 17c. ont été postées à Ottawa; leur contenu avait trait à une réunion qui devait se tenir le 20 septembre. Beaucoup de ces lettres n'ont pas été distribuées; beaucoup ont été distribuées après le 20 septembre. Le 16 août, à London, en Ontario, 113 lettres ont été postées; leur contenu concernait une réunion qui devait se tenir le 13 octobre. Beaucoup de ces lettres n'ont pas été distribuées; beaucoup d'autres ont été distribuées après la réunion. Pourquoi faut-il sept jours pour qu'une lettre soit acheminée de London à Ottawa et d'Ottawa à London, six jours pour qu'un colis parcoure trois milles et demi à London, en Ontario et cinq jours pour qu'une lettre adressée au ministre des Postes à Ottawa parcoure une distance de trois milles? Ne pensez pas que je vais accepter vos explications.

Vous avez parlé de griefs. Sur quelle période ces 60,000 griefs se sont-ils accumulés? Et sachez que je ne cherche pas à engager un débat à caractère politique.

M. Fraser: Je suis désolé, je ne puis vous donner de date exacte à propos de ces 60,000 griefs. Peut-être quelqu'un pourra-t-il me venir en aide. Je sais que le nombre en a considérablement baissé.

M. Turner: Vous pourrez me fournir ces précisions plus tard.

M. Fraser: C'est cela. Quelqu'un peut-il me venir en aide? Je vous prie de m'excuser?

Le président: Pourriez-vous répéter, monsieur Corkery?

M. Corkery: La plupart de ces griefs concernent le contrat sur lequel nous nous penchons à l'heure actuelle. C'est un juge qui avait préparé ce contrat et aucune des deux parties ne le comprenait et elles n'avaient d'ailleurs pas véritablement participé à des négociations. Ces griefs ont été déposés sur une période d'environ deux ans.

D'autre part, bon nombre d'entre eux étaient identiques, on en avait photocopié un exemplaire.

M. Turner: Comment êtes-vous passé de 60,000 à 22,000? Quels sont les droits que la direction a concédé pour procéder à une telle réduction?

[Text]

Mr. Corkery: I do not think, sir, that in the settlement of those grievances we gave away any management rights if that is the question you are asking. I think we tried to judge them. A lot of them were frivolous. Buried in them were some good, valid grievances that we had to respond to and had to state yes, management was wrong, and correct them. That we did and we have gone through them. So there were a number of grievances that have been settled on the basis of funds or whatever was necessary in terms of the contract. A lot of them have been denied on the basis that they are frivolous or that they just, in our interpretation of the contract, do not make sense.

Mr. Turner: Usually in a union when they have grievances they build up. And if you do not handle them as a management that is what causes the problems. You cannot tell me that 60,000 grievances over two years—and nobody did a thing about it. Then you wonder why you have strikes in the Post Office. You must have a management that people can sit down and solve these grievances within 15 days, no longer than 30, to wipe all this stuff away. Then you will have no problems when you talk money and benefits at contract time.

Mr. Fraser: Let me respond to the honourable member Mr. Turner, I am extremely concerned at the number of grievances that were filed. I am extremely concerned at the number of grievances that are still there and have not yet been resolved. I think you may have heard that we have been meeting with the union in question. I have met with the principal union representative in charge of grievances. We are trying to find a way through them and we are trying to find a way to get them cut down. We are also looking at means by which that kind of massive number of grievances will not be necessary to ever come at us again.

Mr. Turner: Does the management in the various terminals, do they have the power to settle these grievances, or do you just allow them to go up the ladder?

Mr. Fraser: The grievances can be settled at the first level. Many of the grievances have gone through the entire system. I am looking at that very carefully.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. I am sorry, it is about 6 or 7 minutes. I would just draw to the attention of members that we still have a quorum and I think it might be important that we consider calling these votes so those gentlemen who are still here might remain. I would ask to move now to Mr. Nylander, then to Mr. Comtois.

Mr. Nylander: Thank you, Mr. Chairman. First of all I would like to commend you, Mr. Fraser, for the fine job you are doing in setting up a good *rapport* with the management, labour and the government and I think that is a good step in the right direction. I have a remote community with the next day delivery of zero per cent. Uranium City, Saskatchewan, has 3,300 people and the mail is hauled in by Norcanair. My constituents there advise me that mail has sat in La Ronge or Prince Albert, Saskatchewan, for up to three weeks.

[Translation]

M. Corkery: Je ne pense pas que le règlement de ces griefs ait entraîné la concession de certains droits. Nous avons essayé de les juger; certains d'entre eux étaient dénués de fondement. Dans certains cas, il y a des motifs valables, la direction a reconnu ses torts et elle a pris les mesures correctives nécessaires. Un certain nombre de griefs ont donc été réglés conformément aux termes du contrat. Beaucoup d'entre eux ont été rejetés parce qu'ils étaient sans fondement ou parce qu'ils n'étaient pas motivés, selon notre interprétation du contrat.

M. Turner: Par conséquent, 60,000 griefs se sont accumulés sur une période de deux ans et personne n'a rien fait. Comment alors s'étonner qu'il y ait des grèves aux Postes? Vous devriez pouvoir régler tous ces griefs en 15 jours, 30 tout au plus. Ainsi, vous n'aurez pas de problèmes quand il sera question d'augmentations salariales et d'avantages sociaux lors du renouvellement des conventions collectives.

M. Fraser: Monsieur Turner, le nombre de griefs déposés ainsi que celui de ceux qui n'ont pas encore été réglés me préoccupent considérablement. Vous savez peut-être que nous avons rencontré le syndicat concerné. J'ai rencontré le principal représentant syndical chargé des griefs. Nous essayons de trouver un moyen pour en réduire le nombre. Nous essayons également de trouver un moyen pour que la chose ne se reproduise plus jamais.

M. Turner: La direction des divers terminaux est-elle habilitée à régler ces griefs ou bien les laissez-vous s'accumuler?

M. Fraser: Ces griefs peuvent être réglés au premier niveau. Bon nombre d'entre eux ne sont pas passés par toutes les étapes. J'étudie la situation très attentivement.

Le président: Merci, monsieur Turner. Je suis désolé, vous avez eu six ou sept minutes. J'aimerais faire remarquer aux membres du comité que nous avons toujours le quorum et peut-être conviendrait-il de mettre ces crédits en délibération. Je donne maintenant la parole à M. Nylander et puis ce sera M. Comtois.

M. Nylander: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur Fraser, je tiens à vous féliciter de faire régner de bonnes relations entre le patronat, les syndicats et le gouvernement et je pense qu'il s'agit là d'un pas dans la bonne direction. Il y a dans ma circonscription une agglomération éloignée où il n'est pas question que le courrier soit distribué le lendemain du jour où il a été posté. Uranium City, dans la Saskatchewan, compte 3,300 âmes et c'est Norcanair qui y apporte le courrier. Mes électeurs m'ont fait savoir que, parfois, le courrier reste jusqu'à 3 semaines à La Ronge ou à Prince Albert, dans la Saskatchewan.

[Texte]

I would like to ask the Postmaster General to have this investigated and get an explanation from Norcanair. Norcanair is the contracted carrier. I would also like to ask that if the explanation is not satisfactory we consider rerouting the Uranium City mail through Edmonton and use PWA as an alternate carrier.

Mr. Fraser: I can say to the honourable member that I accept his representations. Perhaps he could bring me some particulars tomorrow and we will look into it immediately.

Mr. Nylander: Good. Also, Mr. Fraser, I notice that everyone is jumping to the defence of the Post Office here but nobody is jumping to the defence of the private couriers who also feed a lot of families in this country. I would like to know how many private couriers and messenger services are in Canada and operating, how many man-years they provide. Do you honestly feel that they are trying to provide a national service or alternate service? How do you justify the government running those independent couriers out of business? How much would it cost to mail an envelope without government's financial involvement?

• 2210

Mr. Fraser: I do not think I can answer all those questions. I do not really think the government is running them out of business. I think many of them have provided and are providing a valuable service. What I am saying in defence of the Post Office is that the Post Office is a Canadian institution. You cannot just take the cream and let the rest go. I am convinced that the Post Office can increase its efficiency of service but, in order to do this, it has to be accepted as the policy of government that the Post Office is the principal carrier of communications in this country and that the Post Office has to have, in order to carry out its legitimate functions, its support, financial or otherwise; without that, the Post Office cannot do it.

The private courier system has a place; there is no question about that, but if the Post Office was to collapse tomorrow, there is no way in the world that, in my view, the private couriers would be able to give the service to the vast parts of this country that need it because there are whole areas of the service that the Post Office has to deliver, has to meet, that are not profitable in themselves. As a consequence, the Post Office has to make its revenues from those areas in which you have high volumes, where, to the degree that we are allowed to, we can compete and, to the degree that we are allowed to, we can make marketing and hard commercial decisions as to how we will give effective service on a volume basis at the best prices we can get.

In terms of some of the particular things the honourable member mentioned, I would invite him again to bring those to my attention and we will act on them.

The Chairman: One last question, Mr. Nylander.

Mr. Fraser: I might add, Mr. Chairman, if I can, that I am distressed to hear about the problem in Uranium City. I

[Traduction]

Je voudrais bien que le ministre des Postes étudie la situation et qu'il obtienne des explications de Norcanair. Norcanair est le transporteur qui a reçu le contrat. Si les explications ne sont pas satisfaisantes, je voudrais que l'on prenne les mesures nécessaires pour que le courrier d'Uranium City passe par Edmonton et que l'on fasse appel à PWA.

M. Fraser: Tout d'abord, que le député sache que je tiendrai compte de sa démarche. Peut-être pourra-t-il me donner toutes les précisions nécessaires demain et nous prendrons immédiatement les mesures qui s'imposent.

M. Nylander: Très bien. Je vois que tout le monde accourt à la défense des Postes mais que personne ne fait de même à l'égard des sociétés privées de distribution, lesquelles desservent un grand nombre de ménages canadiens. Je voudrais bien savoir quel en est le nombre et quel est le nombre des années-personnes qu'elles représentent. Pensez-vous véritablement qu'elles s'efforcent de fournir des services à l'échelon national, des services de substitution? Comment pouvez-vous justifier le fait que le gouvernement est en train de ruiner les courriers indépendants? Combien cela coûterait-il pour livrer une lettre si le service postal n'était pas assuré par le gouvernement?

M. Fraser: Je ne pense pas pouvoir répondre à toutes ces questions. Je ne crois pas que le gouvernement est en train de ruiner les courriers indépendants. Beaucoup d'entre eux offrent un service très utile, mais je dois dire, pour défendre le bureau de poste, que le service postal est une institution canadienne. On ne peut pas prendre ce qui marche bien et abandonner le reste. Je suis convaincu que le bureau de poste peut améliorer le service, mais il faut d'abord que le gouvernement garantisse l'exclusivité de sa juridiction en matière de service postal et qu'il lui donne les moyens financiers et autres d'assumer ses responsabilités. Autrement, le bureau de poste ne pourra améliorer le service.

Il ne fait aucun doute que les courriers indépendants ont leur place, mais si le bureau de poste devait s'effondrer demain, ceux-ci ne pourraient jamais assurer le service dans les régions où cela ne serait pas rentable, comme le fait le bureau de poste. Pour réaliser un profit, le bureau de poste doit se concentrer sur des régions où le volume de courrier est plus élevé. C'est dans ces régions-là qu'il peut, si le gouvernement le lui permet, faire concurrence et prendre des décisions qui permettent d'assurer le service le plus efficace possible au meilleur prix qu'il peut obtenir.

Quant aux situations particulières citées par le député, je l'invite à les porter à mon attention et nous prendrons les mesures nécessaires.

Le président: Une dernière question, monsieur Nylander.

M. Fraser: Je dois ajouter, monsieur le président, que je suis désolé d'entendre parler du problème à Uranium City. Je crois

[Text]

suggest that we can resolve that. I doubt if a private courier would.

Mr. Nylander: All right, thank you, Mr. Postmaster General. Can you tell me if the Post Office still uses its courier service?

Mr. Corkery: Would you clarify that question? I am not sure I understand what you mean.

Mr. McDermid: The Post Office was rumoured to have—if I can bootleg in on this—a courier service to ensure delivery of their particular correspondence between head offices.

Mr. Corkery: We use the priority post and we are very proud of it. I highly recommend it.

Mr. Nylander: Thank you.

Le président: Monsieur Comtois.

M. Comtois: Merci monsieur le président.

Monsieur le ministre, mes propos seront assez brefs. J'aimerais savoir, étant donné que les crédits qui sont recommandés par le gouvernement sont les mêmes que ceux qui ont été présentés par l'ancien gouvernement, si les projets concernant les postes qui étaient compris dans ces mêmes crédits et qui étaient prévus pour l'année courante vont se réaliser, ou si des coupures ont été faites dans ces dépenses de construction en particulier. Il y a deux endroits qui m'intéressent où des bureaux de poste étaient prévus: un dans la municipalité de La Plaine, dans le comté de Terrebonne, et un autre dans la ville de Mascouche.

Ces dépenses-là, monsieur le ministre, étaient prévues aux prévisions budgétaires du ministère des Postes.

Mr. Fraser: I am going to ask my deputy minister to deal with that but I would suspect that the actual building costs are in the Department of Public Works' Estimates. I wonder if Mr. Corkery could enlarge on that.

• 2215

Mr. Corkery: That is quite correct. The dollars allowed for building, and it is a block of dollars, basically is allowed for in the Department of Public Works estimates.

Mr. Comtois: And nothing was changed?

Mr. Corkery: In terms of the dollars, sir, I do not know what their final figures look like, so I really cannot answer the question. It will be in their estimates. We work within a block of numbers and then try to put priorities as needed, as they come along, and it changes all the time.

M. Comtois: Monsieur le ministre, une autre question. Moi, comme d'autres collègues qui ont parlé ce soir, je connais les problèmes reliés à un développement très rapide dans mon comté. J'ai une ville qui se développe à un taux de croissance de 15 ou 20 p. 100 par année, et qui a une population de 22,000 personnes. Mais elle n'a pas de service de facteurs et n'a même pas de bureau de poste.

[Translation]

qu'on pourra le résoudre, mais je doute qu'un courrier indépendant soit en mesure de le faire.

M. Nylander: Monsieur le Ministre, je vous remercie. Pouvez-vous me dire si le bureau de poste emploie toujours son service de courrier?

M. Corkery: Je n'ai pas compris la question. Voulez-vous préciser?

M. McDermid: On dit que le bureau de poste emploie un courrier pour assurer la livraison de sa correspondance entre les bureaux principaux.

M. Corkery: Nous envoyons notre correspondance par la poste priorité et nous en sommes très fiers. Je vous recommande ce service.

M. Nylander: Merci.

The Chairman: Mr. Comtois.

Mr. Comtois: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I will be brief. Since the estimates we have before us are identical to the ones tabled by the former government, I would like to know whether projects provided for in these estimates, which were to be undertaken this year, will be carried out, and whether there have been cutbacks in construction expenditures. I am particularly interested in two areas where post offices were to be built: the municipality of La Plaine, in the County of Terrebonne, and in the town of Mascouche.

These expenditures were provided for in the Post Office's estimates.

M. Fraser: Je vais demander à mon sous-ministre de répondre à la question, mais je soupçonne que les dépenses de construction sont imputées au budget du ministère des Travaux publics. M. Corkery pourra sans doute en dire plus.

M. Corkery: C'est exact. Les dépenses de construction, et il s'agit d'un montant global, sont imputées au budget du ministère des Travaux publics.

M. Comtois: Et rien n'a changé?

M. Corkery: Comme je n'ai pas vu les chiffres définitifs, je ne peux pas répondre. Le montant figurera dans le budget des Travaux publics. On nous accorde un montant global et nous établissons nos priorités à mesure; cela change tout le temps.

Mr. Comtois: Mr. Minister, I have another question. Like some of my colleagues who have spoken this evening, I am having problems in my riding with rapid development. I have one town with a growth rate of 15 or 20 per cent per year and a population of 22,000. It has no mail delivery and does not even have a post office.

[Texte]

Une autre ville voisine, qui a une population de 15,000 personnes, n'a pas de bureau de poste et n'a pas de facteurs alors que, juste à côté, une petite ville qui n'a qu'une population de 10,000 personnes a un magnifique bureau de poste, le service de facteurs et le courrier livré à domicile. C'est très difficile pour nous d'expliquer pourquoi ces villes beaucoup plus importantes n'ont aucun service postal normal, sauf dans des maisons privées. Il s'agit de choses absolument inacceptables. J'aimerais vous demander si vous avez l'intention, après ce que j'ai entendu ce soir, d'agir dans ce sens-là prochainement?

Mr. Fraser: I would invite the honourable member to bring to me the particulars of the case he has referred to and we will take a look at it to see what can be done.

M. Comtois: Une dernière question, monsieur le président.

Est-ce que le ministre pourrait me dire quel montant d'argent serait nécessaire pour donner les services postaux normaux à tous les gens qui seraient en droit de le recevoir selon les règlements actuellement en vigueur. Est-ce que vous pouvez nous dire le montant global qui serait requis pour donner le service à ceux qui, d'après les règlements, comme je vous l'ai dit, devraient le recevoir présentement?

Mr. Fraser: I cannot give you that figure right now because the fact of the matter is that there are a number of areas in the country, including your own, where we have not been able to expand what would be considered to be conventional service in an older community. I cannot put a dollar figure on it, but I frankly would be intrigued to know the answer; and I will ask my officials to see if they can come up with an estimate and we will deliver that estimate to you.

M. Comtois: Je vous pose la question, monsieur le ministre, et je termine là-dessus. Vous avez des revenus d'environ 1,320 millions de dollars. Si on prend une augmentation des tarifs de, je suppose 30 p. 100, par laquelle un timbre de 17 sous passerait à 22 sous, cela vous donnerait un revenu additionnel de 400 millions de dollars.

Moi, j'ai toujours eu comme principe qu'un bon service n'est jamais trop cher. La preuve, c'est que les courriers privés font des affaires d'or en chargeant beaucoup plus cher que le ministère des Postes. Par contre, ces gens-là donnent un service rapide, efficace et bien fait. Je me demande pourquoi, du côté du ministère des Postes, on n'agit pas de la même façon. Qu'on augmente les tarifs une fois pour toutes, que ce soit de 5 sous ou de 6 sous du timbre, mais qu'on donne un service que les gens trouveront acceptable. Dans mon comté, actuellement, comme les autres, je reçois des centaines de plaintes par mois. Je suis certain que je n'aurais pas une seule plainte, même si le timbre coûtait 25 sous, si le service était parfait.

Mr. Fraser: I have to agree with you: they probably would not complain at an increase in cost if the service was perfect. I doubt if, when you are handling over six billion pieces of mail a year, that service will be absolutely perfect.

Mr. Comtois: Let us say, almost perfect.

[Traduction]

A neighbouring city with a population of 15,000 has no post office and no delivery, while just beside it, a small town with a population of 10,000 has a magnificent post office and home delivery service. It is very hard for us to explain to the larger cities why they have no normal postal service, except through private couriers. This is absolutely unacceptable. I would like to know whether you intend to do something about this in the near future.

M. Fraser: J'invite le député à me fournir les détails de la situation et nous étudierons les possibilités.

Mr. Comtois: One last question, Mr. Chairman.

Could the minister tell me what amount would be necessary to provide normal postal service to people who should be receiving it under current regulation? Could he tell me how much would be needed to provide service to those who should be receiving it under the regulations?

M. Fraser: Je ne peux pas vous citer un chiffre, car il y a de nombreuses régions, y compris la vôtre, où nous n'avons pas réussi à offrir ce qui serait considéré comme un service normal dans une ville plus ancienne. Je ne peux pas vous citer de chiffres, mais je voudrais bien savoir la réponse. Je vais demander à mes fonctionnaires de faire le calcul et je vous en transmettrai les résultats.

Mr. Comtois: I have one last question for you, Mr. Minister. Your revenues amount to approximately \$1.320 million. If we assume a rate increase of 30 per cent, which would mean a 17 cent stamp would cost 22 cents, the additional revenue would amount to \$400 million.

I have always felt that good service is never too costly. The proof is that private couriers are making a fortune by charging far more than the Post Office. On the other hand, these people provide rapid and efficient service. I am wondering why the Post Office does not do the same thing. Raise the rates once and for all, by five or six cents a stamp, but provide a service that people would find acceptable. In my riding, I get hundreds of complaints every month. I am sure that even if the stamp cost 25 cents, I would not be getting a single complaint if the service was perfect.

M. Fraser: Je suis entièrement d'accord: les gens ne se plaignent pas d'une augmentation du tarif si le service était parfait. Mais étant donné qu'on traite plus de 6 milliards de pièces par an, je doute que le service puisse être parfait.

M. Comtois: Disons, presque parfait.

[Text]

Mr. Fraser: Almost perfect? I would be content with "almost perfect".

Mr. McDermid: We all would.

Mr. Comtois: Mr. Minister, if you do that, we will support you.

The Chairman: That is an "almost perfect" answer. And "almost perfect" support.

I have Mr. McLean. Then I wonder, gentlemen, if we might give some consideration to considering the estimates.

On a point of order, Mr. Nylander.

• 2220

Mr. Nylander: If I may speak on that, I would like some form of commitment from the witnesses and from the Postmaster General that I will get answers to those questions I asked earlier.

Mr. Fraser: I thought I had given you that commitment. If I neglected to do so, I certainly do.

The Chairman: I think it is usually the case. It is understood that where detailed responses are required, invariably the Ministry and the support staff do provide those.

Could I have Mr. McLean very briefly? I appreciate the return of one of our members so that we might lend approval to the estimates.

Mr. McLean.

Mr. McLean: Thank you, Mr. Chairman. I want to say that I have been impressed by the mood and the atmosphere portrayed by the Minister and members around this table regarding the postal service.

I think that there is no service which government offers which more clearly is identified with the credibility of government or of the Public Service than the Post Office. And there is a sense in which I think that our discussions around this table and the lack of partisanship or ultra partisanship are a reflection of the fact that we recognize that we are dealing at this moment of financial restraint in Canada with a matter of public credibility and our discussions about the Post Office are a matter which reflect on a daily basis more than almost any other area the matter of public credibility. I am impressed by the comments of members opposite and I am appreciative of the Minister's comments in this regard.

I have in front of me a short list of what I would call horror stories from the Kitchener-Waterloo area but I will do those privately. I am aware that it is taking me from 10 to 14 days to get mail from my riding, from 6 days to send it, and within K-W from 3 to 4 days, and I know that others can echo this around, and obviously, there are still problems which day by day, regardless of party, bring a question of the whole credibility. I would like for a moment to ask the Minister if he would comment on the matter of human relations, because I am encouraged in his opening notes when he says that the postal service is improving. My colleague beside me who lives in a

[Translation]

M. Fraser: Presque parfait? Je me contenterais d'un service «presque parfait».

M. McDermid: Nous nous en contenterons tous.

M. Comtois: Vous avez notre appui, monsieur le ministre, si vous le voulez.

Le président: Voilà une réponse «presque parfaite». Et nous sommes presque parfaitement d'accord.

J'ai le nom de M. McLean sur ma liste. Ensuite, messieurs, nous pourrions peut-être passer au vote.

M. Nylander invoque le Règlement.

M. Nylander: Je voudrais bien que le ministre des Postes et les témoins s'engagent à me fournir des réponses aux questions que j'ai posées précédemment.

M. Fraser: Je pensais l'avoir déjà fait. Sinon, je vous le promets formellement.

Le président: C'est ce qui se passe d'ordinaire. Le ministre et ses collaborateurs sont toujours censés fournir tous les détails qui sont demandés.

Je donne la parole à M. McLean en lui demandant d'être très bref. Je remercie le député qui vient de revenir, nous pourrions ainsi adopter le budget.

Monsieur McLean, à vous la parole.

M. McLean: Merci, monsieur le président. Je suis impressionné par la description que nous ont faite le ministre et les membres ici présents du moral et de l'ambiance qui règne au sein des services postaux.

Je ne pense pas qu'il y ait de service gouvernemental que l'on identifie plus à la crédibilité du gouvernement, ou de la fonction publique, que les services postaux. Si nos discussions ne témoignent d'aucun esprit partisan, c'est que nous savons en cette période d'austérité que nous traitons d'un domaine qui, plus que tout autre, traduit la crédibilité du public. J'ai été fort impressionné par les remarques du député d'en face et j'apprécie les commentaires qu'a fait le ministre à ce propos.

J'ai devant moi une petite liste d'histoires d'horreurs, disons, concernant la région Kitchener Waterloo. Comme bien d'autres, je dois faire face aux problèmes de la lenteur dans l'acheminement du courrier, ce qui remet en cause toute cette question de crédibilité. Dans sa déclaration préliminaire, le ministre a parlé de l'amélioration des services postaux et j'aimerais qu'il fasse quelques remarques à propos des relations humaines au sein de ces services. Mon collègue qui représente une région rurale me fait remarquer que, chez lui, le courrier est distribué le lendemain du jour où il a été posté. Si je veux obtenir ces précisions, c'est que j'habite en ville et

[Texte]

rural area has been whispering in my ear that he has next day delivery. I am delighted to hear it. I want to say, if he does not get his chance, that I am delighted to hear that. I want that because I say that the people, day by day, as I have lived in the city, who have come to my door have been the most mannerly, concerned people, and often because of the difficulties of delays people in a sense bear some of the brunt.

I therefore want, in a sense, to ask if the Minister would direct our thinking a little bit towards what investment is being made in terms of motivation, in terms of the whole matter of human relations. I have heard the Minister in reply several times say that if we can turn this around, it is not a matter of mechanics, it is not a matter of bargaining process, but it somehow has to do with human relations, and somewhere in the past the whole matter of taking seriously human relations has gone awry, because we have across this nation stories where in labour-management there has been increased efficiency, increased public confidence, and I would like to know, in terms of budget since we are dealing with estimates, what sort of investment we are making, because there are now across our nation, and many businesses and industries and many unions are making serious use of modern human relations, techniques and consultants' services and understanding, what efforts, what direction is going into that.

• 2225

The Chairman: Mr. McLean, not even Solomon could respond to that in one minute, except the Postmaster General.

Mr. Fraser: I think it is wise for all members to reflect upon the fact that the major difficulties in the Post Office have been between management and one union. There has not been, since the autumn of 1975, a major or prolonged disruption of services as a result of a labour dispute. There was special legislation a year ago which I think all of us wish had not been necessary.

In answer to your question, I have to repeat again that if a matter is left untended for long enough you build up antagonisms and resentments, inevitably, on both sides and it cannot be cured overnight. I think what I have to say to you, and the question you ask is very appropriate, is that we will not achieve in the Post Office that degree of vigorous advocacy of the position that a union leader ought to take on behalf of their workers, but at the same time a sense of feeling that they are part of a national institution and that they all have a stake in it, until it is seen by both sides in the dispute that yesterday is indeed fading into the past and that we are onto a better future. Rhetoric is very cheap, but attitude is everything. For all of the programs, systems, all the advice that one can get, nothing is a substitute for an attitude on the part of individuals, whether they be the president of the union or just an ordinary union member, or the Postmaster General or the management team in the Post Office. Everybody in the Post Office has, I think, first a duty to give service to the Canadian public and, secondly, the responsibility to each other if they

[Traduction]

que j'ai pu constater que ceux qui viennent à ma porte sont toujours particulièrement polis et, souvent, du fait des retards, ils doivent supporter le poids des colères.

Je voudrais bien que le ministre nous précise quels sont les investissements consentis dans le domaine des relations humaines, en termes de motivation. Le ministre a souvent dit qu'il ne s'agit pas d'une question de mécanisme ou de processus de négociation mais que cela concerne surtout les relations humaines et il semble que, dans le passé, les choses à ce propos soient allées de guingois. Dans l'ensemble du pays, on entend maintenant parler d'augmentation de l'efficacité, d'un regain de la conscience du public en ce qui concerne les rapports patronat-syndicat; aussi, je voudrais bien savoir quels sont les investissements qui ont été consentis dans ce domaine vu que beaucoup d'entreprises et beaucoup de syndicats utilisent les techniques modernes de relations humaines ou font appel à des services d'experts-conseils en la matière.

Le président: Monsieur McLean, Salomon lui-même ne pourrait pas répondre à pareille question en une minute, mais peut-être le ministre des Postes pourra-t-il le faire, lui.

M. Fraser: Je voudrais bien que les députés se rendent compte du fait que les principales difficultés qui se posent aux Postes sont dues aux relations entre la direction et un syndicat. Depuis l'automne de 1975, il n'y a pas eu d'interruption prolongée des services ou d'interruptions graves à cause d'un conflit du travail. Une loi spéciale a été adoptée il y a un an et nous aurions tous préféré qu'il n'eut pas été nécessaire d'en arriver là.

Pour répondre à votre question, je répète que si on laisse certains problèmes de côté pendant trop longtemps, les antagonismes et les ressentiments s'aggravent et il n'est alors plus possible d'arriver à une solution du jour au lendemain. Votre question est fort à propos. Je vous répondrai que nous n'arriverons pas à faire défendre vigoureusement la position qu'un dirigeant syndical devrait prendre pour les membres de son syndicat, c'est-à-dire leur faire sentir qu'ils font partie d'une institution nationale où chacun a ses intérêts, tant que les deux partis au conflit n'arriveront pas à reconnaître que les problèmes d'hier sont choses du passé, et qu'un avenir plus brillant s'ouvre à tous. Tous les programmes, tous les systèmes et tous les conseils ne sont rien à côté de l'attitude d'un individu, qu'il s'agisse du président d'un syndicat ou d'un simple syndiqué, du ministre des Postes ou d'un membre de la direction du ministère. Chaque membre du ministère des Postes a pour première obligation d'offrir un service aux Canadiens, et, deuxièmement, il a des responsabilités à assumer à l'égard de ses collègues dans la mesure où les aspirations de chacun peuvent

[Text]

operate in a milieu where their own individual aspirations are possible, if their treatment of each other is fair, and, when all is said and done, that they are allowed to make a reasonable income to raise their families.

In the last several years management has been addressing itself to this matter. There have been several programs, in which management started off perhaps fitfully at first and perhaps with some timidity, to start to explain more to the rank and file within the Post Office as to what the problems of the Post Office were and are, and to get more of a dialogue going. As the Deputy Minister said a few minutes ago, at first it was all coming from the top down, but now there is evidence that increasingly it is coming from the rank and file back to management.

All I can say to you tonight is that we have not reached a perfect state by any means, but I can assure you the consciousness of the necessity to do so is very much there and we are looking at all kinds of means to do this. But when all is said and done, what has to be done now is that the way management conducts itself and the way unions conduct themselves has to prove to each other that they are extremely serious about being part of a team and re-establishing in this country the pride that the Post Office ought to have. I repeat again what I said on many other occasions, a great conviction that we can have in this country the best Post Office in the world.

Mr. McLean: I wonder, Mr. Chairman, if I could . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. McLean. You have sort of bootlegged a very fine question and evoked a very sensible response from the Minister.

• 2230

Votes 1 and 5 agreed to.

The Chairman: Shall I report these estimates to the House later next week?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Now we no longer have the estimates, you can have the Minister for the next two hours, if he is prepared to stay with you. But might I formally, on your behalf, express our appreciation to the Postmaster General, wish him well—and come to the Cultural and Communications Committee in years hence; and as well a very special expression of appreciation for the extended period of time. But as the Minister and all of you will be aware, members do have questions, and we all appreciate you having taken the extra time to answer with the frankness and fullness with which you have. We appreciated the presence of two of your former colleagues, and welcome Mr. Comtois and others to the Committee.

Thank you, Mr. Fraser.

[Translation]

être satisfaites et, finalement, il doit pouvoir réaliser des revenus raisonnables pour subvenir aux besoins de sa famille.

Ces dernières années, la direction s'est penchée sur ces questions. Plusieurs programmes ont été lancés, à propos desquels la direction n'a peut-être déployé au départ que des efforts intermittents et timides, pour essayer d'expliquer aux postiers quels étaient les problèmes des Postes, pour essayer d'amorcer le dialogue. Comme le sous-ministre l'a dit il y a quelques instants, au départ tout venait d'en haut, mais il y a maintenant de plus en plus de propositions venant d'en bas.

Certes, nous encore loin de la perfection, mais soyez assurés que nous sommes conscients de la nécessité d'agir dans ce sens, et nous sommes en train d'envisager toutes les mesures qui nous permettront de progresser. La direction et les syndicats doivent maintenant se prouver mutuellement qu'ils ont sérieusement l'intention de faire équipe pour redonner aux Postes la fierté qui lui est due dans notre pays. Comme je l'ai dit à de nombreuses reprises, il faut que notre pays soit convaincu que nos Postes peuvent être les meilleures du monde.

M. McLean: Monsieur le président, peut-être pourrais-je . . .

Le président: Je suis désolé, monsieur McLean. Vous avez déjà réussi à passer une excellente question, en douce, si je puis dire, à laquelle le ministre a donné une réponse fort intelligente.

Les crédits 1 et 5 sont adoptés.

Le président: Ferai-je rapport de ce budget à la Chambre la semaine prochaine?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Maintenant que le Budget a été adopté, vous allez pouvoir consacrer les deux heures qui viennent au ministre, s'il peut rester avec vous. Quoi qu'il en soit, je tiens, en votre nom, à remercier officiellement le ministre des Postes, et lui offrir nos meilleurs vœux de succès . . . espérons qu'il reviendra fréquemment au comité de la culture et des communications au cours des années à venir; nous vous remercions tout particulièrement d'avoir été très patient. Tout le monde sait que les députés ont toujours beaucoup de questions à poser et nous vous sommes très reconnaissants pour votre patience et pour votre franchise ainsi que pour avoir répondu à ces questions de la façon la plus complète possible. La présence de deux de vos anciens collègues nous a été fort utile et nous remercions également M. Comtois et les autres membres du comité d'avoir assisté à la séance.

Merci monsieur Fraser.

[Texte]

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, may I ask the last wish before we leave—

The Chairman: You may have a last wish, yes.

Mr. Lamontagne: —that next year the present Postmaster General can ask questions about his estimates.

The Chairman: The Committee is adjourned to 9.30 a.m. Thursday, when we shall consider Vote 1 under Transport. But I enter the caveat that the Committee may be seized with consideration of Bill C-25.

Thank you. Good night.

[Traduction]

M. Lamontagne: Monsieur le président, permettez-moi de poser une dernière question avant de partir . . .

Le président: Ce sera un dernier souhait, oui.

M. Lamontagne: Je voudrais bien que, l'année prochaine, le ministre actuel des Postes puisse poser des questions à propos de son propre budget.

Le président: La séance est levée. Nous nous retrouverons jeudi à 9h30 du matin pour étudier le crédit 1 de la rubrique Transports. Toutefois, il est toujours possible que le comité soit saisi du projet de loi C-25.

Merci et bonne nuit.





If undelivered, return COVER ONLY to Canadian Government Printing Office, Supply and Services Canada, 45 Sacré-Coeur Boulevard, Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison, retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à l'Imprimerie du gouvernement canadien, Approvisionnement et Services Canada, 45, boulevard Sacré-Coeur, Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Post Office Department:

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General
M. L. Sperling, Assistant Deputy Postmaster General,
Marketing

Du ministère des Postes:

M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes
M. L. Sperling, sous-ministre adjoint des Postes, Commer-
cialisation

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Thursday, November 29, 1979

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le jeudi 29 novembre 1979

Président: M. J.M. Forrestall

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

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. J.M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Blaikie
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Ferguson

Gass
Harquail
Jelinek
Lumley
Mayer

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: M. J.M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

McDermid
Nylander
Peters
Richardson (*Humboldt-
Lake Centre*)

Robinson (*Etobicoke-
Lakeshore*)
Towers
Turner—(19)

Messrs. — Messieurs

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

On Wednesday, November 28, 1979:

Mr. Hargrave replaced Mr. Darling;
Mr. Deniger replaced Mr. Comtois;
Mr. Mayer replaced Mr. King;
Mr. Bockstael replaced Mr. Hopkins;
Mr. Harquail replaced Mr. Lamontagne;
Mr. Lumley replaced Mr. Blais;
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Axworthy;
Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Pepin;
Mr. Blaikie replaced Mr. Waddell.

On Thursday, November 29, 1979:

Mr. Peters replaced Mr. Skelly;
Mr. Gass replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);
Mr. Jelinek replaced Mr. Hargrave;
Mr. Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*) replaced Mr. Roy
(*Laval*).

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

Le mercredi 28 novembre 1979:

M. Hargrave remplace M. Darling;
M. Deniger remplace M. Comtois
M. Mayer remplace M. King;
M. Bockstael remplace M. Hopkins;
M. Harquail remplace M. Lamontagne;
M. Lumley remplace M. Blais;
M. Roy (*Laval*) remplace M. Axworthy;
M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Pepin;
M. Blaikie remplace M. Waddell.

Le jeudi 29 novembre 1979:

M. Peters remplace M. Skelly;
M. Gass remplace M. Reid (*St. Catharines*);
M. Jelinek remplace M. Hargrave;
M. Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*) remplace M. Roy
(*Laval*).

(ERRATUM)

Fascicule no 5, page 5:13, paragraphe 5—témoignages.

Dans la version anglaise, ligne 21, remplacer la phrase «Mr. Howie: Well, the *precious* question» par ce qui suit: Mr. Howie, Well, the requested question.

Dans la version française, ligne 23, remplacer la phrase «M. Howie: Passons donc à cette *précieuse* question» par ce qui suit: M. Howie: Passons donc à cette question.

Pour version anglaise voir fascicule no 8, le mardi 20 novembre 1979.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

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

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, November 27, 1979

ORDERED,—That Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 27 novembre 1979

IL EST ORDONNÉ:—Que le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit déferé au Comité permanent des Transports.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 29, 1979
(13)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Jelinek, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*), Towers and Turner.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. J.L. Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination and Mr. T.D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods. Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Order of Reference dated Tuesday, November 27, 1979 being read as follows:

ORDERED,—That Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

It was agreed,—That Clause 1 be allowed to stand.

The Chairman called Clause 2.

On motion of Mr. Lumley, it was agreed,—That the Chairman be authorized to issue a Press Release announcing that the Committee will conduct public hearings on Bill C-25.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That those organizations, firms and individuals who wish to submit a brief to the Committee be advised to inform the Clerk of the Committee of their intentions by Thursday, December 6, 1979.

On motion of Mr. Lumley, it was agreed,—That a deadline of Thursday, December 13, 1979 be set for the submission of briefs.

On motion of Mr. Harquail, it was agreed,—That the Committee may reserve the right of selecting the witnesses who will be invited to appear.

The Minister made a statement.

The witnesses answered questions.

At 12:08 o'clock p.m., the Committee adjourned until 11:00 o'clock a.m., Tuesday, December 4, 1979.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 NOVEMBRE 1979
(13)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 43 sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Blaikie, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Jelinek, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Peters, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*), Towers et Turner.

Comparait: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. J.L. Charron, sous-ministre adjoint, Coordination et M. T.D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses. M. B. Shaffer, Conseiller législatif, ministère de la Justice.

Lecture est faite de l'Ordre de renvoi suivant du mardi 27 novembre 1979:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, soit déferé au Comité permanent des transports.

Il est convenu,—Que l'article 1 soit réservé.

Le président met en délibération l'article 2.

Sur motion de M. Lumley, il est convenu,—Que le président soit autorisé à publier un communiqué annonçant que le Comité tiendra des audiences publiques sur le Bill C-25.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que l'on demande aux organismes, aux firmes et aux particuliers qui désirent soumettre un mémoire au Comité d'en informer le greffier du Comité au plus tard le jeudi 6 décembre 1979.

Sur motion de M. Lumley, il est convenu,—Que la date limite de la présentation des mémoires soit fixée au jeudi 13 décembre 1979.

Sur motion de M. Harquail, il est convenu,—Que le Comité puisse se réserver le droit de choisir les témoins qui seront invités à comparaître.

Le ministre fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 12h 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 4 décembre 1979, à 11 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, November 29, 1979

• 0943

The Chairman: Good morning. We have a quorum and we have as our Order of Reference this morning Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, pursuant to the order of the House that Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, be referred to the Standing Committee on Transport.

May we stand Clause 1 of Bill C-25 and call Clause 2?

Clause 1 allowed to stand.

On Clause 2—*Definitions*

The Chairman: I wanted to present to the Committee this morning certain recommendations which arose out of a meeting of your steering committee yesterday afternoon. A fuller, more formal report for distribution will be available for consideration and approval at our next meeting. What I would like to have from the Committee this morning so we might properly proceed with the hearings on Bill C-25 is three or four short motions. We will require authorization to issue a press release announcing that the Committee will conduct public hearings on Bill C-25. Would somebody . . .

• 0945

Mr. Lumley: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: I need as well a motion that those organizations firms and individuals who wish to submit a brief to the Committee be advised to inform the Clerk of the Committee of their intentions by Thursday, December 6.

May I have a motion to that effect?

Mr. Bockstael: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Peters: Mr. Chairman, is that for notification?

The Chairman: That is notification of intention, Mr. Peters.

The next authorization, motion, that I would like to have, would deal with the establishment of a deadline. I invite a motion to the effect that a deadline of Thursday, December 13, 1979 be set for the submission of briefs.

May I have such a motion?

Mr. Lumley: I so move.

Motion agreed to.

An hon. Member: What was the date, Mr. Chairman?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 29 novembre 1979

Le président: Bonjour. Nous avons le quorum et notre ordre de renvoi, ce matin, est le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. La Chambre a, en effet, ordonné que ce Bill soit renvoyé au Comité permanent des transports.

Acceptez-vous de réserver l'article 1 du Bill C-25 et de mettre l'article 2 en délibération?

L'article 1 est réservé.

Article 2—*Définitions*

Le président: J'aurais voulu, ce matin, vous présenter certaines recommandations, suite à la réunion de notre comité directeur hier après-midi. Un rapport plus complet et plus officiel vous sera distribué et devra être approuvé à notre prochaine réunion. Toutefois, dès ce matin, afin que nous puissions entamer les audiences sur le Bill C-25, il faudrait que le comité approuve quatre brèves propositions. Il nous faut tout d'abord l'autorisation d'émettre un communiqué de presse annonçant que le comité tiendra des audiences publiques sur le Bill C-25. Quelqu'un . . .

M. Lumley: Je le propose.

La proposition est adoptée.

Le président: Il me faut une autre motion. Ces organismes et particuliers qui souhaitent soumettre un mémoire au comité à en informer le greffier du comité d'ici au jeudi 6 décembre.

Quelqu'un veut-il le proposer?

M. Bockstael: Je le propose.

La proposition est adoptée.

M. Peters: Monsieur le président, il s'agit là simplement d'informer le greffier?

Le président: Oui, d'informer le greffier qu'ils ont l'intention de déposer un mémoire, monsieur Peters.

Ensuite, il faudrait proposer de fixer le jeudi 13 décembre 1979 comme date limite de soumission des mémoires.

Quelqu'un veut-il le proposer?

M. Lumley: Je le propose.

La proposition est adoptée.

Une voix: Quelle était cette date, monsieur le président?

[Texte]

The Chairman: December 13.

And finally, a motion to the effect that the Committee may reserve the right to select witnesses who will be invited to appear. There may be several hundred who would want to appear and it would be the hope that your steering committee would be able to group certain of these witnesses and call a representative witness for evidence.

May I have such a motion?

Mr. Harquail: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Minister and gentlemen, it is our intention this morning after we have called upon you, sir, to make some comments and observations with respect to your bill, to seek approval with the Committee to move into camera for the purpose of discussing the regulations that are in the process of preparation in connection with this particular bill.

There is some degree of significance in what is happening. In the 112 years of this Committee, sir, no Minister has ever exposed to the Committee prior to the passage of the bill, the regulations pertaining thereto. I am sure on behalf of all the Committee members, we warmly appreciate and welcome that initiative and that very frank openness which is characteristic of your position.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, before the Minister makes his comments, on behalf of my colleagues, I to want to thank the Minister for the services of his officials to have a session on regulations. But for the purposes of members of this Committee, why cannot the regulations be discussed in open committee? Why has it not been done in the past? I do not think anybody has any—

Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport): Are you directing that question at me?

Mr. Lumley: No, it is for whoever can answer it, Mr. Chairman.

The Chairman: Perhaps the best response to that is that regulations, of course, flow from the bill. The bill has not been passed yet, and so, in effect, there are no regulations so it is rather difficult in a formal way to see something that does not exist.

Mr. Lumley: What about the regulations of the former legislation?

The Chairman: They are in the public domain and could be considered if that is the wish of the Committee members. It is not a reference; the Committee is master of its own activities and to that degree could find ways of having the existing regulations properly before us if we wanted to pursue that.

Mr. Lumley: The only reason I suggest we have it on the record, is so that people in the news media and the public do not wonder why, all of a sudden, we have to go into a closed session to discuss the regulations. That is the reason I raise it, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to comment on that because as you, sir, and other hon. members of this

[Traduction]

Le président: Le 13 décembre.

Enfin, il faudrait proposer que le comité se réserve le droit de sélectionner les témoins qu'il invitera à comparaître. Il peut en effet y avoir plusieurs centaines de candidats et nous espérons que votre comité directeur réussira à en regrouper certains et à leur demander d'envoyer un représentant.

Quelqu'un veut-il le proposer?

M. Harquail: Je le propose.

La proposition est adoptée.

Le président: Monsieur le ministre, mon intention ce matin, après vous avoir demandé de nous dire quelques mots sur votre projet de loi, est de solliciter l'approbation du comité pour que nous discutons à huis clos des règlements en préparation qui doivent accompagner ce projet de loi.

Ce qui se passe est assez important. En effet, depuis 112 ans que ce comité existe, aucun ministre, n'a jamais exposé le règlement pertinent avant l'adoption du projet de loi lui-même. Je suis sûr que tous les membres du comité se joignent à moi pour vous féliciter et vous remercier de cette initiative qui est une bonne preuve de votre franchise et de votre ouverture d'esprit.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, avant que le ministre ne commence, je voudrais également au nom de mes collègues le remercier de nous offrir les services de ses fonctionnaires pour discuter du règlement. Toutefois, je me demande pourquoi on ne pourrait pas discuter des règlements en séance publique? Pourquoi cela ne s'est-il jamais fait dans le passé? Personne à mon avis ne—

L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports): Est-ce à moi que vous adressez cette question?

M. Lumley: Non, c'est à qui peut répondre, monsieur le président.

Le président: La meilleure réponse est peut-être que les règlements découlent évidemment des projets de loi. Le projet de loi n'ayant pas été encore adopté, il n'y a pas de règlement et il est donc plutôt difficile d'examiner officiellement quelque chose qui n'existe pas.

M. Lumley: Et les règlements découlant de l'ancienne loi?

Le président: Ils sont publics et ils pourraient être étudiés si le comité le souhaite. Le comité est maître de ses activités et pourrait donc trouver le moyen d'étudier les règlements actuels s'il le voulait.

M. Lumley: Si je suggère une séance publique, c'est pour que les journalistes et le grand public n'aillent pas se demander pourquoi, tout d'un coup, nous avons siégé à huis clos pour discuter des règlements. C'est la seule raison, monsieur le président.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais dire un mot à ce sujet car, comme vous et d'autres députés le savent,

[Text]

Committee know, I am sure there has been a great amount of consultation in respect to the drafting of this particular piece of legislation and in the establishment of the regulations. I believe that we are on our third draft of regulations at the present time. And, as the Chairman had indicated, the draft regulations are in the public domain; they are by no means official. The draft regulations are, in fact, in the public domain.

• 0950

Because they are in the public domain, I certainly have no objection to their being discussed in public. I think this is an important piece of legislation. In order for the legislation to work, in order for it to be workable, in order for it to be understood and respected by all concerned, I think it is in our interests to have as widespread public availability of the knowledge and the principles of this as is physically possible.

Notwithstanding the fact that this bill has been in the mill for five or six years, there are still a lot of parliamentarians who really do not understand the principle of the bill. Mr. Chairman, while I do not want in any way to diminish the importance of the regulations, I think, from the standpoint of this Committee, it might be very well advised to consider the principles of the bill to determine precisely what the bill does and does not do, because I know that a number of the objections or suggested shortcomings of the bill that were alluded to in the debate are in fact included in the bill. So you may be doing yourself a disservice as far as the Committee members are concerned to concentrate on the regulations first without having a clear knowledge of what the principle of the bill is and what it does intend to do.

I advance that only as a matter of suggestion but, as I said the other night—and I appreciate the goodwill and the attitude of all members of the Committee and all members who are interested in this legislation—I am prepared to be as open and frank as we possibly can, because it is an important piece of legislation and I think, if we approach this bill on that basis, that we will end up with a law that will be the best possible law that we can put into statute form.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, two points—

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley:—based on what the Minister has stated.

As you know, first of all, we had discussed the possibility of having a briefing by the officials on regulations and this morning we had planned to have another witness who could not make it. We could not fill that gap and we thought it would be a good opportunity to have a discussion with the officials. Obviously, Mr. Minister, we agree about having the discussion of the principle of the bill, but the principal reason for the suggestion for this morning's discussion was because we had a time slot available to us and we thought it would be a good opportunity to have a discussion on regulations.

[Translation]

beaucoup de consultations ont précédé à la préparation de ce texte législatif ainsi que la rédaction des règlements. Je crois que nous en sommes à la troisième rédaction de ces règlements. Comme l'a dit le président, ces textes sont publics; sans toutefois être officiels.

Comme ils sont publics, je ne vois aucune objection à ce que l'on en discute en public. Je crois que ce sont des textes législatifs assez importants et que si nous voulons qu'ils soient efficaces, bien compris et respectés par tous les intéressés, notre intérêt est de les diffuser aussi largement que possible.

Même si le projet de loi est prévu depuis 5 ou 6 ans, beaucoup de parlementaires n'en comprennent pas vraiment le principe. Monsieur le président, je ne voudrais en aucune manière diminuer l'importance des règlements, mais du point de vue du comité, il serait peut-être bon d'analyser d'abord les principes du projet de loi afin de déterminer précisément ce dont il retourne car je sais qu'un certain nombre des objections ou des critiques exprimées au cours du débat auraient pu trouver réponse dans le projet de loi lui-même. Il ne serait donc peut-être pas souhaitable de commencer par étudier les règlements, sans connaître exactement le principe et l'objectif du projet de loi.

Ce n'est qu'une suggestion, mais comme je le disais l'autre soir, et je remercie les membres du comité de leur bonne volonté et de leur attitude; je suis tout à fait disposé à être aussi ouvert et aussi franc que possible car il s'agit d'un projet de loi important. Si, donc, nous abordons la question dans cet esprit, nous pourrions obtenir la meilleure loi possible.

M. Lumley: Monsieur le président, deux choses . . .

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: . . . à propos de ce qu'a déclaré le ministre.

Tout d'abord, vous savez que nous avons discuté de la possibilité d'une réunion d'information sur les règlements avec les fonctionnaires et, ce matin, nous avons projeté d'avoir un autre témoin qui n'a pu répondre à notre invitation. Comme nous ne sommes pas parvenus à trouver d'autres témoins, nous avons décidé d'en profiter pour organiser une discussion avec les fonctionnaires. De toute évidence, monsieur le ministre, nous sommes tout à fait d'accord pour discuter du principe du projet de loi, mais si nous avons décidé ce matin de discuter des règlements, c'est surtout parce que nous n'avions pas de témoins pour cette séance et que nous ne voulions pas la perdre.

[Texte]

Since the Minister has no objections to having a public discussion on the draft regulations, Mr. Chairman, I wonder if we could get the agreement of the Committee and, rather than go to closed camera—

Mr. Harquail: Yes, I would like to—

Mr. Lumley: —why can we not pursue that?

The Chairman: We can pursue it. I do not think it needs any great amount of discussion. Is it generally agreed that we will not go into camera for the purposes mentioned, that we will remain in open session? Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Yes, well, I certainly want to speak in favour of what Mr. Lumley has said, because that probably explains what you have said, Mr. Chairman, when you said that in so many years it has never been done. I do not think it should be encouraged that we have meetings in camera. It is on a very rare occasion that we do this. Certainly, when we—

The Chairman: Excuse me. It was not the in camera thing that is 112 years old. This Minister is the first minister to allow discussion of regulations pursuant to a bill. That was the historic item.

Mr. Harquail: Well, I appreciate that but I want to speak to the question of the Committee's considering going in camera. I think that should be reserved for very, very special occasions when it is absolutely necessary. When we consider freedom of information and freedom of access to information on the Hill, in Parliament and in Committees of the House of Commons, I think, especially on this important bill, we should have the exchange and the discussions in public and not in camera.

The Chairman: Thank you. Mr. Peters.

Mr. Peters: I would like to indicate to the Minister that he always amazes me. We were of the opinion, in suggesting in the steering committee an in camera meeting to satisfy our own understanding of what the regulations had been, if not what they were going to be at least what they had been, and why the regulations that had been around the other legislation had not been able to prevent many of the accidents, and the problems that the bill itself faces.

• 0955

If the Minister is willing to have these discussed in open meeting I would congratulate him. It is an indication that he really means that he is going to try to develop a better bill because it does not really matter how good the bill is, it is the enforcement of it, and the enforcement will come mainly from the regulations and how they are applied. So I congratulate the Minister on his openness. It indicates that the public should be now made aware of what protection is going to be applied around the bill as well as the bill itself. I agree with the Minister. Maybe if we had known about his willingness to discuss the regulations we would have worked it the other way, because I agree that in many instances we have to know exactly how the bill is going to apply before we know how the regulations are going to work that surround it. So, I would not

[Traduction]

Étant donné que le ministre ne voit pas d'objections à discuter de ces règlements en public, pourrions-nous, monsieur le président, obtenir le consentement du comité et, plutôt que de siéger à huis clos.

M. Harquail: Oui, j'aimerais . . .

M. Lumley: . . . ne peut-on poursuivre cela?

Le président: Si, mais je ne crois pas qu'il soit tellement nécessaire d'en discuter. Tout le monde est-il d'accord pour que nous ne siégions pas à huis clos pour les motifs invoqués? Monsieur Harquail.

M. Harquail: Ma foi, je tiens à appuyer ce qu'a dit M. Lumley, car cela explique probablement ce que vous avez dit, monsieur le président, à savoir que cela ne s'était pas fait depuis longtemps. Je ne pense pas qu'il faille encourager les séances à huis clos. Ce n'est que très rarement que nous procédons ainsi. Certes, lorsque nous . . .

Le président: Excusez-moi. Je n'ai pas dit que c'était les séances à huis clos qui avaient 112 ans. J'ai dit que le ministre était le premier à autoriser la discussion de règlements accompagnant un projet de loi. C'était le seul événement historique.

M. Harquail: Ma foi, je comprends bien cela, mais je voudrais revenir sur cette question du huis clos. Cette procédure ne devrait en effet être appliquée que pour des occasions très spéciales, lorsque c'est absolument nécessaire. En effet, étant donné que nous étudions en ce moment un projet de loi sur la liberté de l'information et qui l'accès à l'information, il importe que, surtout dans le cas d'un projet de loi aussi important, les échanges et discussions se fassent en public et non à huis clos.

Le président: Merci. Monsieur Peters.

M. Peters: Je voulais simplement dire au ministre qu'il ne cesse de m'étonner. Lorsque nous avons suggéré, en comité directeur, que cette réunion soit à huis clos, nous songions aux règlements précédents et non pas aux règlements à venir. Nous voulions également savoir pourquoi les règlements qui accompagnaient les lois précédentes n'avaient pas permis d'empêcher nombre des accidents et problèmes que veut tenter de prévenir ce projet de loi.

Si le ministre est prêt à discuter des règlements en séance publique, je le félicite. Cela signifie qu'il a vraiment l'intention de présenter le meilleur projet de loi possible puisqu'on sait que, quelle qu'en soit la qualité, c'est son application et celle des règlements qui importent le plus. Je félicite donc le ministre de vouloir ainsi procéder au grand jour. Cela signifie aussi que la population devra être informée des mesures de protection prévues dans le projet de loi. Si nous avions su qu'il était aussi disposé à discuter des règlements, nous aurions procédé différemment car, comme lui, je crois qu'il est souvent utile de connaître le mode d'application du projet de loi avant d'étudier celui des règlements. Nous aurions donc pu étudier l'un avant l'autre, mais nous ne pensions pas être saisis de ces règlements.

[Text]

have disagreed, that maybe one should have followed the other but under the circumstances we were of the opinion that they would not be made available.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to respond to that. There are two reasons for my responding in the fashion that I have. Number one, it is consistent with my concept of openness and with this government's concept of openness. Secondly, it seems to me that this is the best way of facilitating the passage of this bill. I do not think there is anyone on this Committee that does not want to see this bill enacted into law as quickly as possible. It seems to me that by coming forth with the information that members want, I would hope that it would facilitate the passage of this bill. It is in that doublebarrelled spirit that I present this before the Committee.

Mr. Peters: More one than the other?

Mr. Mazankowski: No.

The Chairman: Mr. Ferguson.

Mr. Ferguson: I just wanted to know about the Minister, if he wanted to go in camera or open.

Mr. Mazankowski: Open. I have indicated my preference.

Mr. Lumley: No problem.

The Chairman: Just before your one point, the Chair would like to be absolutely certain that they are proceeding in order. The regulations are dealt with under Clause 20 of the bill. It was our intention to call, and we have properly called, Clause 2. I would invite a very brief comment, Mr. Lumley, if you would care to, on whether or not Clause 2 is sufficiently broad to encompass a general discussion of Clause 20 without having Clause 20 called.

Mr. Lumley: That would be my interpretation. I just want to emphasize one point that Mr. Peters raised. Mr. Minister, if we had known that we could have had an open discussion on the draft regulations, then we would have proceeded beforehand on the principle of the bill rather than draft regulations. It is not the Chairman's fault. I do not think any of us were advised that this was possible until this morning.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, there is a time and place for everything and I would rather deal with issues relating to this particular bill in the proper domain, and that is this Committee, rather than deal with individual members.

The Chairman: You are a good man, sir. Mr. Minister, if I may make a few comments, we are aware that you have urgent responsibilities elsewhere. Would you care to make a general statement?

Mr. Mazankowski: Just briefly. Mr. Chairman, some of the comments that I had intended to make were made in response to come of the questions that were posed. I just simply want to thank once again the members for their willingness to co-operate in facilitating the passage of this bill. I think it really is a piece of legislation that bears some degree of urgency and I would hope that we would conduct our hearings in that spirit.

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, permettez-moi de faire un commentaire. Deux raisons me poussent à agir de la sorte. Premièrement, je crois que le gouvernement doit agir au grand jour; deuxièmement, c'est la meilleure façon de faciliter l'adoption du projet de loi. Je suis sûr que tous les membres du comité veulent faire adopter ce projet de loi le plus rapidement possible. En présentant ainsi tous les renseignements demandés par les députés, j'espère accélérer encore le processus. Voilà donc pourquoi j'agis ainsi.

M. Peters: L'une des raisons prévaut-elle?

M. Mazankowski: Non.

Le président: Monsieur Ferguson.

M. Ferguson: Le ministre préfère-t-il une séance à huis clos ou publique.

M. Mazankowski: Publique. J'ai déjà fait connaître ma préférence.

M. Lumley: Il n'y a pas de problème.

Le président: Auparavant, j'aimerais vérifier que cette procédure est conforme aux règles. Les règlements relèvent de l'article 20 du projet de loi. Nous avons l'intention de mettre en délibération l'article 2. Je me demande si cet article est suffisamment vaste pour justifier une discussion générale de l'article 20, sans nous obligé à mettre ce dernier en délibération.

M. Lumley: Je le crois. J'aimerais revenir sur ce qu'a dit M. Peters. Monsieur le ministre, si nous avons su que vous étiez prêt à discuter publiquement de ces règlements, nous aurions discuté d'abord du principe du projet de loi et non des projets de règlements. Ce n'est pas la faute du président car personne ici ne savait avant ce matin qu'il en serai ainsi.

M. Mazankowski: chaque chose en son temps. Je préfère discuter de tout ce qui touche le projet de loi en comité plutôt qu'en privé avec chacun des députés.

Le président: C'est très bien. Monsieur le ministre, nous savons que vous avez d'autres engagements. Voulez-vous faire une déclaration générale?

M. Mazankowski: Très rapidement. Certaines de mes observations répondent aux questions soulevées. Je tiens à remercier à nouveau les députés de manifester autant de bonne volonté pour accélérer l'adoption du projet de loi. Je crois qu'il y a effectivement urgence et que le comité ne l'oubliera pas au cours de ses travaux.

[Texte]

My officials will be here whenever you require them. Mr. Duncan Ellison, in particular has spent countless hours of work on this particular piece of legislation. I know that you will be in the process of questioning him on the principles of this bill and you will quickly realize that he is literally a walking encyclopedia when it comes to dealing with an important issue such as this. I can confess to members of this Committee that I will be relying to a great extent upon his knowledge and expertise in so far as our elaboration on this bill is concerned. I hope that you would not mind if I refer a number of the questions to him because he is so familiar with it.

• 1000

I stress again the importance of clearly implanting in your mind the principle of this bill and what it does intend to do and how it will, in many respects, supersede or transform some of the regulations that are now in existence, or, essentially the incorporation of those regulations into one single framework. I think that is important. We are going to have, as a result of this bill, a single uniform code in effect operated through a single legislative package, which can provide the kind of uniform and co-ordinated application of laws involving the transportation of dangerous goods from coast to coast.

The regulations are indeed important. As I indicated in the House the other night, there are some 1,200 cases, and I am not sure whether any one or all honourable members are going to develop an expertise in trying to determine those. But I think the fact that the regulations are key to this bill is an indication of the willingness that we have in advancing the regulations. I am not sure whether it will assist or hamper the members. As Mr. Peters pointed out, I think, implicit in his statement, it may not be such a good thing because some of the members of the Committee to which this knowledge is being advanced may be called upon to answer some questions on it, and so I would hope that it will, once again, assist in gaining a more thorough grasp of the legislation. Secondly, I would hope that it would assist in facilitating the passage of this bill, because it is quite clear that the people of Canada are desirous of having it. Most municipalities have made representations to me, with increasing vigor, over the last two to three months prior to the Mississauga incident. It was a matter that was very high on the priority list of our legislative program. The fact that it is being introduced now is not necessarily a result of the Mississauga incident but the fact that it is being called upon with an increasing degree of urgency, and I think it is important that this Committee respond in a positive fashion.

I leave it in your hands, Mr. Chairman, and the members of this Committee and offer the assurance that we will try, as far as we are concerned, to work with the Committee in facilitating the passage of the bill, and also in improving the bill, if it is so deemed desirable by the members of this Committee. Because of the long period of time in which the bill was developed and because of the renewed importance of it, I think it is mandatory and incumbent upon us that we ensure that we

[Traduction]

Mes hauts fonctionnaires vont rester ici pour répondre à vos questions. M. Duncan Ellison a passé de nombreuses heures sur ce projet de loi. Vous pourrez l'interroger sur l'esprit du projet de loi et vous vous rendrez vite compte que c'est une véritable encyclopédie à ce sujet. J'avoue que je me fie énormément à ses connaissances et à sa compétence pour la rédaction du projet de loi. J'espère que vous ne m'en voudrez pas de lui demander de répondre à la plupart de vos questions.

J'insiste à nouveau sur la nécessité de ne pas perdre de vue l'objet de ce projet de loi, qui est de remplacer ou de modifier certains des règlements en vigueur, pour, finalement, tous les regrouper. C'est important car l'adoption du projet de loi nous permettra d'avoir un seul code uniforme assurant une meilleure coordination de l'application des diverses lois relatives au transport de marchandises dangereuses au Canada.

Les règlements sont effectivement importants. Comme je l'ai dit l'autre soir à la Chambre, il y en a 1,200 environ et je doute qu'aucun d'entre vous n'arrive un jour à les connaître à fond. Le fait de présenter les règlements en même temps que le projet de loi, montre que nous sommes tout à fait disposés à les améliorer. Je ne suis pas sûr que cela aidera les députés. En effet, comme l'a indiqué M. Peters, implicitement du moins, l'idée n'est peut-être pas aussi bonne car certains députés risquent par la suite de se faire poser des questions à ce sujet. J'espère toutefois que cela les aidera à mieux comprendre la loi. J'espère aussi que cela en facilitera l'adoption car, de toute évidence, la population canadienne l'attend avec impatience. Déjà deux ou trois mois avant l'accident de Mississauga, la plupart des municipalités me parlaient de ce problème avec de plus en plus d'insistance. La question était parmi les premiers projets de loi sur notre liste de priorités. Si nous le présentons maintenant, ce n'est pas à cause de l'accident de Mississauga, mais parce qu'on le demande avec de plus en plus d'insistance. Le comité doit donc faire preuve de collaboration.

Monsieur le président, je m'en remets à vous et aux membres du comité. Soyez assurés que nous travaillerons avec le comité afin d'améliorer le projet de loi et d'en faciliter l'adoption, si vous le jugez bon. Étant donné le temps qu'il a fallu pour le rédiger et étant donné son importance encore accrue, nous avons le devoir et la responsabilité d'en faire la meilleure loi jamais adoptée.

[Text]

come up with the best possible piece of legislation that can be enacted into law.

The Chairman: Mr. Minister, we thank you and, to the degree that members of the Committee are able, we give you our assurance the bill will be dealt with with some care and some concern. We understand that the Minister has to leave and I am sure we appreciate your taking the time to be with us this morning.

Perhaps for the record you might formally introduce your witnesses.

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman. Mr. J.L. Charron, Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada, Mr. Duncan Ellison, and Mr. H.B. Shaffer, Department of Justice. Mr. Shaffer is the draftsman and can give the Committee guidance with respect to the legal wording of the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister, very much indeed.

Would Mr. Ellison or Mr. Charron care to make some comments.

Mr. J.L. Charron (Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada): I do not think we have anything to add to what the Minister said, but we will answer questions and elucidate on any point that you would like us to.

The Chairman: You will bear in mind, of course, that we do not have in front of us the regulations that we generally want to discuss. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: I guess my one opening sentence will probably take up my whole 10 minutes. I would like to ask Mr. Charron and Mr. Ellison, since you are on the third draft of changes in regulations, what are some of the most important—importance being in terms of how the department sees it—changes in the regulations that you are contemplating right now. Would you list them and give some description?

• 1005

Mr. Charron: Well, first of all, I think it is important to appreciate, and you may have already appreciated this, that our starting point is principally that of existing regulations under various statutes and our first attempt is to bring these together in such a way that they can be applied in a multimodal sense. Our serious concern is to provide to persons in this country who ship goods one set of rules which will enable them to package, prepare and handle a particular commodity in such a way that it will meet the requirements of transportation by rail, by truck and by vessel from one point to another in this country. Bearing that in mind, the consolidation exercise becomes very important. I will pass it over to Duncan to deal with the more specific aspects of the changes.

Mr. T.D. Ellison (Director, Transport Dangerous Goods, Department of Transport): I think Mr. Lumley probably the most important of the changes in the regulations is the harmonization of the classification system of the products themselves. It is critical for emergency response forces that a particular chemical should always be identified and named in

[Translation]

Le président: Monsieur le ministre, je vous remercie. Dans la mesure du possible, les membres du comité vous promettent d'étudier le projet de loi avec soin et attention. Nous comprenons que vous soyez obligé de partir et nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris la peine de venir ce matin.

Pour le compte rendu, je vous demanderai de présenter les témoins qui vous accompagnent.

M. Mazankowski: Certainement. M. J.L. Charron, sous-ministre adjoint, Co-ordination, Transports Canada; M. Duncan Ellison et M. H.B. Shaffer, du ministère de la Justice. M. Shaffer a rédigé le projet de loi et pourra donc vous donner des précisions sur son libellé.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

M. Ellison ou M. Charron, avez-vous des commentaires à faire?

M. J.L. Charron (sous-ministre adjoint, coordination, Transports Canada): Je ne crois pas que nous ayons quelque chose à ajouter aux propos du ministre. Nous allons répondre à vos questions et tenter d'éclaircir tout ce qui pourrait vous paraître obscur.

Le président: N'oubliez pas que nous n'avons pas sous les yeux les règlements dont nous voulons discuter. Monsieur Lumley.

M. Lumley: J'ai l'impression que ma première phrase durera 10 minutes. Monsieur Charron et monsieur Ellison, comme vous en êtes au troisième projet d'amendement des règlements, pourriez-vous nous dire quels sont les changements que vous considérez comme les plus importants pour le ministère? Pourriez-vous nous en dresser une liste, accompagnée de quelques explications?

M. Charron: D'abord, n'oubliez pas que nous partons de règlements déjà en vigueur, mais relevant de diverses lois. La première chose à faire, donc, est de les regrouper afin qu'ils soient applicables à tous les modes de transport. Notre objectif est d'avoir une seule série de règlements pour l'emballage, la préparation et la manutention des marchandises, que ces marchandises soient expédiées par chemin de fer, par camion ou par bateau d'un endroit à l'autre au pays. Ce regroupement prend donc une très grande importance. Je cède maintenant la parole à Duncan qui vous expliquera le détail des modifications.

M. T.D. Ellison (directeur, transport des marchandises dangereuses, ministère du Transport): Monsieur Lumley, la modification la plus importante est sans doute l'uniformisation du système de classement des marchandises. Pour les services d'intervention en cas d'urgence, il est indispensable qu'un produit chimique soit toujours identifié et classé de la même

[Texte]

the same manner regardless of the mode of transport by which it is travelling. In the past, because the regulations under the various federal and provincial statutes have had different origins, this has not always been achieved. For example, a particular product may be called a flammable solid, traditionally, in one mode of transport and be identified as an explosive material for another mode of transport. The reasons for that were perfectly valid in the past, but they are not valid in the future when the emphasis is to be shifted not only to the protection of the public by their safe containment but to the protection of the emergency response forces who must be able to identify quickly and accurately exactly what it is they are dealing with.

Another, and I think that this is the second most significant item in the changes of the regulations, is that for the first time in any of the regulations, significant responsibility is anticipated in the pretransport phase. This responsibility will be outlined in detail by regulations and will go all the way back to the person who even manufactures an empty package which will be sold to someone who will fill it who will then offer it for transport. In each of these situations, there is a civil contractual relationship between them but now there will be for the first time a regulatory responsibility placed upon each of these people which will enable compliance to be assured and will give assurance to each of these people in the cycle that, indeed, the other chap is doing what he is supposed to be doing.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, the other night, as I am sure Mr. Ellison knows, I listed a series of questions that readily come to mind, in particular with several accidents that have happened in the past year, and I am sure Mr. Ellison has gone through some of those questions and I think they are the kinds of questions that basically the public is asking too.

• 1010

Is it a priority on a generalized basis—is it a priority in the regulations over and above the two major generalizations, the harmonization and the responsibility on pre-transport phase, with respect to the actual handling, from a rail safety aspect, the actual handling of dangerous goods? I am thinking, for example, of special precautionary measures. I asked a question of the CTC Commissioner last week with respect to special precautionary measures, other than placarding and other than divisions within a train, say toxic gases and combustible materials. In terms of the hot-box detectors, that aspect, is that a priority in terms of regulations in dangerous goods?

Mr. Ellison: Each of the current sets of regulations does have operational rules which are peculiar to the mode. For example, certain products are allowed only on deck of a vessel and not under deck. There are operational rules with respect to the positioning of tank cars.

The modal agencies with which we work are examining those operational rules to ensure that they are as current and as appropriate and as operationally effective as possible. There may be some practical problems in seeking the perfect solution

[Traduction]

manière, quel que soit le mode de transport choisi. Par le passé, ce n'était pas toujours le cas puisque les règlements découlaient des gouvernements fédéral et provinciaux et, même au sein de chaque juridiction, de lois différentes. Par exemple, un produit donné pouvait être classé comme un solide inflammable pour un moyen de transport quelconque et comme une matière explosive pour un autre moyen de transport. Les raisons étaient tout à fait justifiées par le passé, mais elles ne le sont plus puisque maintenant, on insiste non seulement sur la protection du public, grâce à un emballage approprié, mais aussi sur la protection des services d'intervention en cas d'urgence, qui doivent être capables de reconnaître rapidement et avec précision le produit auquel ils ont à faire.

Une autre modification importante est la responsabilité qu'on attribue maintenant aux responsables des activités précédant le transport lui-même. Cette responsabilité sera décrite en détail dans les règlements et rencontrera jusqu'aux fabricants d'emballage, car cet emballage est rempli par quelqu'un et est transporté par une tierce partie. Il y a toujours un lien contractuel civil entre chacune de ces parties, mais c'est la première fois qu'on confie une responsabilité réglementaire à chacune afin qu'elle puisse être certaine que l'autre a fait ce qu'il fallait.

M. Lumley: Monsieur le président, l'autre soir j'ai énuméré une série de questions qui m'étaient venues à l'idée à la suite de divers accidents qui sont survenus au cours de l'année. M. Ellison a sans doute déjà eu l'occasion d'y réfléchir. C'est le genre de questions que le public se pose en général.

Les règlements accordent-ils la priorité à la répartition des responsabilités entre les différents phases précédant le transport ferroviaire de marchandise dangereuses? Je songe, par exemple, à des mesures de précaution spéciales. La semaine dernière, j'ai demandé au commissaire de la CCT quelles mesures de précaution spéciales on pourrait prendre pour des gaz toxiques ou des matières combustibles, a fait identifier le produit et installer des cloisons à l'intérieur d'un train. Selon les règlements sur les marchandises dangereuses, les détecteurs d'échauffement des coussinets sont-ils une priorité?

M. Ellison: Actuellement, chaque série de règlements énonce des règles d'exploitation propres à chaque mode de transport. Par exemple, certains produits ne peuvent pas être entreposés sous le pont d'un navire, mais uniquement dessus. D'autres règlements définissent l'emplacement des wagons citernes.

Les organismes de transport avec qui nous travaillons étudient ces règles d'exploitation afin de s'assurer qu'elles sont aussi adéquates, aussi pertinentes et aussi efficaces que possible. La recherche de la solution idéale peut poser des problè-

[Text]

to this but these are being examined by representatives of the CTC, the Coast Guard and the Air Administration.

Mr. Lumley: Without going into the details of the questions I asked, just for the purposes of the discussion this morning, as I am sure we all in many cases have the same kinds of questions, will you be or have you already reflected on regulations concerning hot-box detectors specifically? This is mainly because it was mentioned by a CP vice-president that the accident in Mississauga could have been prevented if those detectors had been—that is just one of them.

The use of plain cars, where they use the European placarding system—and I realize it is a problem in North America, the U.S. and Canada, of the raised letters; slower speeds; more interchange—of course, that is something you cannot put in the regulations, I guess. It is something that has to be negotiated with the railways—interchange of traffic; better use of the solid contents train concept; the cycling problem with cars with respect to rerouting; centrex phone numbers, computerization; the CTC interim regulation, a change in regulation concerning the separation of toxic gases and combustible material.

On those general areas, have you addressed these yet? Do you plan on addressing them? Obviously we want to find out the cost element from the private sector. Everybody talks about cost. I do not think any of us really know what we are talking about. Are we talking about 1/100th of a cent a gallon or 1/10th of a cent a gallon or 10 cents a gallon. This makes a considerable difference in terms of whether we want to include these in the regulations.

Mr. Ellison: There are some aspects of your questions, Mr. Lumley, that would not be addressed by the dangerous goods act. For example, the hot-box detectors would not be addressed by the dangerous goods act. The hot-box detectors would remain as an appropriate regulation under the Railway Act which is designed to make the passage of any car safe regardless of what it is carrying, in the same way that we must assume a tank truck carrying chlorine on the highway has the appropriate types of wheels and brakes and is under the charge of a qualified driver. However, there are some aspects of that which have in the past been taken a little step further under the dangerous goods regulations as they exist at the moment. For example, there are special additional requirements for the carriage of explosives by road with regard to the nature and number of drivers who must be with the vehicle at all times, there are certain provisions respecting the exhaust system and the fuel system of the truck in which those explosives are carried, and there are routing controls placed upon them and quantity limits placed upon the explosives that may be carried in certain areas.

• 1015

Similarly, there are at the moment special requirements for the design and maintenance of certain types of rolling equipment which is either in actual or effective dedicated service for

[Translation]

mes pratiques mais ces problèmes sont étudiés par les représentants de la CCT, de la garde côtière et de l'administration aérienne.

M. Lumley: Sans entrer dans les détails, je suis sûr que dans beaucoup de cas nous allons poser le même genre de questions; avez-vous déjà songé à des règlements sur les détecteurs d'échauffement des coussinets en particulier? Je vous pose cette question parce que le vice-président du CP a dit que l'accident de Mississauga aurait pu être évité s'il y avait eu un détecteur d'échauffement des coussinets.

Avec les wagons ordinaires, on utilise le système d'affichage européen, mais ces lettres en relief posent des problèmes aux États-Unis et au Canada; il faut rouler plus lentement, faire des changements de voie plus fréquents; bien sûr, je présume que vous ne pouvez pas inclure tout cela dans les règlements. Ce sont des choses qu'il faut négocier avec les sociétés de chemins de fer: le changement de voies, une meilleure utilisation du concept des trains transportant des solides, le problème cyclique des changements d'itinéraires, l'utilisation du système téléphonique Centrex, l'informatisation, le règlement intérimaire de la CCT, la modification du règlement relatif à la séparation des gaz toxiques et des matières combustibles.

Avez-vous touché à ces domaines généraux? Avez-vous l'intention de le faire? Evidemment, le secteur privé devra nous dire combien tout cela va coûter. Tout le monde parle de coûts. Je présume qu'aucun d'entre nous ne sait vraiment de quoi nous parlons. Est-ce que cela coûtera un centième de cent, un dixième de cent ou dix cents le gallon? Cela peut nous influencer considérablement dans notre décision de l'inclure ou non dans les règlements.

M. Ellison: Monsieur Lumley, certains aspects de votre question ne relèvent pas de la Loi sur les marchandises dangereuses. C'est le cas par exemple des détecteurs d'échauffement des coussinets, qui continueront à relever des règlements de la Loi sur les chemins de fer, laquelle doit assurer le déplacement des wagons en toute sécurité, quel que soit le produit qu'ils transportent. De même, un camion citerne transportant du chlore doit avoir le type de roues et de freins appropriés et doit être placé sous la responsabilité d'un chauffeur qualifié. Toutefois, par le passé, on est allé un peu plus loin avec les règlements actuels sur les marchandises dangereuses. On impose, par exemple, des normes supplémentaires spéciales pour le transport d'explosifs par camion. On exige qu'un certain nombre de chauffeurs soient en service pendant tout le trajet; le système d'échappement et le réservoir de carburant des camions font l'objet de dispositions spéciales. De plus, on surveille le parcours de même que la quantité d'explosifs pouvant être transportée dans certains secteurs.

De la même façon, certains types de trains que l'on utilise surtout pour le transport de certains produits font l'objet de normes de conception et d'entretien spéciales. Les wagons

[Texte]

certain products. Boxcars for explosives have to be equipped with special non-spark-generating brakes. All of these things, whether they relate to the design, to the periodic inspection of tank cars and safety relief devices, the insulation and shield protection devices, are being examined, and where appropriate they will be brought under the dangerous goods regulations. Where otherwise appropriate, they will be left under the Railway Act or the Canada Shipping Act or the provincial highway legislation.

Mr. Lumley: I realize I am at the end of my questioning, Mr. Chairman.

Therefore, the regulations brought under this act, while being co-ordinated with other acts such as the Canada Shipping Act and the Railway Act, will not supersede those regulations in the other acts.

Mr. Ellison: In some places they will, but in other cases they will be founded upon the basis that a certain level of regulation exists; that the railway system is adequately maintained with regard to trackage; that the speed controls over trains, speed controls over ships passing down the St. Lawrence, are appropriate. There is that basic thing that there is safety to be achieved in the transport system just from the sheer movement of the vehicles or vessels. Over and above that, there are special considerations related to the handling and transport of dangerous goods, some of which is a shipper responsibility, some a package manufacturer responsibility, and a lot of it is the special operational responsibility of the carriers.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, these 1,200 regulations we now have are under that umbrella?

Mr. Ellison: We were anticipating the passage of the dangerous goods legislation and we exercised the option of preparing draft regulations, which were submitted to industry groups, emergency response forces, provincial governments, other federal agencies, in a preregulation passing phase to prepare ourselves so that when we did go to Part I of the *Canada Gazette* we had already done a lot of the consultation with industry and other regulatory agencies to diminish the amount of time that would be occasioned by the indication, in the *Canada Gazette*, of proposed regulations.

Mr. Peters: Yes, but some of these regulations were in effect for 20 years. I am just wondering what the original umbrella was for hazardous products control.

Mr. Charron: I think the important point to make is that when we talk about the 1,200 draft regulations, obviously they are not regulations.

Mr. Peters: Not draft; present regulations.

Mr. Charron: The existing regulations concerning dangerous goods are made under a variety of statutes; statutes that govern rail safety, statutes that govern marine transportation,

[Traduction]

couverts qui transportent les explosifs doivent être munis de freins spéciaux qui ne produisent pas d'étincelles. La construction, la conception et l'inspection périodique des wagons-citernes, des dispositifs de sécurité et des mécanismes d'isolation et de protection sont actuellement passées en revue et, au besoin, elles seront soumises aux règlements sur les produits dangereux. Si cela se révèle nécessaire, elles continueront d'être soumises aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur l'expédition au Canada ou encore des lois provinciales des transports par route.

M. Lumley: Je me rends compte que mon temps est écoulé.

Vous voulez dire que les règlements qui découlent de cette loi, même s'ils tiennent compte des dispositions d'autres lois comme la Loi sur l'expédition au Canada et la Loi sur les chemins de fer, n'auront pas primauté sur les règlements qui découlent de ces dernières lois.

M. Ellison: Dans certains cas, oui. Dans d'autres cas, on tiendra compte du fait qu'il existe d'autres règlements. En effet, le réseau des chemins de fer doit respecter certaines normes pour les rails et la vitesse des trains; la vitesse des bateaux qui remontent le St-Laurent est également réglementée. Il existe un principe bien établi selon lequel la sécurité doit être respectée dans tout le système de transport, dès que des véhicules ou des bateaux bougent. Il existe de surcroît des dispositions spéciales pour le transport et la manutention de produits dangereux et l'expéditeur, le fabricant, et le transporteur, ont des responsabilités bien précises à cet égard.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, par quoi sont coiffés les 1,200 règlements en vigueur?

M. Ellison: En prévision d'une Loi sur les marchandises dangereuses, nous avons préparé des règlements que nous avons soumis aux groupes industriels, aux groupes chargés des mesures d'urgence, aux gouvernements provinciaux, à d'autres organismes fédéraux pour que, quand les règlements seront publiés dans la partie I de la «Gazette du Canada», les intéressés aient été consultés et que les règlements proposés tiennent compte de leurs points de vue.

M. Peters: Je vois. Certains de ces règlements sont en vigueur depuis 20 ans. Par quoi étaient coiffés tous ces règlements sur les produits dangereux?

M. Charron: Quand on parle de 1,200 règlements proposés, ce ne sont pas tous des règlements.

M. Peters: Moi, je parle de règlements qui existent.

M. Charron: Les règlements actuels portant sur les produits dangereux relèvent de diverses lois comme, les Lois qui régissent la sécurité des chemins de fer, le transport maritime et

[Text]

and various provincial statutes. Those are the legal statute umbrellas of existing regulation.

• 1020

Mr. Peters: Well, I am just curious. We say we are enforcing certain regulations at present but we would not be enforcing draft regulations.

Mr. Ellison: No.

Mr. Peters: So we have some kind of umbrella we put into this red book. This is, I think, why members of the Committee only see what we are operating under. In relation to the regulations that we have now, obviously they have failed, they are not sufficient, or we would not be passing this piece of legislation. Why has it not been possible under the present mechanism and how are we going to solve the problem in the future? If we pass a new set of regulations, if we pass the Transportation of Dangerous Goods bill, we are not going to write into stone what the conditions are, particularly concerning chemicals. We may have new chemicals we never heard of or that have effects we never heard of before.

Was there any mechanism in place that allowed upgrading of them? And why have we got into this position in which we seem to be waiting for these regulations?

For instance, someone mentioned explosives. Well, it is all very nice to say you have these conditions for hauling explosives, but that is just not a fact. On No. 11 highway in northern Ontario they haul dynamite for the mines continually in three-ton trucks, and anybody can haul it. They have to put a sign on the front and back saying "explosives", but one driver on the truck can do anything. I am of the opinion we just could never enforce this. If we had these regulations we could not enforce them. Do you have inspectors? Are there inspectors? Or are you depending at present on provincial inspectors, or what?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: If I were to enumerate for you the number of existing pieces of legislation under which regulations are promulgated and under which enforcement programs take place, I could probably fairly easily give you a list of nearly 20 federal pieces of legislation and similar quantities in almost each province. They range from the pure transport legislation, which deals with the activities of the carrier, such as the Aeronautics Act, the Canada Shipping Act, and the Railways Act, through non-transport legislation aimed essentially at controlling import-export manufacture and use, but sometimes governing distribution, from the Explosives Act of Canada, the Atomic Energy Control Board Act of Canada, the Pest Control Products Act, and so forth. There is environmental legislation, fire marshal legislation, occupation and health and safety legislation, hazardous products, which is consumer-products oriented. Each of these has a body of regulations underneath it which are, to varying extents, enforced.

Mr. Peters: Would you suggest the present legislation that we are passing now is going to be all-encompassing of those

[Translation]

certaines lois provinciales. C'est en vertu d'un ensemble de lois qu'existent les règlements actuels.

M. Peters: Vous dites que nous mettons en vigueur certains règlements mais que nous ne le ferions pas pour des projets de règlement . . .

M. Ellison: Non.

M. Peters: Ces livres de règlements existent en vertu de lois. Les membres du comité doivent s'en tenir aux textes qui existent. Les règlements actuels ne conviennent pas et ne suffisent pas; c'est précisément pour cela que nous adoptons cette loi. Pourquoi le mécanisme actuel n'a-t-il pas permis d'adopter ces règlements et comment résoudrons-nous ce problème à l'avenir? Si nous adoptons ces règlements-ci, et si nous adoptons le projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses, nous n'allons pas arrêter définitivement les modalités suivant lesquelles on transporte certains produits chimiques. Il y a peut-être des produits chimiques que nous ne connaissons pas encore ou dont nous ignorons toujours les effets.

N'existe-t-il pas un mécanisme qui permette de mettre ces règlements à jour? Pourquoi l'adoption de ces règlements s'impose-t-elle maintenant?

Par exemple, on a parlé d'explosifs. C'est très bien de dire qu'il existe des normes dans le transport d'explosifs, mais ce n'est pas vrai. Sur la route 11 dans le nord de l'Ontario, on transporte en permanence de la dynamite dont on se sert dans les mines et quiconque possède un camion de trois tonnes peut s'en charger. Il suffit de mettre une pancarte à l'avant ou à l'arrière du camion indiquant: «explosifs». Il suffit d'un seul chauffeur. On ne pourrait jamais faire respecter ces règlements. Existe-t-il des inspecteurs préposés à cela? Comptez-vous sur les inspecteurs provinciaux pour l'instant?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Il existe peut-être 20 lois fédérales en vertu desquelles on édicte des règlements et on procède à des programmes de mise en vigueur. Il en existe autant dans chaque province. Cela va des lois qui régissent les activités du transporteur comme la Loi sur l'aéronautique, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les chemins de fer jusqu'aux lois qui visent à contrôler la fabrication, l'importation et l'exportation, l'utilisation et parfois la distribution de certains produits comme la Loi sur les explosifs, la Loi sur le contrôle de l'énergie atomique ou encore la Loi sur les produits antiparasitaires et cetera. De plus, il existe quantité de lois qui visent à protéger les consommateurs comme toutes les lois sur l'environnement, les incendies, la sécurité et la santé. Toutes ces lois sont accompagnées de règlements que l'on fait respecter à des degrés divers.

M. Peters: Pensez-vous que ce projet de loi englobera tous ces règlements? Je pense que c'est là notre intention et j'espère

[Texte]

regulations? I think it is our intention, and it is my hope as a member of this Committee, that in passing the Transportation of Dangerous Goods bill we will be assuming direct control over transportation of any of these commodities, whatever the jurisdiction has been in the past. Are you of the opinion, and if you are, how do you come to that conclusion that the legislation we are passing will provide that all-encompassing control?

Mr. Ellison: That is the objective of the legislation, as Mr. Mazankowski has said. He has discussed this with provincial ministers and also his colleagues, that this piece of legislation will totally govern the handling for transport in the transport of dangerous goods by all modes of transport throughout the country, including those modes of transport and those handling for transport situations which may traditionally have been under provincial jurisdiction. And with the very broad application and the opportunity given in the bill to empower negotiated agreements between the federal and provincial governments to work out who will administer the bill and in which areas, it is hoped that we can in fact consolidate these various conflicting regulations into one coherent standard and apply it uniformly with equal penalties where offences have occurred by inspectors acting with equal power anywhere in the country.

• 1025

The regulations do envisage—and these have been drafted and are in the hands of industry and provincial and federal officials now—that, for example, the Chief Inspector of Explosives would be consulted in the classification of explosives and the Atomic Energy Control Board would be consulted in the classification of radioactive materials.

Mr. Peters: It is all very nice to say we are going to get this kind of co-operation, but that co-operation has got to come in a much stronger form than that, and normally when we pass federal legislation—you mention pest control legislation—this comes usually by the proclamation of the regulations. As contemplated, are the draft regulations structured in such a way that part of the regulations will be totally within the federal jurisdiction with the passage of the bill or shortly after the passage of the bill, and the other regulations divided into sections so that when Atomic Energy gets around to agreeing to give you the control, you will be able to proclaim that section of the act? Mr. Chairman, many of these bills that we have passed have been in a number of parts and some of those parts are never proclaimed. They are there but they are never proclaimed because we have not had agreement. The witness seems to imply that we already have agreement and then when we pass this legislation we will also be authorizing regulations to cover the whole gamut of the things that we are talking about. Normally it is mentioned in the legislation, which it is not, as I read it. If Atomic Energy gives up its control, if manufacturing, which in many cases is under provincial jurisdiction, gives up its control, are you suggesting that those agreements have reached the stage where the passage of this bill would have all the regulations very shortly in effect, or does it hinge on holding back some of the regulations, some sections of regulations that take provincial compliance, that take compliance from the Shipping Act, the Aeronautics Act,

[Traduction]

qu'avec l'adoption de ce projet de Loi sur le transport des marchandises dangereuses, nous exercerons un contrôle direct sur le transport de ces produits, quelle qu'ait été la situation par le passé. Êtes-vous du même avis que moi? Le cas échéant, qu'est-ce qui vous fait penser que cette loi nous permettra d'exercer ce genre de contrôle?

M. Ellison: C'est l'objectif de la loi, comme l'a dit M. Mazankowski. Il a étudié la question avec les ministres provinciaux et avec ses collègues; ce projet de loi concernera tous les modes de transport de marchandises dangereuses dans le pays, y compris ceux qui ont toujours relevé de la compétence provinciale. Vu que le projet de loi nous permet de négocier des accords avec les provinces sur l'administration de la loi, espérons que l'on en arrivera à un ensemble cohérent de normes s'appliquant de façon uniforme, avec des sanctions également uniformes.

Les règlements qui ont été communiqués aux responsables du secteur privé, des provinces et du fédéral, prévoient que l'inspecteur en chef des explosifs sera consulté à propos de la classification des explosifs et que la Commission de contrôle de l'énergie atomique sera consultée à propos de la classification des matières radioactives.

M. Peters: Il est fort intéressant d'entendre parler de collaboration mais celle-ci devrait apparaître de façon beaucoup plus tangible; normalement, dans le cadre des lois fédérales, et vous avez parlé de la loi sur les produits autiparasitaires, ce genre de mesures fait l'objet de règlements. Est-ce que certains de ces règlements relèveront totalement de la juridiction fédérale alors que les autres seront répartis en diverses rubriques de sorte que, lorsque la Commission de contrôle de l'énergie atomique vous confèrera les moyens de contrôle, vous pourrez faire proclamer les articles correspondants? Monsieur le président, nous avons adopté beaucoup de projets de loi divisés en plusieurs parties dont certaines n'ont jamais été proclamées, et ce parce que nous n'en n'avons pas reçu l'accord. Le témoin semble vouloir dire que nous avons déjà reçu l'accord et que, en adoptant le projet de loi, nous autoriserons également la promulgation de règlements couvrant l'ensemble des domaines dont nous parlons actuellement. Normalement, le projet de loi fait état d'une telle situation, ce qui n'est pas le cas ici. Supposons que la Commission abandonne son contrôle, que les fabricants, qui bien souvent relèvent de la compétence provinciale, abandonnent leur contrôle, voulez-vous dire que ces règlements seraient appliqués aussitôt après l'adoption du projet de loi ou bien faut-il que certains de ces règlements soient approuvés par les provinces ou qu'ils soient conformes à la Loi sur la marine marchande du Canada, à la Loi sur l'aéronautique, à la Loi relative à l'EACL? Les accords passés avec les provinces et avec les autres organismes gouvernemen-

[Text]

the AECL legislation? Would it not have to be spelled out in the bill, the kind of agreement we had with the provinces and with these other government agencies in the other pieces of legislation which in effect would supersede this bill? Incidentally, it is my hope that we can arrive at that kind of conclusion, but it is going to have to be done in a formal way, because I want to see the Hazardous Products Act when we pass it apply to everything of a hazardous nature which is transported in Canada. I cannot see its being done without some concurrence of other legislation that we have already in effect, and provincial jurisdictional difficulties as well.

• 1030

The Chairman: Thank you, Mr. Peters.

Mr. Charron: I would like to make two points in respect of Mr. Peters' questions.

First, this proposed act is in fact unique in respect of some of the points he raised on this piece of legislation, in that it will apply, obviously, upon enactment to all federal jurisdictions and it will apply to provincial jurisdiction where an agreement is worked out with the province or provinces. There has been, over the past couple of years, a tremendous amount of discussion with the provinces and there is a great desire on the part of the provinces to see this legislation enacted so that these agreements can be entered into. And why? Because one principal feature of safety in the handling and transportation of dangerous goods is uniformity in the rules. Just last week in discussions with senior officials of the government of one province, again the hope, the desire, was expressed that this legislation will come about soon so that regulations can be enacted.

There is another feature in the bill in respect of application within provincial jurisdiction whereby, should there not be agreement after a suitable period of time of negotiations, the law can apply unilaterally to that province. However, we expect that this provision will not have to be applied. We have assurances, and the minister had very strong assurances in Regina some weeks or months ago in meetings with his provincial counterparts, of support for the bill and the wish of the provinces to enter into these agreements so that the regulations will apply. Again, I think it is because of the uniqueness of the subject matter. I think it is fair to say that the simple fact of achieving uniformity in regulations and in enforcement will not by itself necessarily prevent all accidents, but it certainly goes a long way in enabling people to deal with accidents and, of course, in the prevention of accidents.

Mr. Ellison, did you want to add anything to this?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: One of the questions that has been asked is why the bill does not amend other pieces of legislation to eliminate their regulation-making powers, and the principal reason is that we may still have to use these other acts, in an appropriate but limited manner, to address certain specific questions. Perhaps the best example would be that the Canada Shipping Act is used to govern the construction and operation of vessels,

[Translation]

taux et qui prévalent sur le présent projet de loi ne devraient-ils pas y être indiqués? J'espère que nous pourrions en arriver là parce que je souhaite que la Loi sur les produits dangereux s'applique à tous les produits dangereux transportés au Canada. Il faut nécessairement tenir compte des lois actuellement en vigueur et aussi de la compétence des provinces.

Le président: Merci monsieur Peters.

M. Charron: Permettez-moi de faire deux remarques à propos des questions de M. Peters.

Le présent projet de loi est unique en ce sens qu'il s'appliquera à tout ce qui relève de la compétence fédérale ainsi qu'à ce qui relève de la compétence des provinces, dans les cas où une entente a été conclue. Depuis quelques années, les provinces souhaitent intensément que ce projet de loi soit adopté et que ces ententes soient conclues. Pourquoi? Parce que la sécurité dans le domaine de la manutention et du transport de marchandises dangereuses dépend essentiellement de l'uniformité des règlements en la matière. La semaine dernière, des hauts fonctionnaires d'un gouvernement provincial ont justement exprimé le désir que le projet de loi soit adopté rapidement de façon à ce que les règlements puissent être proclamés.

D'autre part, il est prévu dans la loi que celle-ci s'appliquera de façon unilatérale aux provinces avec lesquelles des ententes n'auront pas pu être conclues. Nous pensons cependant qu'il ne sera pas nécessaire d'appliquer cet article. Lorsqu'il les a rencontrés à Régina il y a quelques semaines ou quelques mois, ses homologues provinciaux ont donné la ferme assurance au ministre qu'ils appuieraient le projet de loi et ils lui ont signalé que les provinces étaient désireuses de conclure ces ententes de façon à ce que les règlements puissent s'appliquer. Là encore, en raison du caractère particulier de la question. Il ne faut pas croire cependant que l'uniformité au niveau des règlements et de leur application permettra nécessairement d'éviter tout accident, mais il sera ainsi beaucoup plus facile de les éviter et aussi de prendre des mesures nécessaires en cas d'accident.

Monsieur Ellison, voulez-vous ajouter quoique ce soit?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: On a demandé pourquoi le présent projet de loi ne prévoyait pas la modification d'autres lois afin d'en supprimer les pouvoirs de réglementation. Il se trouve que, dans certains cas très précis, il nous faudra peut-être encore utiliser ces autres lois, certes de façon limitée. Prenons l'exemple de la Loi sur la marine marchande du Canada qui concerne la construction, le fonctionnement et l'inspection des navires. Il

[Texte]

and it may be much more appropriate to retain under the Canada Shipping Act some provisions respecting the installation and operation on the vessel of fire-fighting equipment appropriate to the fact that it is carrying dangerous cargoes, but doing it under the Canada Shipping Act, which otherwise addresses the entire question of the design and construction and inspection of that ship.

Likewise, the Railway Act may well be the best mechanism for dealing with certain special things about the routing or the type of trackage or marshalling yards where dangerous goods would be handled because the Railway Act focuses directly on that particular area. And at this stage for us to perhaps eliminate certain paragraphs of certain acts would be unwise. This is why Clause 27 deals with the transitional. It says that where regulations under other acts are inconsistent these will prevail. It is, I guess, caution on the part of the servants of the government that we would not want to surgically remove these powers at the present time.

• 1035

The Chairman: Thank you, Mr. Peters.

Mr. Jelinek.

Mr. Jelinek: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a few questions of Mr. Ellison as well.

The way I understand it, the bill provides for the appointment of inspectors who will generally be empowered to enter premises, inspect goods, packages, conveyances, facilities and storage places. They will also be empowered to take or request taking whatever measures they deem necessary, including seizure, removal and destruction of goods and property.

Mr. Ellison, could you explain to us under what specific conditions these inspectors will be able to take these measures?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, my remarks have to be prefaced by the statement that any inspectors appointed under the act will have to have certain qualifications prior to being so appointed and, depending on their qualifications, their authority to inspect may be limited. For example, the inspection of dangerous goods on board a vessel will be limited to people who have Maritime experience and we would not necessarily allow somebody whose principal occupation has been the inspection of railway tank cars to enter the ship's hull.

Given that, they must have reasonable and probable grounds for expecting that such goods are being handled or transported before they commence an inspection, and they must be capable of performing their inspection without increasing the safety risk that is present. Some of the industry people who have discussed the powers of inspectors have pointed out that the inadvertent inspection of certain packages may, in fact, result in the release of a product which should not be released. This is why the phraseology of that section has been toned a little bit from Bill C-17, to talk about reasonable and probable grounds for believing and also requesting that certain things be opened rather than opening them themselves, unless they have

[Traduction]

serait certainement préférable d'y maintenir les dispositions relatives à l'installation et au fonctionnement de matériel de lutte contre les incendies dans le cas de navires transportant une cargaison dangereuses.

Il en va de même pour la Loi sur les chemins de fer, notamment en ce qui concerne les itinéraires ou le triage de certains wagons chargés de produits dangereux. Je ne pense pas qu'il serait bon, vu le point où nous en sommes, d'éliminer certains paragraphes de certaines lois. C'est la raison pour laquelle l'article 27 traite d'une situation provisoire. Il prévoit que le présent projet de loi s'appliquera en cas d'incohérence entre les règlements promulgués dans le cadre de diverses autres lois. C'est par prudence, je suppose, que nous ne voulons pas procéder à l'ablation de ces pouvoirs à l'heure actuelle.

Le président: Merci, monsieur Peters.

La parole est à M. Jelinek.

M. Jelinek: Merci, monsieur le président. J'aimerais également poser quelques questions à M. Ellison.

Le projet de loi prévoit donc la nomination d'inspecteurs qui seront chargés d'inspecter les marchandises, les emballages, les moyens de transport, les installations et les entrepôts. Ils seront également habilités à prendre les mesures qu'ils estiment nécessaires, y compris à ordonner la saisie, le déplacement ou la destruction de certaines marchandises.

Monsieur Ellison, j'aimerais que vous nous précisiez dans quelles conditions ces inspecteurs pourront prendre de telles mesures.

M. Ellison: Monsieur le président, je dois dire tout d'abord que tous les inspecteurs nommés aux termes de la loi devront disposer de certaines qualifications; et que leurs pouvoirs en matière d'inspection dépendront de ces qualifications. Par exemple, seuls pourront monter à bord d'un navire pour inspecter des produits dangereux, des personnes ayant une expérience du domaine maritime et nous n'envisageons pas de confier à des spécialistes de l'inspection des wagons citernes l'inspection des cales des navires.

D'autre part, les inspections doivent être justifiées et ne doivent pas aggraver les risques. Certains nous ont même dit que des fuites accidentelles pourraient résulter d'inspections maladroites. C'est la raison pour laquelle nous avons, dans une certaine mesure, modifié les termes du projet de loi C-17. Nous parlons de raisons de croire, et nous demandons également que les inspecteurs fassent ouvrir certains colis, plutôt que de les ouvrir eux-mêmes, à moins qu'ils y soient obligés, en l'absence de personnes qualifiées.

[Text]

to. If there is nobody else around who could perhaps, with industrial expertise, know how to do this, then the inspector may have to.

Mr. Jelinek: Is there a definition of dangerous goods as they pertain to the bill? Again, a more specific one. We keep talking about dangerous goods, but I have yet to hear the cutoff line as to where dangerous goods would fall within the scope of the bill and others would not.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the bill itself provides in the attached schedule a list of nine broad classes of dangerous goods, Class 3 of which is, for example, inflammable and combustible liquids. Under the regulations the definition of that is addressed, and it does it in several matters. It deals, first of all, with what is a liquid. This is something which is a solid and something which is a gas, because there is obviously a scientific determination of the liquid state.

• 1040

Following this it then deals with the question of what constitutes a flammable liquid versus a combustible liquid and this is essentially dealt with by the use of a criteria known as flash point of the substance. This is the point at which the vapours of the liquid will ignite and depending on the flash point, the substance is classified either as a combustible liquid which means it has a combustibility but not a true inflammability or it is regarded as an inflammable liquid or a very inflammable liquid. The class three is divided into a number of divisions based upon such characteristics as flash point, volatility, viscosity of the substance and its boiling point. These are all addressed, for each of the classes, in the regulations.

Mr. Jelinek: The reason I asked these questions is, I personally agree with the strong language that the bill offers to these appointed inspectors to empower them with what is in the act but there has been concern already voiced as to the inspectors being in a position under this act, unless it is more clearly defined, to take advantage of the powers and seize goods and even destruct goods and property where perhaps they should not be in a position to do so. I still think the outline, as I read it in the bill, is not clear enough on how far the inspectors can go in dealing with these matters.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the powers of the inspector to seize goods are very strictly limited by the fact that he must have reasonable grounds to believe that there is an immediate threat to public safety.

Mr. Jelinek: What is reasonable grounds?

Mr. Ellison: It may well be that there is a tanker truck on the side of the road which is leaking. He could not physically seize it but he could in such circumstances advise or request the truck driver to move the truck to a remoter area until such times as the leak can be examined in detail and blocked.

Mr. Jelinek: Mr. Chairman, one final short question. All of these answers tend to deal with matters after the fact, such as reasonable grounds to enter if there is a possibility of some danger developing or if some danger has already developed. Will these inspectors be in a position to inspect, particularly

[Translation]

M. Jelinek: Le projet de loi donne-t-il une définition des marchandises dangereuses visées? Nous entendons toujours parler de marchandises dangereuses, mais je ne sais toujours pas où est la ligne de démarcation.

M. Ellison: Monsieur le président, en annexe au projet de loi figure une liste des 9 classes de marchandises dangereuses. La classe 3, par exemple, comprend les liquides combustibles et inflammables. Les règlements font allusion à cette définition, à plusieurs titres. Ils déjussent, premièrement, les produits liquides. L'état liquide est un état clairement déterminé du point de vue scientifique.

Ensuite, on fait la distinction entre un liquide inflammable et un liquide combustible, ce qui dépend de ce que l'on appelle le point d'inflammabilité de la substance. Il s'agit du point auquel les vapeurs du liquide s'enflamment et, en fonction du point d'inflammabilité, la substance est considérée comme un liquide combustible, c'est-à-dire qu'elle est combustible mais pas vraiment inflammable, ou comme un liquide inflammable ou encore comme un liquide très inflammable. La classe 3 est constituée de plusieurs divisions en fonction de diverses caractéristiques comme le point d'inflammabilité, la volatilité, la viscosité de la substance et son point d'ébullition. Ces précisions figurent pour chaque catégorie dans tous les règlements.

M. Jelinek: J'accepte les dispositions du présent projet de loi à propos des inspecteurs mais il se trouve que l'on craint que ces inspecteurs profitent des pouvoirs que la loi leur confère pour ordonner la saisie et même la destruction de marchandises et de biens alors qu'ils ne devraient peut-être pas être habilités à agir de la sorte. Je pense que le projet de loi manque de précision à ce propos.

M. Ellison: Monsieur le président, les pouvoirs de saisie dont disposent les inspecteurs sont très limités en ce sens qu'ils doivent avoir des motifs raisonnables de croire que la sécurité du public est immédiatement menacée.

M. Jelinek: Que sont des motifs raisonnables?

M. Ellison: Supposons qu'un camion citerne rangé sur le bord de la route présente des fuites. Il ne sera pas là question de saisie, mais l'inspecteur pourra demander au chauffeur de conduire son camion dans un endroit éloigné en attendant un examen détaillé des fuites.

M. Jelinek: Monsieur le président, une dernière question. Toutes ces réponses ne concernent que les mesures prises après coup. Ces inspecteurs pourront-ils procéder à des inspections du matériel, des emballages et des marchandises avant d'être

[Texte]

equipment and packaging and the goods themselves, prior to any reasonable grounds of danger taking place so as to prevent a possible accident rather than deal with the fact after an accident has taken place?

Mr. Ellison: Yes, sir, Mr. Chairman, the intention is that inspectors may visit any truck terminal or any shipper's premises, where dangerous goods are expected to be handled and examine them at any time, after due notification that he is in fact a certified inspector and can do so, to see whether or not the regulations are being complied with. It is only when he perceives that an imminent danger is present that he can then order up and seize and destroy, if necessary. Most of these powers are in existence in the Explosives Act or the other acts that will be replaced or used in consort with this.

• 1045

The Chairman: Thank you, Mr. Jelinek. Mr. Harquail, please.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I want to go back a bit to what the Minister said this morning because I think that is important and also what we have agreed upon in Committee and motions earlier this morning that we are going to hear witnesses and have a full opportunity to air all aspects of this important bill.

I, too, want to support and echo the Minister's remarks about the responsible approach by the Committee, certainly from our point of view, on the passage of this bill. It just strikes me though as passing strange that, although we do understand that parliamentary secretaries would be questioning Crown corporations, it is odd that they would be taking up the time of the Committee to question officials of the department of which he is the Parliamentary Secretary.

As we do not want to be interpreted as being partisan this morning, I want to get on with my questioning. Through you, Mr. Chairman, to the officials, if we take five years to bring forth—

The Chairman: Mr. Harquail, just on that point, the Chair will determine who speaks and the order in which they do speak. I think it is quite clear that there is ample precedence. If the Parliamentary Secretary has a question from time to time that he wants to ask, I think it has been the practice, not only of this Committee but of all standing committees, to permit and allow that. The Parliamentary Secretary exercises discretion having regard to his accessibility to officials and to the ministry and appreciates the role of other members of the Committee. I think that is true in all cases and has always been so.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman, I appreciate your comments and, in supporting the democratic right to speak, I would never be in opposition to that. But I am just wondering if there is a difficulty between the role of government and the role of opposition, in the transition.

[Traduction]

convaincus qu'il y a risque? N'est-il pas préférable de prévenir un accident plutôt que d'intervenir après coup?

M. Ellison: Oui monsieur le président, nous voulons que les inspecteurs puissent s'assurer que les transporteurs ou les expéditeurs de marchandises dangereuses respectent les règlements en venant sur les lieux mêmes, et ce après préavis. L'inspecteur n'ordonnera la saisie ou la destruction de marchandises que s'il estime le danger imminent. La plupart de ces pouvoirs sont déjà prévus dans le cadre de la Loi sur les explosifs ou d'autres lois qui seront remplacées par celle-ci ou appliquées parallèlement.

Le président: Merci, monsieur Jelinek. Monsieur Harquail, je vous prie.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je veux revenir un peu sur ce qu'a dit le ministre ce matin car j'estime que c'est important et également sur les motions que nous avons adoptées plus tôt ce matin relativement à la comparution de témoins et aux délais permettant d'étudier à fond tous les aspects de cet important projet de loi.

Je tiens également à répéter les remarques du ministre félicitant le comité de son attitude responsable, certainement de notre point de vue, quant à l'adoption de ce projet de loi. Toutefois, bien que nous comprenions que lorsqu'il s'agit de sociétés de la Couronne, les secrétaires parlementaires puissent poser des questions, il me semble étrange que le secrétaire parlementaire puisse prendre une partie si précieuse du temps du comité pour poser des questions aux fonctionnaires du ministère dont il est le secrétaire parlementaire.

Ceci dit, et ne voulant pas être taxé de partisanerie, je passe à mes questions. Messieurs les fonctionnaires, s'il nous faut cinq ans...

Le président: Monsieur Harquail, à ce propos, je vous rappelle que c'est la présidence qui détermine qui prend la parole et dans quel ordre. Les précédents ne manquent pas, et il n'y a aucun doute à ce sujet. Si le secrétaire parlementaire souhaite poser une question, la coutume veut, non seulement au sein de ce comité mais au sein de tous les comités permanents, qu'on le lui permette. Le secrétaire parlementaire sait qu'il lui est loisible dans le cadre de ses fonctions de poser des questions aux fonctionnaires et il comprend le rôle des autres membres du comité. Cette situation est universelle et l'a toujours été.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je reconnais le bien-fondé de vos remarques et s'agissant du respect du droit démocratique de parole je ne me rangerai jamais parmi les opposants. Je me demande simplement si le changement de rôle, de l'opposition au gouvernement, ne pose pas quelques problèmes.

[Text]

But, Mr. Chairman, through you to the officials, on the question of—

The Chairman: I would remind you, Mr. Harquail, that I am perfectly aware of it. Having served there for 14 years I am painfully aware of it.

Mr. Harquail: Thank you very much. Through you, Mr. Chairman, we know that there seems to be agony in deciding on terminology. We are told that you have spent five years trying to bring forward an acceptable draft of the bill; we are told that you are on your third draft now; we are also told that you have all the other provinces with their own statutes and regulations. Is there not a way by which we can be more concise and precise in zeroing in on very essential straightforward terminology that can be used in a bill to give very clear direction and instruction to those persons and corporations that will be transporting dangerous goods in this country?

Mr. Charron: Mr. Chairman, the member has raised several points. On one of the points you raised, quite inevitably, in an attempt to bring together so many things that have been handled differently in the past, time is involved. Also, again, one of the basic characteristics of this bill is that it requires under normal circumstances agreement by the provinces, and they have a very large share in this, and that is a time-consuming exercise whereby people have had to sit with the provincial officials and obtain their agreement and also obtain their input; and it is the same with industry.

On the question of terminology, I am not sure that I know what the problem is. I do not think there is terrible disagreement on terminology but maybe Mr. Ellison can elaborate on this.

Mr. Harquail: Before I go to Mr. Ellison, when we talk about safety, is there any room for play in misinterpretation or confusion? We know that the law has to be understood; ignorance of the law is no excuse in court.

• 1050

Is there not the risk here, with so many different regulations federally and also in other regions, that there is the opening of the possibility of misinterpretation which in itself would possibly contribute to creating a dangerous situation, albeit that it would be explained later on why or how this happened? Are we not trying to avoid a situation which would be directly arising as the result of a misinterpretation of a provincial regulation versus a federal regulation where there is some play in between? Would we not want to be very clear even if the federal government has to exert more power in that area because of the seriousness of this particular bill in attempting to have better control across the country as these goods would be going from province to province rather than having many aspects of federal regulations with the bill and the various other provinces having many aspects of regulations? What about the possibility of the misinterpretation in contradiction to what we are trying to do here and contributing possibly to a serious action or disaster?

[Translation]

Ceci dit, messieurs les fonctionnaires, au sujet ...

Le président: Je vous rappellerais, monsieur Harquail, que je suis parfaitement conscient de ce problème. Ayant été membre de l'opposition pendant 14 ans, j'en suis cruellement conscient.

M. Harquail: Merci infiniment. Nous savons que la terminologie vous a causé des maux de tête épouvantables. D'aucuns disent qu'il vous a fallu cinq ans pour parvenir à une rédaction acceptable du projet de loi, qu'il s'agit de la troisième mouture et que les provinces ont chacune leurs propres statuts et leurs propres règlements. Ne serait-il pas possible d'être plus concis et plus précis et d'utiliser une terminologie simple qui indiquerait sans équivoque la marche à suivre aux personnes et aux compagnies transportant des marchandises dangereuses?

M. Charron: Monsieur le président, le député a soulevé plusieurs questions. Il est pratiquement inévitable qu'une telle tentative de regroupement de tant de marchandises maintenues de manière différente auparavant, prenne du temps. Également, une des caractéristiques fondamentales de ce projet de loi est qu'il requiert en temps normal l'accord des provinces puisqu'elles sont concernées au premier chef. Pour parvenir à ces accords, il nous a fallu longuement discuter avec les représentants des provinces. Il en a été de même avec les représentants de l'industrie.

Pour ce qui est de la terminologie, je ne suis pas certain de comprendre le problème. Je ne pense pas qu'il y ait de désaccords importants à ce sujet mais M. Ellison peut peut-être vous en dire un peu plus.

M. Harquail: Avant de laisser M. Ellison répondre, j'aimerais poser une question supplémentaire au sujet de la sécurité. Reste-t-il encore des possibilités de confusion ou d'interprétation erronée dans ce domaine? Nous savons que la loi doit être comprise et que nul n'est censé ignorer la loi.

Cette prolifération de règlements fédéraux et provinciaux n'entraîne-t-elle pas le risque d'une interprétation erronée qui pourrait contribuer à la création d'une situation dangereuse, quand bien même on nous expliquerait après coup pourquoi et comment c'est arrivé? Notre objectif n'est-il pas d'éviter ces situations pouvant être le résultat direct d'une interprétation erronée provoquée par la présence d'un règlement provincial et d'un règlement fédéral? Notre objectif n'est-il pas de supprimer toute ambiguïté même au prix d'accorder des pouvoirs supplémentaires au gouvernement fédéral dans ce domaine à cause de la gravité de cette question. Ne serait-il pas préférable d'avoir une loi régissant le transport de ces marchandises sur l'ensemble du territoire plutôt que d'avoir des règlements fédéraux couvrant certains aspects et des règlements provinciaux en couvrant d'autres? Ne pensez-vous pas que des interprétations erronées viendront contrecarrer ce que nous essayons de faire et seront éventuellement à l'origine de nouvelles catastrophes?

[Texte]

Mr. Charron: Mr. Chairman, as a matter of fact, that is one of the prime objectives of this legislation, to bring uniformity in the language, in the definition, in the regulations, in the procedures in which consistency does not exist now. The objective of this legislation and the approach we have been taking to developing draft regulations attempt to do exactly that.

Mr. Harquail: That is certainly what I would be calling for this morning apart from all the witnesses we are going to hear and all the verbiage and the various drafts, experts will be called in to participate. This is what is on the minds of Canadians in this country. People go to bed in the evening and, they do not know what is going by in tractor-trailers or going through their community on rails. It is not that we are always going to wait for something which occurred just recently and on which no one had any control over if we are going to legislate protection for people.

If Canadians knew exactly what was being transported from time to time through their community, they would be pretty alarmed and certainly would take steps or action to prohibit the transport of those goods through any given community. When something like the Mississauga thing happens, you could almost say that people are in the situation then, not only of life and death, but they are being held hostage by a given situation. But in the incident in Mississauga they had to move out; they were forced to leave that area for quite a long period of time which was an infringement on their own rights, which is another aspect of the results of such a disaster.

That is really the point that I am coming at. I think we should avoid a lot of convoluted or complicated regulation on top of regulation on top of regulation. It would probably take a team of lawyers to sort out exactly the priorities, who has the first right, whether it is federal or provincial. You can have pretty lengthy debates in a courtroom on the interpretation of the law and that I think we should try to avoid it in the drafting of this.

Mr. Chairman, I realize that time is always limited. I want to go to Mr. Ellison on the whole question of what took place in New Brunswick. I know you were in New Brunswick recently. I am not entirely sure of your mandate there or whether you were having hearings and were gathering information as well on the same topic or the same question that we are on this morning. I would like you to comment about what steps will be taken to include it in this bill and the regulations to avoid the type of thing that happened in New Brunswick in recent months, where we saw—really the words to be used in that situation—that article that was misplaced on its way to the Lepreau project, the Lepreau project in Saint John, New Brunswick, when it could not be found for a considerable period of time, not 24 hours or two or three days—you know it had the provincial authorities, the Emergency Measures officials and the RCMP in a real quandary. And there was the cost of the time, 24 hours around the clock that was spent trying to locate that item, a radioactive materials parcel, which was finally located in a warehouse. I think that shows a lot of slippage and negligence and slackness there in terms of con-

[Traduction]

M. Charron: Monsieur le président, un des objectifs principaux de cette mesure législative est justement de réaliser une uniformisation de la langue utilisée tant dans les définitions que dans les règlements et les procédures actuels. Cette mesure législative, ainsi que les efforts que nous avons mis dans la rédaction des règlements, tendent justement à ce but.

M. Harquail: C'est justement ce que je réclame ce matin. Ce ne sont pas des exposés verbeux sur les différentes possibilités de rédaction que nous voulons entendre, ce sont les spécialistes que nous voulons entendre. Ce problème inquiète tous les Canadiens. Ils vont se coucher le soir et ne savent pas ce que contiennent les camions et les trains qui passent près de chez eux. Il ne faut pas toujours attendre que se reproduise un événement incontrôlable comme le dernier avant de mettre en place une législation protégeant véritablement la population.

Si les Canadiens savaient ce qui circule de temps en temps dans leur ville ou leur village, ils s'inquièteraient en toute justice et prendraient des mesures pour en interdire le passage. Lorsqu'un incident comme celui de Mississauga survient, non seulement c'est une question de vie ou de mort, mais la population est pratiquement tenue en otage. Les habitants de Mississauga, ont du quitter leur ville, on les a obligés à quitter la région pendant une longue période de temps, violant ainsi leurs droits fondamentaux, autre conséquence d'une catastrophe de ce genre.

C'est en vérité à ce point que je veux en venir. Il nous faut éviter cette escalade de règlements. Pour déterminer qui a la préséance, le Fédéral ou le Provincial, il faudrait une armée d'avocats. L'interprétation de la loi peut donner lieu à de longs débats devant les tribunaux. La rédaction de cette loi devrait être telle que nous évitions cet écueil.

Monsieur le président, je sais que nous manquons toujours de temps. Je voudrais m'adresser à M. Ellison au sujet de ce qui vient de se passer au Nouveau-Brunswick. Je sais que vous venez de vous rendre au Nouveau-Brunswick. Je ne suis pas certain que vous vous y soyez rendu pour tenir des audiences ou pour obtenir des renseignements relatifs à la question dont nous discutons ce matin. J'aimerais savoir quelles mesures seront prises pour que ce projet de loi et ses règlements permettent d'éviter le renouvellement de ce qui s'est passé au Nouveau-Brunswick, la perte et la récupération de cet objet destiné à l'usine Lepreau à Saint-Jean qui a mis sur le pied de guerre pendant des semaines les autorités provinciales, les fonctionnaires des mesures d'urgence et la Gendarmerie royale. Tous ces gens mobilisés, et à quel prix, 24 heures sur 24 pour essayer de localiser ce colis contenant des matériaux radioactifs qu'on a finalement retrouvé dans un entrepôt. C'est la preuve que notre système de contrôle comporte bien des lacunes, des carences et des failles. Il y a eu aussi le deuxième incident à Saint-Jean même, incident qui devrait intéresser mon collègue, le député de Saint-Jean, M. Ferguson, et le

[Text]

trols—as well as the second incident that took place in the City of Saint John, New Brunswick itself, in which I am sure my colleague, the member from Saint John, Mr. Ferguson, would be interested, and the danger to which these people in that particular community were exposed. How do you see avoiding a situation like that, in both those cases, in addition to what other incidents have been referred to by other members in the House and in this committee, recent events in recent times, relating to the serious aspect of attempting to draft a bill that will be all-encompassing to guard and protect and to eliminate that percentage of risk and to give the utmost in protection and safety to all Canadians with respect to the movement of dangerous goods?

• 1055

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the misplacement or loss of any consignment of dangerous goods is naturally a serious matter. The objectives of both the current regulations and those which we are proposing is to ensure that products which have these characteristics are adequately packaged in the first instance so that the product itself does not escape from the packaging in which it is placed, that the documentation which will be presented by the shipper to the carrier will adequately and accurately describe the product which is being offered for transport, and that the package itself will be clearly identified and labelled to indicate that it has dangerous contents.

Under normal circumstances the vehicle is loaded by somebody other than the driver. He picks up a sealed vehicle and drives his journey. He has some documents in the cab of his vehicle and he delivers. At any time when he is delivering he counts the number of pieces that he is delivering and, if there is a shortage, or he may indeed have too many, or there is damage, this is noted. Every transport industry has what is known as a claims department and normally the driver would just simply refer that to the claims department and say: when I arrived I did not have this parcel that I am supposed to have.

I understand in this particular case that that document did not identify that the parcel was in fact radioactive materials and therefore he just assumed that he was delivering, or unable to deliver, one 75 pound parcel, that he was not even sure was put on the truck in the first place, because he did not load the truck.

The regulations do try to address this question to make sure that where there is a shortage or a damage that immediate searches start in that system to find out where it is. However, in the event that something is lost, if the shipper has otherwise done his job and properly packaged it, then the risk to the public is in fact relatively minor because it is in the correct packaging, and an investigation would find out where compliance does not take place and prosecution would occur.

Mr. Harquail: Well, that has to be the classic case that the regulation of the system is too weak to control.

The Chairman: Excuse me, Mr. Harquail, you have been into it for 15 minutes now and I think in order to accommodate the 8 other names that I have on the list I am going to

[Translation]

danger qu'il a fait courir aux habitants. Ne pensez-vous pas qu'il est urgent pour éviter que de tels incidents ainsi que ceux dont d'autres députés ont parlé à la Chambre et en comité, incidents récents, ne se reproduisent, de rédiger un projet de loi universel protégeant véritablement tous les canadiens, éliminant les risques au maximum, et assurant leur sécurité en matière de transport de marchandises dangereuses?

M. Ellison: Monsieur le président, l'égarement ou la perte d'un colis contenant des marchandises dangereuses est bien entendu une question grave. Les objectifs des règlements actuels et de ceux que nous proposons sont d'assurer que les produits ayant ces caractéristiques soient tout d'abord suffisamment bien emballés pour que le produit lui-même ne puisse sortir de son emballage, deuxièmement que les documents présentés par l'expéditeur au transporteur décrivent avec la précision nécessaire le produit devant être transporté, et troisièmement que le paquet lui-même soit étiqueté de façon à indiquer clairement qu'il s'agit d'un produit dangereux.

En temps normal, le véhicule est chargé par une autre personne que le chauffeur. Ce dernier prend livraison d'un véhicule scellé et accomplit sa course. Il a certains documents dans sa cabine et il fait ses livraisons. Il compte toujours le nombre de colis livrés et s'il s'aperçoit qu'il lui en manque, ou même qu'il en a de trop, ou que certains sont endommagés, il le note. Chaque entreprise de transport a ce qu'on appelle un service de réclamation et normalement, le chauffeur signale simplement à ce service qu'arrivé à destination, il lui manquait tel ou tel colis.

Dans ce cas particulier, les documents n'indiquaient pas que ce colis contenait des matériaux radioactifs et par conséquent il s'agissait simplement pour lui d'un colis de 75 livres à livrer, qu'il n'a pu livrer, et dont il n'était même pas sûr qu'on l'ait mis dans son camion au départ puisque ce n'était pas lui qui l'avait chargé.

Les règlements essaient de faire en sorte que dans de tels cas, soient immédiatement lancées des recherches. Il n'en reste pas moins que si l'expéditeur a bien fait son travail et a proprement emballé le produit, le danger pour le public est en fait relativement mineur. Dans le cas contraire, une enquête peut le déterminer et des poursuites peuvent être entamées.

M. Harquail: C'est la preuve flagrante de la faiblesse du système de contrôle.

Le président: Je m'excuse, monsieur Harquail, mais cela fait 15 minutes que vous avez la parole, j'ai huit autres noms sur

[Texte]

start to remind members at 5 minutes that it is their last question.

I have Mr. Campbell, then Mr. Nylander, then Mr. Blaikie.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman. After going over this bill, which on the surface seems to be the type of bill that is required to protect the communities across this country from transportation of dangerous goods, Mr. Chairman, I would like to start off by asking the witnesses if we have in place at the moment an agency, or which department is responsible for inspecting dangerous goods that are being transported at the moment. Are there inspectors in place at the moment?

• 1100

Mr. Charron: Mr. Chairman, there are inspectors under a variety of statutes currently in the same way that there are regulations under a variety of statutes. And under the new legislation, to a large extent the same people would be inspectors under the Transport of Dangerous Goods Act, assuming, of course, that they had received the appropriate training, as Mr. Ellison mentioned earlier, and that they were qualified. But of course there are inspectors now in a variety of jurisdictions.

Mr. Campbell (LaSalle): Who would train these inspectors? Apparently, from going over the bill, it is an extremely complex position that would probably take some kind of chemical engineer, radiation engineer—call it what you want? It would seem to me that this person would be extremely highly qualified. Where would these people be trained? Where are they trained if there are any in place, and how many are in place now throughout the system in regard to this particular piece of legislation?

Mr. Charron: Mr. Chairman, the training activity has already got underway, and I think it might be useful, in answering this question, if Mr. Ellison were to describe our training activities, both current and what will happen once the law is passed, and possibly also refer to the current training activities in the various jurisdictions.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

My branch within Transport Canada is in the process of developing specific training programs related to the proposed regulations which will be made available or given by us to the agencies that will be appointed as inspectors under this bill, whether they are either federal or provincial.

The existing agencies have their own training programs at the moment related to their inspectors who are currently employed in inspecting these current regulations. We are also, in addition to training inspectors, beginning to create an awareness program for emergency response forces such as police, fire brigades and ambulance drivers. We are, through Emergency Planning Canada, providing awareness programs to municipal and provincial officials involved in contingency planning and emergency measures. And we have offered to

[Traduction]

ma liste et vous auriez dû poser votre dernière question il y a cinq minutes.

J'ai les noms de Messieurs Campbell, Nylander et Blaikie.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président. Après avoir parcouru ce projet de loi qui, de prime abord, semble correspondre à ce qui est nécessaire pour protéger les collectivités en matière de transport de marchandises dangereuses, j'aimerais commencer par demander aux témoins si nous avons actuellement une agence ou un ministère qui a la responsabilité d'inspecter ces marchandises dangereuses. Avons-nous actuellement des inspecteurs?

M. Charron: Nous avons actuellement autant d'inspecteurs que nous avons de règlements et de lois. Ce seront généralement ces mêmes inspecteurs qui relèveront de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, à supposer, bien entendu, qu'ils aient reçu la formation appropriée, comme l'a indiqué plus tôt M. Ellison, et qu'ils aient les compétences requises. À l'heure actuelle, bien entendu, il y a autant d'inspecteurs que de juridictions.

M. Campbell (LaSalle): Qui sera chargé de les former? Apparemment, si l'on s'en tient au projet de loi, les candidats à ces postes devront avoir, entre autres, une formation en chimie et en radiation, si je puis employer ce mot. Il faudra donc qu'ils soient hautement qualifiés. Où les formera-t-on? Où ont été formés ceux qui sont déjà en poste et combien d'entre eux satisfont aux exigences de ce projet de loi?

M. Charron: Leur formation a déjà commencé. Il serait peut-être utile que M. Ellison vous décrive nos activités actuelles dans ce domaine et ce qui se passera une fois la loi adoptée.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Ma direction, au sein de Transports Canada, est en train de mettre au point des programmes de formation rattachés spécifiquement aux nouveaux règlements; ce seront ces programmes que nous mettrons à la disposition des agences d'inspection que ce projet de loi désignera, qu'elles soient fédérales ou provinciales.

Les agences actuelles ont leurs propres programmes de formation, destinés à leurs inspecteurs actuels. En outre, nous sommes en train de mettre au point un programme de mesures d'urgence, destiné aux forces d'intervention telles que la police, les pompiers et les chauffeurs d'ambulances. Par l'intermédiaire du service de Planification d'urgence, Canada, nous fournissons des programmes d'action aux notables municipaux et provinciaux ayant la responsabilité des plans et mesures d'urgence. Nous avons offert aux associations professionnelles

[Text]

industrial associations the same type of training program, essentially the same but oriented particularly to, for example, the truck driver through the Canadian Trucking Association, or to other associations to make their employees aware of the regulations that need to be complied with and how to do so.

Mr. Campbell (LaSalle): Who at the moment or who will be the responsible body for this inspection? It seems very well and good to say that you have started and you have in place and we have this and we have that, but I would like you to be more specific as to who will be responsible? If I have a particular case, who can I call upon to send an inspector? Where is the training being completed at the moment and how many inspectors have you decided would be required to enforce this type of legislation throughout this country?

• 1105

Mr. Ellison: The existing inspectors, for example in the air transport industry, will be the air inspectors of the department under the area of administration. I believe there are approximately 80 across the country who over the last year have been given specific training in dangerous goods and the department is establishing six regional dangerous goods specialists for the air industry alone who will provide a focal point for requests for inspection and for the supplementary inspection from the others who perhaps are more generally inspecting the air industry when they come across something which does not seem quite correct. Similar relationships exist within the railway mode, the sea mode, the highway mode—which is essentially a provincial area. My branch is acting as a common focal point for all these inspectors who would be operating under a clearly established written agreement between the federal government and provincial governments or between the various existing agencies who will be acting out the authority of this act.

The Chairman: Mr. Charron

Mr. Charron: Mr. Chairman, I think the principle here is that the inspectors will be, the inspectors who are now in place under various jurisdictions, under various authorities, inspecting on the strength of the Transport of Dangerous Goods Act rather than on the strength of the various statutes they have now. We do not foresee, just by the passage of this bill, there would be a need for more or fewer inspectors, and we do not see there would be a need for inspectors who are not now already in these functions. In other words, the inspection will be made by the people who are now doing that sort of thing, but they will be doing it under a new set of rules.

Mr. Campbell (LaSalle): Which means every mode of transportation will have its team of specialists or inspectors to enforce the regulations which will be imposed in this particular act throughout the country. And there will be no central force, like a federal force, which will have jurisdiction in all modes of transportation and be equipped with the knowledge to pick out any particular type of dangerous goods. You are telling me there will be four or five different forces. You will just

[Translation]

des programmes de formation analogues mais portant plus particulièrement sur ce qui les concerne, c'est-à-dire, par exemple, un programme pour l'Association canadienne du camionnage, destiné aux camionneurs ou à d'autres associations afin que leurs membres prennent connaissance des règlements qu'il est nécessaire de respecter et des mesures appropriées qu'ils doivent prendre.

M. Campbell (LaSalle): Quel organisme est maintenant chargé de ces inspections et lequel le sera avec la nouvelle loi? Il me semble qu'il vous est facile de dire que vous avez commencé à faire telle ou telle chose mais j'aimerais que vous soyez un peu plus précis et que vous me disiez qui assumera cette responsabilité; si j'ai connaissance d'un cas précis, à qui devrai-je m'adresser pour qu'on m'envoie un inspecteur? Où se fait cette formation à l'heure actuelle et combien d'inspecteurs pensez-vous qu'il vous faudra pour faire appliquer cette loi aux quatre coins du pays?

M. Ellison: Pour les transports aériens, par exemple, ce sont les inspecteurs des services aéronautiques du ministère qui s'en chargeront. Je crois qu'il y en a environ 80, répartis sur tout le territoire, qui ont reçu au cours de la dernière année une formation spéciale en matière de marchandises dangereuses; le ministère va en outre nommer six spécialistes régionaux, pour la seule industrie aéronautique, qui seront là pour répondre aux demandes d'inspection complémentaire émanant des autres inspecteurs moins spécialisés, chaque fois qu'ils rencontreront quelque chose qui leur semble douteux. Des services similaires existent pour le rail, la navigation maritime et pour la route, qui est essentiellement un domaine provincial. Ma direction servira d'antenne centrale à tous ces inspecteurs qui opèreront en vertu d'accords écrits clairement établis entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ou entre les différentes agences désignées par la loi.

Le président: Monsieur Charron.

M. Charron: Ce sont les inspecteurs actuellement en place en vertu de diverses juridictions, en vertu de diverses autorités, qui continueront à accomplir ces tâches mais, plutôt que de le faire conformément aux diverses lois actuelles, ils le feront conformément à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Nous ne prévoyons pas que la simple adoption de ce projet de loi nécessitera un nombre accru d'inspecteurs ou qu'elle entraînera une réduction des effectifs. En d'autres termes, ces inspections seront faites par ceux qui en ont déjà la responsabilité, mais elles se feront conformément à un nouveau jeu de règlements.

M. Campbell (LaSalle): Ce qui veut dire que chaque mode de transport aura son équipe de spécialistes ou d'inspecteurs pour faire respecter les règlements qui seront imposés à l'ensemble du pays par cette loi. Il n'y aura pas une équipe centrale, ou fédérale, qui exercera une juridiction sur tous les modes de transport et qui aura tous les connaissances voulues pour tous les genres de marchandises dangereuses? Vous me dites qu'il y aura quatre ou cinq équipes différentes. Vous leur

[Texte]

re-educate them on the goods being transported. If this is the case, then why implement this type of legislation? If they are already doing, from what you are saying, the type of work, and it will just be a new piece of legislation added to the others, then why do we need it?

Mr. Charron: Mr. Chairman, the need for the new legislation has been spelled out. It has to do with several things. The first one is bringing together under one legislative umbrella a common set of rules for the handling and transporting of dangerous goods; and having said that, concerning enforcement, the law requires people to do certain things, and if they do not there are fines, there are penalties.

Inspection obviously is an essential part of the system. But since we are not creating new substances or new situations, this new law will apply to what is happening currently; and since people are in place in the various agencies of the federal and provincial governments in this country, who are inspecting in accord with existing rules, the requirement then really becomes for these people to inspect in accord with the new rules. Also it is important to ensure they are trained in the knowledge of the new rules and in the procedures that will be required under the new act and regulations. So it seems to me the fact that we will be using largely, if not exclusively, the same people in the inspection thing does not mean there is no need for a new set of rules to apply to the transporting of dangerous goods.

• 1110

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell.

If I might be permitted a supplementary, the line of questioning that Mr. Campbell was pursuing would tend in my mind to promote the one danger in this, and that is, the strengthening of an institutional process that at once encourages conflict, the type of conflict that arises when the regulatory agency and its functional staff in fact are responsible for investigation and enforcement. I do not necessarily want to take the time of the Committee but I just wanted to propose that because I think there is a fundamental weakness in our structured approach. It is a question that we have to address, I think, at another level.

I wonder if I might have Mr. Nylander.

Mr. Nylander: Thank you, Mr. Chairman. I have three questions. One, are there going to be any major cost increases to transporters that would require future government financial involvement, in this new bill?

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. There will inevitably be some cost changes. As you know, every safety regulation has to be the subject of an economic impact analysis. We are trying to determine what these impacts are but I do not see that there would be any need at this stage for government intervention to subsidize this. We are thinking about better constructed vehicles, for example, but the existing vehicles

[Traduction]

donneriez simplement une formation supplémentaire en ce qui concerne les marchandises transportées. Si tel est le cas, à quoi servira cette nouvelle loi? S'ils accomplissent déjà, comme vous le dites, ce genre de tâches, nous allons simplement avoir une nouvelle mesure législative s'ajoutant aux autres. Pourquoi est-elle alors nécessaire?

M. Charron: La nécessité de cette nouvelle mesure législative a été démontrée. Plusieurs facteurs sont déterminants. Premièrement, il s'agit de rassembler sous une loi-cadre un jeu commun de règlements pour la manutention et le transport des marchandises dangereuses. S'ajoute à cela, l'exécution de la loi. Elle requiert en effet que certaines choses soient faites, et des amendes et des sanctions sont prévues en cas d'infraction.

Il est évident que l'inspection forme une part essentielle de ce système mais, étant donné que nous ne créons pas de situation nouvelle, cette nouvelle loi s'appliquera à ce qui se passe à l'heure actuelle. Étant donné de plus que des gens sont en place dans les diverses agences des gouvernements fédéral et provinciaux, gens chargés de l'inspection conformément aux règlements actuels, il leur faudra simplement accomplir cette inspection conformément aux nouveaux règlements. Il importe également de s'assurer qu'ils les connaissent. Il me semble donc que ce large recours aux mêmes inspecteurs, même s'il n'est pas exclusif, ne signifie pas pour autant que de nouvelles règles applicables au transport des marchandises dangereuses soient inutiles.

M. Campbell (La Salle): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Campbell.

Si vous me permettez une question supplémentaire, l'orientation des questions de M. Campbell me paraît favorable au seul risque qui nous menace ici, c'est-à-dire au renforcement des processus institutionnels encourageant les conflits qui se posent lorsque l'organisme de réglementation est responsable à la fois des activités d'enquête et de l'application du règlement. Je ne veux pas trop insister là-dessus mais je tenais à le dire car j'estime que notre approche comporte une faille fondamentale. Je crois qu'il faudrait s'occuper de cette question à un autre niveau.

M. Nylander veut-il intervenir.

M. Nylander: Merci, monsieur le président. J'ai trois questions à poser. Premièrement, les transporteurs auront-ils à assumer d'importants coûts supplémentaires, exigeant une aide financière du gouvernement, du fait de ce nouveau projet de loi?

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Il est inévitable que certaines choses seront modifiées. Vous n'ignorez pas que chaque règlement relatif à la sécurité doit faire l'objet d'une analyse de ses répercussions économiques. Nous tentons de déterminer quelles seront ces répercussions mais il me semble, pour l'instant le gouvernement n'aura pas à subventionner cette activité. Il faudra peut-être des véhicules mieux cons-

[Text]

obviously have to be allowed to continue as long as they are relatively in good condition. If there is an obvious design fault in the existing vehicles they would not be allowed.

Mr. Nylander: So there is not going to be a concern on the behalf of carriers that they may not want to carry these commodities?

Mr. Ellison: No, I hope that they will want to carry them, because we should be able to assure them that they can indeed do so safely.

Mr. Nylander: Okay. Two more questions. One is that the dangerous goods identification and separation, speed regulations, rerouting, quantity limitations and interchange I would think are the changes in regulation that would be the most realistic and easiest changes to reinforce. Is that mainly what this bill is directed towards?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that is an essential part of it, but it is not the principal. As I mentioned to Mr. Lumley, there were two aspects. One was this, the other one was roping other people in the commercial cycle into their responsibilities in terms of their relationships to the carriers. This is the first piece of legislation which addresses particularly the responsibility of those in the pre and the post-transport phase.

Mr. Nylander: How is the issue of accident liability covered in the bill? Is it the ultimate responsibility of the government to enforce the regulations or is it the responsibility of the carriers of dangerous goods to comply and pay the consequences if the regulation is not followed? The reason I am saying that is, if there was an economic impact factor involved if a carrier breaks a regulation, does the liability fall with the carrier if the regulations are broken? Or is it the ultimate responsibility of government because they did not carry the inspection out properly? Where does the legal liability lie.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I will endeavour to answer that, and if Mr. Shaffer from the Department of Justice wishes to add something I would ask him to do so.

The Chairman: Perhaps I might ask counsel if he would like to come to the table.

• 1115

Mr. B. Shaffer, Justice.

Mr. Ellison: The principle is that the bill and the regulations will set up certain standard procedures and so forth that should be followed. Where an individual is found not to follow those things he is, of course, immediately liable to the penalty section through having committed an offence. In the event that an accident occurs, of course his liability is strictly placed upon him for having failed to comply with the regulations. He is

[Translation]

truits, par exemple, mais les véhicules en usage en ce moment devront pouvoir continuer à fonctionner aussi longtemps qu'ils seront en assez bonne condition. Toutefois, si un défaut de conception manifeste se révélait dans les véhicules existants, on devrait alors les interdire.

M. Nylander: Vous ne craignez donc pas que les transporteurs ne veuillent peut-être plus transporter ces marchandises?

M. Ellison: Non, j'espère qu'ils continueront à s'en occuper car nous devons être en mesure de les assurer qu'ils pourront effectivement le faire en toute sécurité.

M. Nylander: C'est bien; j'ai deux autres questions à poser. D'abord, il me semble que les modifications les plus réalistes et les plus faciles à apporter sont celles qui portent sur l'identification des marchandises dangereuses et leur séparation, sur les règlements relatifs à la vitesse, les changements de trajet, les limites de quantité et les substitutions de produits. Est-ce principalement sur cela que porte le projet de loi?

M. Ellison: Monsieur le président, c'est là un aspect essentiel de ce projet de loi mais non le principal. Ainsi que je l'ai mentionné à M. Lumley, il comporte en effet deux volets. Le premier est celui qui vient d'être mentionné et le deuxième est destiné à inciter les gens de ce secteur à assumer leurs responsabilités vis-à-vis des transporteurs. C'est le premier projet de loi qui porte précisément sur les responsabilités de ceux qui travaillent dans ce circuit, en amont et en aval du transport lui-même.

M. Nylander: Comment envisage-t-on les responsabilités en cas d'accident, dans ce projet de loi? Est-ce qu'il reviendra en fin de compte au gouvernement de veiller à l'application des règlements ou reviendra-t-il aux transporteurs de marchandises dangereuses de veiller à s'y conformer et de payer des dédommagements en cas d'infraction? La raison pour laquelle je demande cela est la suivante: s'il y a des répercussions économiques lorsqu'un transporteur ne se conforme pas aux règlements, est-ce ce dernier qui devra en assumer les conséquences ou est-ce que tout retombera sur le gouvernement, au cas où l'inspection n'aurait pas été effectuée de façon appropriée? Sur le plan juridique, qui devra en assumer la responsabilité?

M. Ellison: Monsieur le président, je vais tenter de vous répondre et je vais demander à M. Shaffer, du ministère de la Justice, d'ajouter quelque chose s'il le veut.

Le président: Je vais demander au conseiller juridique de bien vouloir s'approcher de la table.

Monsieur B. Shaffer, du ministère de la Justice.

M. Ellison: Les lois et les règlements établiront les procédures normales à suivre. Ceux qui ne les auront pas suivies auront commis une infraction et seront passibles des peines prévues. En cas d'accident, ils seront strictement responsables pour n'avoir pas suivi les règlements. En vertu des dispositions de ce projet de loi, ils seront immédiatement redevables à Sa

[Texte]

immediately liable under one of the provisions of this bill to Her Majesty in the right of Canada for any expenses that she incurs directly, or those expenses incurred on behalf of Her Majesty for the emergency response.

Mr. Nylander: That would include then fire-fighting costs, emergency costs, evacuation costs, for example, in the case of Missassauga.

Mr. Ellison: Yes, that is the case; as long as Her Majesty can show that they were reasonable in the circumstances.

The Chairman: Mr. Shaffer, do you care to expand on that?

Mr. B. Shaffer (Legislative Counsel, Department of Justice): Thank you, Mr. Chairman. I have nothing to add to that.

The Chairman: All right, that is fine.

Thank you, Mr. Nylander.

Mr. Nylander: If the Crown can prove that what was reasonable?

Mr. Ellison: That the actions taken in the emergency response were reasonable at the time. One of the concerns of industry has been that the Crown may do unreasonable things which incur a tremendous cost and for which they would not be liable.

Mr. Nylander: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Chairman, I do not think this bill is going to do what you say it is.

Mr. Blaikie: Mr. Chairman, on a point of order. My understanding, Mr. Chairman, when you read the list out, was that my name came after Mr. Nylander's. Has something changed in the meantime?

The Chairman: No, I am sorry. You are after Mr. Turner. That was an inadvertency on my part and I apologize for it.

Mr. Turner, then Mr. Blaikie.

Mr. Turner: I have talked to a lot of railway employees and truck drivers and they say they want it in the bill, not in the regulations, because many times the regulations do not properly reflect what the bill is supposed to do. I am very concerned about this. I do not think this proposed act is that good.

Why did you have to wait for a large spill before the department acted? You were informed last year by the fire departments. They wrote a letter to the Hon. Harry Parrot of the Ontario government. That letter was sent on to the Department of Transport. Also, the Canadian Association of Fire Chiefs held their annual meeting in the Chairman's city of Halifax in June, and the resolutions concerned hazardous material tank cars and so on. Why did somebody not act before? This has been in the works for some time.

[Traduction]

Majesté du chef du Canada de toute dépense directe ou de toute dépense occasionnée par les mesures d'urgence.

M. Nylander: Ce qui comprends les coûts des services d'incendie, des mesures d'urgence, de l'évacuation, par exemple, comme ceux qui ont été occasionnés à Mississauga?

M. Ellison: Oui, si Sa Majesté réussit à prouver que toutes ces actions étaient raisonnables dans les circonstances.

Le président: Vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Shaffer?

M. B. Shaffer (conseiller législatif, ministère de la Justice): Non, je n'ai rien à ajouter, monsieur le président.

Le président: Très bien.

Merci, monsieur Nylander.

M. Nylander: Qu'est-ce que la Couronne devra prouver au juste?

M. Ellison: Que les actions prises dans la situation d'urgence étaient raisonnables. L'industrie craignait que la Couronne prenne des mesures extravagantes, entraînant des coûts considérables qu'elle pourrait être appelée à assumer.

M. Nylander: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur le président, je ne crois pas que le projet de loi vous permette d'atteindre votre objectif.

M. Blaikie: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Quand vous avez donné la liste des noms, j'ai cru comprendre que mon tour venait après celui de M. Nylander. Il s'est produit quelque chose entre temps?

Le président: Non, vous venez après M. Turner. C'est une erreur de ma part, je m'en excuse.

Monsieur Turner et monsieur Blaikie.

M. Turner: J'ai parlé à un grand nombre de cheminots et de chauffeurs de camions. Ils m'ont indiqué qu'ils désiraient voir que ces détails soient inclus dans le projet de loi lui-même et non pas dans les règlements connexes, puisqu'il arrive souvent que ceux-ci ne reflètent pas adéquatement l'intention du législateur. C'est une question qui me préoccupe beaucoup. Je ne crois pas que le projet de loi soit adéquat sur ce plan.

Par ailleurs, pourquoi avez-vous cru bon d'attendre un désastre avant d'agir? Les services d'incendie ont communiqué avec vous l'année dernière. Ils ont écrit à l'honorable Harry Parrott, du gouvernement ontarien. Des lettres ont également été envoyées au ministère des Transports. Par ailleurs, l'Association canadienne des directeurs des services d'incendie a tenu sa réunion annuelle dans la ville de son président, Halifax, en juin, et a adopté des résolutions concernant les matières dangereuses, les wagons citernes et d'autres questions connexes.

[Text]

An hon. Member: Why was it not done last year?

Mr. Turner: That is what I am asking. I do not care what government is in power, I am interested in people.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: I think, Mr. Turner, that is a question that more properly the minister should respond to, but to the degree that any of the witnesses cares to speak to the generality of the question, that is fine.

Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

The question of improvement in the communication system through a different placarding system which would involve the identification of products and emergency responses such as proposed by the fire chiefs is one that has been addressed. It is incorporated in the third draft of the regulations, which is being examined by the industry now. There has to be a necessary balance between the desires, perhaps, of the emergency response forces to know everything about the characteristics of the products being carried and the simple, physical feasibility of in fact displaying that kind of information, and the ability of the shipper industry and the carrier industry to ensure that kind of information is presented. There has to be a tradeoff between completeness of information, its method of presentation and the ability to respond to it. We are, I think, providing for that in the future. As to why the existing regulations have not been amended, would have to be properly addressed to those agencies which have that authority.

• 1120

Mr. Turner: Mr. Ellison, who is responsible? As a public citizen, who do I contact to make sure that this trucking company or this railroad are living up to the rules and regulations? Nobody seems to know who you contact.

Mr. Ellison: At the present time?

Mr. Turner: Yes. We cannot even get a copy of the regulations in Toronto. I had a press friend call me, he is looking for a copy of the present regulations and cannot get them. Why? Where does he go?

The Chairman: Not a bad question.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. With respect to some of these, he would have to approach a provincial agency.

Mr. Turner: Of what? Provincial agency of what? That is what we want to know.

Mr. Ellison: For example, if they are concerned with the transportation of propane gas, in Ontario one would address the Ministry of Consumer and Commercial Relations, Energy Safety Branch, which under the gasoline handling act of Ontario deals with the transport of propane and other fuels

[Translation]

Pourquoi n'avez-vous pas réagi tout de suite? Le sujet n'est pas nouveau.

Une voix: Pourquoi n'a-t-on rien fait l'année dernière?

M. Turner: Je pose la question. Peu m'importe quel gouvernement est au pouvoir. Ce sont les gens qui m'intéressent.

Une voix: Bravo!

Le président: Monsieur Turner, je pense que la question devrait plutôt être posée au ministre, cependant, si l'un des témoins veut y répondre de façon générale, je veux bien lui en donner l'occasion.

Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

L'amélioration du système d'information, au moyen d'un système de plaques permettant l'identification des marchandises et prévoyant les mesures appropriées en cas d'urgence, selon la proposition des directeurs des services d'incendie, a été examinée. Il en est résulté le troisième projet de règlement sur lequel se penche actuellement l'industrie. Il faut essayer d'arriver à un certain équilibre. Les forces chargées des mesures d'urgence, d'une part, veulent connaître tous les détails des marchandises transportées. L'industrie des transports, d'autre part, est en butte à certains obstacles matériels quant à l'information qu'elle peut donner. Il faut réussir à concilier une information complète, et bien présentée et la possibilité de s'y conformer. C'est ce que nous entendons faire. Si vous voulez savoir pourquoi les règlements n'ont pas été modifiés avant, il faut vous adresser aux organismes concernés.

M. Turner: Qui est responsable, justement, monsieur Ellison? En tant que citoyen, à qui dois-je m'adresser pour m'assurer que telle ou telle entreprise de camionnage ou tels ou tels chemins de fer respectent les règlements? Personne ne semble le savoir.

M. Ellison: Actuellement?

M. Turner: Oui. Il est impossible de se procurer les règlements à Toronto. Un journaliste de mes amis m'a appelé parce qu'il ne peut les obtenir. Pourquoi? Que doit-il faire?

Le président: Voilà une bonne question.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Pour certains de ces règlements, il faudrait qu'il voit l'organisme provincial concerné.

M. Turner: Lequel? C'est justement ce que je veux savoir.

M. Ellison: S'il s'intéresse au transport du gaz propane, par exemple, en Ontario, il doit communiquer avec la Division de la sécurité de l'énergie du ministère chargé des relations avec les consommateurs et les entreprises; en vertu de la loi ontarienne sur la manutention de l'essence c'est cette division qui

[Texte]

such as gasoline. In the Province of New Brunswick one would address not the province's Department of Transport but the provincial Department of Labour which deals with that under the fire marshals' legislation.

An hon. Member: Could they make it any more confusing?

Mr. Turner: Are you saying that for federal legislation we apply to the province for copies of rules and regulations?

Mr. Ellison: Mr. Chaiman, we are endeavouring to bring all of these under one legislative framework. This is the difficulty the manufacturing industry, the public itself, the emergency response forces have had in finding out who is responsible. It has been an exhausting period for me in the last three years to try to identify these, to talk to them and to try to move them in a uniform direction.

Mr. Campbell (LaSalle): Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes. Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Excuse me. I have asked the question several times. My colleague has asked the question several times. The witnesses seem to hesitate to tell us who is responsible, who will be responsible. Is it Transport Canada? Is it the Minister of Consumer and Corporate Affairs? Is it the Agriculture Department? Who will be responsible to administer this piece of legislation? That is what we would like to know. We have been asking all morning. It seems simple: it is not the provinces; it is federal legislation. We cannot go to every province and every agency, Mr. Chairman. Who is going to be responsible? Which minister can we go to and say, hey, you have not done the job, or are you going to do the job? That is all we want to know.

The Chairman: Mr. Charron, would you care to direct it, because it is a very pertinent question.

Mr. Charron: Yes. First of all, Mr. Turner's question has to do with the current situation. The other question has to do with what it will be under the new act. What Mr. Ellison was attempting to do was to describe and give specific examples of where one has to address himself or herself to obtain the rules of the game under the current system. I think the point was made is that there are a great many places, and that is part of the problem. Under the new system, under this act, there will be one window where you get all the rules and regulations, and that will be Transport Canada, transport of dangerous goods.

An hon. Member: That is what we want to know.

Mr. McDermid: That is what we are trying to do with the act in a different element.

The Chairman: Mr. Turner, you might leave well enough alone; you have one more question.

[Traduction]

s'occupe du transport du gaz propane et des autres combustibles comme l'essence. Dans la province du Nouveau-Brunswick, il faudrait qu'il s'adresse non pas au ministère provincial des Transports mais au ministère provincial du Travail; c'est ce ministère qui a juridiction puisque la question relève de la Loi sur les directeurs des incendies.

Une voix: Est-il possible de rendre la situation encore plus confuse?

M. Turner: Vous voulez dire que pour avoir les règlements découlant de lois fédérales il nous faut nous adresser aux provinces?

M. Ellison: Monsieur le président, nous tentons de ramener toute cette question sous une seule juridiction. L'exemple illustre bien la difficulté qu'ont les entreprises, les citoyens, les forces chargées des mesures d'urgence à attribuer la responsabilité. Je me suis donné beaucoup de peine au cours des trois dernières années pour essayer d'identifier les règlements, de parler aux divers organismes concernés et d'uniformiser tout le système.

M. Campbell (LaSalle): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Excusez-moi, mais j'ai moi-même posé la question plusieurs fois. Comme, mon collègue. Les témoins ne semblent pas vouloir nous dire qui est responsable. Est-ce le ministère des Transports? Le ministère de la Consommation et des Corporations? Le ministère de l'Agriculture? Qui est chargé de faire respecter la loi? C'est tout ce que nous voulons savoir. Nous avons posé la question à maintes reprises déjà ce matin. Ce devrait pourtant la être simple: il ne s'agit pas de législation provinciale mais bien de législation fédérale. Nous ne pouvons pas faire le tour de tous les organismes provinciaux, monsieur le président. Quel ministère est responsable? À qui pouvons-nous dire: «Faites votre travail»? C'est tout ce que nous voulons savoir.

Le président: Vous voulez essayer de répondre, monsieur Charron? La question se pose certainement.

M. Charron: La question de M. Turner a trait à la situation actuelle. L'autre concerne la nouvelle loi. M. Ellison tentait de donner des exemples précis et d'indiquer où il fallait s'adresser pour obtenir les règlements sous le régime actuel. Il a fait valoir qu'il faut s'adresser à beaucoup d'endroits différents et c'est là en partie le problème. En vertu du nouveau régime ou de la nouvelle loi, il n'y aura qu'un guichet où vous pourrez obtenir les règlements régissant le transport des marchandises dangereuses, et ce sera celui de Transports Canada.

Une voix: C'est tout ce que nous demandons.

M. McDermid: C'est l'objectif que nous visons avec la nouvelle loi.

Le président: Allez-y, monsieur Turner; il vous reste encore une question.

[Text]

Mr. Turner: We had a wreck on November 11 in Mississauga, and on November 19 at Lambeth, Ontario, just outside of London.

A tanker truck loaded with about 35 tons of a type of Styrene chemical swerved to avoid a CN delivery truck on Main Street West. Driver Jim Leslie of Parkhill managed to miss the other truck, scraped a utility pole and kept his tanker upright part way up the hill between Dingman Creek and Talbot Road intersection. The tanker... carried no identification of its cargo and the driver knew only that it was a chemical known as Styrene 2, owned by Polysar Limited of Sarnia

—and that is very important—

Chief Pollard said.

He is of the volunteer fire department.

However the department learned more about the characteristics of the substance through a telephone service.

• 1125

To me, this is wrong. This is why we have fire chiefs; this is why they brought it up. I have talked to fire chiefs in the last two or three days and nobody knows what to do. They do not have the equipment. I am making the suggestion that we have a truck in every county where this substance passes through and that these fire chiefs be informed. In Welland, Ontario, I understand that they meet with the CN Police and the CP Police and the Department of Transport officials. They have a bit of knowledge, but I think that is your department, to make sure that everybody in Canada knows what is going on, so they are all doing the same thing and they also have the equipment. We have had wrecks at airports and no equipment. This is the thing we have to correct. I think it should be in this bill, all these things that have to be done, so that everybody knows—the officials of the departments, the police, the fire departments and trucking companies; and railways—exactly what to do when something happens, because nobody has a clue right now what to do if anything does happen.

Mr. Charron: Mr. Chairman, under the proposed legislation the regulations will provide guidance on what to do in emergencies. I should like to point out that we have anticipated some of this and have gone ahead. A little book called *Emergency Response Guide for Dangerous Goods* has just been published by the Copp Clark Pitman firm, in co-operation with our department and the Canadian Government Publishing Centre. This is now going out across the country. It is not very expensive and it does exactly what you were raising, it gives guidance as to what to do immediately upon an accident. Mr. Chairman, we can deposit copies of this book with the Committee, if you wish.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, on a point of order, is this provided by the department or a private company? I am sorry, I misunderstood.

[Translation]

M. Turner: Il s'est produit un accident le 11 novembre à Mississauga, mais le 19 novembre, à Lambeth, Ontario, à côté de London, il y en a eu un autre.

Un camion citerne chargé d'environ 35 tonnes de styrène a donné un coup de volant pour éviter un camion de livraison du CN sur la rue principale ouest. Le chauffeur, Jim Leslie, de Parkhill, a réussi à éviter l'autre camion en rasant un pôle d'utilité publique et en renversant son camion au milieu de la côte située entre Dingman Creek et l'intersection de Talbot Road. Le camion citerne ne portait aucune identification de sa marchandise; le chauffeur savait seulement qu'il s'agissait d'un produit chimique connu sous le nom de styrene 2 appartenant à *Polysar Limited* de Sarnia...

... et notez bien ce qui suit...

disait le chef Pollard.

Il fait partie de la Brigade des pompiers bénévoles.

La brigade a appris par téléphone quelles étaient les caractéristiques de cette substance.

Voilà ce que je n'accepte pas, voilà ce que n'acceptent pas les chefs des pompiers. J'ai parlé à plusieurs d'entre eux ces deux ou trois derniers jours; personne ne sait quoi faire. Ils n'ont pas le matériel nécessaire. Je suggère qu'il y ait un camion équipé dans chaque comté où passent ces marchandises dangereuses et que les chefs des pompiers soient informés. A Welland (Ontario), je crois savoir qu'on a obtenu certains renseignements des policiers du CN et du CP et des fonctionnaires du ministère des Transports. C'est à votre ministère de s'assurer que partout au Canada on sache quoi faire et on ait le matériel nécessaire. Lors d'accidents aux aéroports on s'est aperçu également qu'on n'avait pas le matériel nécessaire. Voilà les mesures que nous devons prendre dans le cadre de ce projet de loi; de façon à ce que tout le monde, les fonctionnaires du ministère, les services de police, les services d'incendies, les compagnies de camionnage et les chemins de fer, sachent quoi faire en cas d'accident. Actuellement, c'est le fouillis.

M. Charron: Monsieur le président, la nouvelle loi et les nouveaux règlements indiqueront ce qu'il faut faire en cas d'urgence. Je puis dire que nous avons déjà fait quelque chose. La maison *Copp Clark Pitman* vient de publier, en collaboration avec notre ministère et le Centre d'édition du gouvernement du Canada un petit livre appelé *Guide d'urgence pour les matières dangereuses*. Ce livre est maintenant distribué un peu partout au pays. Il ne coûte pas très cher et il répond directement à la question que vous soulevez. Il indique ce qu'il faut faire en cas d'accident. Monsieur le président, nous pouvons déposer des exemplaires de cet ouvrage auprès du comité, si vous le désirez.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ce livre est-il publié par le ministère ou par une compagnie privée? Je n'ai pas très bien compris.

[Texte]

Mr. Charron: As I mentioned, it was published by Copp Clark Pitman in co-operation with Transport Canada and the Canadian Government Publishing Centre.

The Chairman: If the department could supply for the members a copy, the Clerk of the Committee would be very pleased to distribute it, and I think it would be very welcome. It certainly would assist us in some of the questioning.

Thank you, Mr. Turner.

Mr. Blaikie.

Mr. Blaikie: Thank you, Mr. Chairman. I have just a few questions. It seems to me that, in light of answers given to questions that were asked by Mr. Lumley, the public may be under a wrong impression if it is under the impression that this bill would have prevented what happened at Mississauga. There have been a lot of impressions to that effect, some of which I have been under myself, from time to time, with regard to this particular piece of legislation. If I understood the witnesses correctly, this act will not require that there be any special maintenance of the railway cars, for instance, that are transporting dangerous goods. If I understood you correctly, you were saying that things like hotbox detectors, and whether a car has roller bearings or whether it has traditional journal bearings, or whatever, this is something that will come under another jurisdiction, presumably the railway safety act.

The only thing this act would change, with regard, for instance, to the Mississauga event, is that hopefully when the firemen arrived at the scene they would know what was in the cars, which is a significant improvement, and would know better what to do in an emergency situation like that. Or, are there in the draft regulations regulations pertaining to the quality of the equipment, that is equipment that is going to be carrying dangerous products, other than what you might expect under the general regulations under other jurisdictions.

• 1130

Mr. Charron: Mr. Chairman, the question of whether had this bill been inaccurate and the regulations pursuant to it, it would have prevented Mississauga or not, is very hard to answer, and also there will be a public inquiry into the accident at Mississauga, which I am sure will address this kind of question. I think it is important to point out that while this bill deals with dangerous goods in their handling for transportation and in their transportation, it is not an omnibus act that deals with safety in transportation, it deals with dangerous goods. However, the regulations will deal with safety aspects in relation to dangerous goods. In other words, while the bulk of the regulations will deal specifically with the dangerous goods side of things, like a car or a container of some kind holding dangerous goods, they will have to meet certain requirements, specifications, et cetera. In some circumstances, the regulation will extend into more general safety fields, for instance, as Mr. Ellison was mentioning earlier, in respect of ships. While this bill would not foresee that regulations under it would cover all safety aspects of the construction, maintenance and operation of vessels, there may well be some specifications about con-

[Traduction]

M. Charron: Comme je l'ai dit, il a été publié par *Copp Clark Pitman*, en collaboration avec Transports Canada et le Centre d'édition du gouvernement du Canada.

Le président: Si le ministère veut bien fournir des exemplaires pour les députés, le greffier du comité les distribuera. Je pense que le livre pourrait aider les députés dans leur travail.

Merci, monsieur Turner.

Monsieur Blaikie.

M. Blaikie: Merci, monsieur le président. Je n'ai que quelques questions à poser. A la suite des réponses données à M. Lumley, le public pourrait avoir l'impression, que ce projet de loi aurait empêché le genre de choses qui s'est produit à Mississauga. C'est ce que j'ai cru moi-même à certains moments. Cependant, si j'ai bien compris les témoins, cette mesure n'obligerait pas les chemins de fer, par exemple, à entretenir d'une façon spéciale les wagons devant transporter des marchandises dangereuses. Si je ne m'abuse, vous avez déclaré que la question des détecteurs de coussinets échauffés, des boîtes à rouleaux ou des boîtes d'essieux etc. relèvera d'une autre loi, probablement la Loi sur la sécurité des chemins de fer.

Ce qu'aurait fait la présente mesure lors de l'incident de Mississauga aurait été d'informer les pompiers lorsqu'ils sont arrivés sur la scène; ils auraient su ce que contenaient les wagons, qui aurait été un avantage; ils auraient également su quoi faire. Est-ce que je me trompe ou est-ce que le prochain règlement stipule quelque chose quant à la qualité du matériel servant à transporter les marchandises dangereuses, en plus de ce qui peut exister aux termes d'autres lois?

M. Charron: Monsieur le président, il est bien difficile de dire que le présent projet de loi ou le présent règlement aurait pu prévenir l'accident de Mississauga. Une enquête publique sur cet accident permettra de répondre à la question. Il convient peut-être en tout cas de rappeler que ce projet de loi ne vise que la manutention et le transport des matières dangereuses, non la sécurité dans les transports en général. Il n'en demeure pas moins que les règlements traiteront de certaines questions de sécurité dans le transport des marchandises dangereuses. En d'autres termes, ces règlements s'attaqueront surtout au transport des marchandises dangereuses, aux wagons et aux contenants qui serviront à ce transport; ils établiront certaines normes. Ils aborderont néanmoins parfois domaines plus généraux. Comme M. Ellison l'a indiqué, ils traiteront par exemple, des navires. Ils ne couvriront certainement pas tous les aspects de la construction, de l'entretien et du fonctionnement des navires, mais ils pourront établir certaines normes relatives à leur construction, à leur entretien et à leur fonctionnement lorsqu'ils seront utilisés au transport de

[Text]

struction, operation and maintenance as they relate specifically to dangerous goods. Maybe Mr. Ellison can give some examples.

Mr. Ellison: There are, Mr. Chairman, under the existing Railway Act, dangerous commodities regulations relating to the installation of exceptional derailment protection for tank cars: head shields to prevent puncture; thermal jacketing to retard the impact of fire engulfment on various tanks; safety valves which are designed to operate in various ways, in various configurations, in the event that an upset does occur. With cargo tanks, the highway tank trucks, we occupy ourselves with the shell and the fittings but we also require special additional things to be put on that truck to protect the fittings of the tank, which are over and above the normal design of the truck that is operating under the provincial highways safety regulations.

Mr. Blaikie: Is there anything in the draft regulations that would pertain to the wheels themselves not the container on top of the wheels on the railway car but pertaining to the wheels themselves: the bearings, the axle, and in railway lingo, the trucks underneath the car, and by that I do not mean trucks on a road, but the trucks underneath the tanker.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Yes, I believe there are. I have to say I believe because this is an area that really should be addressed to the CTC's Rail Safety Branch. I should understand that propane tank cars, for example, must have roller bearings. Now, other types of cars do not have roller bearings and I know that they are addressing that question to see whether or not one should not change that kind of thing and make it more general. You have to remember that there are literally millions of cars operating in the railway system and it is not possible to change these overnight.

Mr. Blaikie: I am not suggesting that. What I am suggesting, though, and your answer sort of concerns it to a certain degree. You said to me a minute ago, well that is really a CTC matter—whether roller bearings are required or not. Will this bill supersede the authority of the CTC so that, under the regulations of it you would be able to say to the railways—either through the CTC or independently of the CTC—make sure you have these kinds of bearings on cars transporting dangerous products? Now, if that is not within the capacity of this bill, then we are under some illusion to whether this bill would actually prevent the kinds of derailments, if the rumour is true that it was a hotbox which caused the derailment—and I realize the inquiry has not concluded yet. Nevertheless, I think what I have asked is an important question pertaining to the expectations the public have of this Transport of Dangerous Goods bill.

• 1135

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie.

Mr. Charron.

Mr. Charron: Mr. Chairman, the answer to the question is yes. Under this bill, you can make regulations which would be enforced concerning any aspect of the transportation of dan-

[Translation]

marchandises dangereuses. M. Ellison a donné des exemples à cet égard.

M. Ellison: Il existe déjà, monsieur le président, en vertu de la Loi actuelle sur les chemins de fer, des règlements sur le transport des marchandises dangereuses prévoyant l'installation d'appareils spéciaux destinés à protéger les wagons-citerne contre le déraillement: des boucliers pour empêcher les fuites, des protecteurs thermiques pour empêcher que le feu se propage, des soupapes de sécurité de toutes sortes. Pour ce qui est des wagons-citerne, nous veillons à la sûreté des enveloppes et des accessoires et nous exigeons aussi des moyens de protection spéciaux, en sus de ce qu'exigent les règlements provinciaux de sécurité routière relativement à la conception normale des camions.

M. Blaikie: Les règlements proposés s'attaquent-ils aux trains eux-mêmes, non pas à la carrosserie, mais aux roues? Je parle ici des coussinets, des essieux, de tout ce qui se trouve sous la citerne.

M. Ellison: Je pense qu'il y a des règlements à ce sujet. Je dis je pense parce que c'est un domaine qui relève surtout de la division de la sécurité des chemins de fer de la CCT. Les wagons qui transportent du gaz propane, entre autres, doivent être équipés de boîtes à rouleaux. Je sais que tous les wagons ne sont pas équipés de telles boîtes et qu'on examine actuellement la possibilité d'étendre leur usage. Vous devez comprendre qu'il y a des millions de wagons en circulation et qu'il est impossible de les modifier tous du jour au lendemain.

M. Blaikie: Ce n'est pas ce que je propose. Ce qui m'intéresse, vous y avez un peu fait allusion dans votre réponse. Que des roulements à rouleaux soient nécessaires ou non, cette question relève de la Commission canadienne des Transports avez-vous dit il y a un instant. Ce projet de loi aura-t-il préséance sur la commission, les règlements qui en découlent permettront-ils de dire aux sociétés de chemin de fer, soit par l'intermédiaire de la Commission soit autrement, assurez-vous que vos wagons aient des roulements à rouleaux pour le transport de produits dangereux? Sinon nous nous leurrions, ce projet de loi n'empêchera pas ce genre de déraillement. On dit en effet que le déraillement serait dû à la surchauffe d'un essieu. L'enquête n'est pas terminée, j'en conviens, mais je crois que ma question est importante puisqu'elle rejoint les souhaits du public pour ce projet de loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Le président: Je vous remercie, monsieur Blaikie.

Monsieur Charron.

M. Charron: Monsieur le président, je réponds à cette question par l'affirmative. Ce projet de loi nous permettra d'émettre des règlements concernant tout aspect du transport

[Texte]

gerous goods. Under this bill, you would not likely, though, require, irrespective of what is being transported, that there be new procedures for the inspection of axles, because this is a dangerous goods bill and it will go, presumably, hand in hand with other legislation which is now existing or which may come before Parliament concerning safety of transportation generally.

The Chairman: Thank you, Mr. Blaikie.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

I wonder whether the witnesses could tell us whether or not it is the intention of the department to categorize the dangerous goods—in other words, there would be a schedule: some would be more dangerous than others and those which are the most dangerous would be under stricter regulations, perhaps, than those which are not.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, yes, that will be the case. Dangerous goods will, first of all, be classified into nine broad classes. Within each of those classes, there are subdivisions relating to the degree of risk. Within each of those classes, we will be providing a list of products which have those characteristics and are therefore so classified. The whole regulatory procedure is founded upon the degree of risk which is presented by these products. For example, as I mentioned earlier, a flammable liquid which has an exceedingly low flash point, which is highly volatile, will be categorized as such and will be placed in a much more stringently specified package than, for example, some of the solvents we use in everyday use around the home—paint thinners and things of that nature.

Many consumer products are in fact dangerous goods by their characteristics. Bleaches and disinfectants very often comprise mild solutions of corrosive liquid or flammable liquids. Special provision is made to regulate those, but of course in a much less strict manner than one might regulate hydrochloric acid in its pure form.

Mr. Towers: I can see it, Mr. Chairman, where the goods are being transported by the railroad tank cars and the carrier is responsible for the trackage. But does the same thing hold true when you are transporting by truck? It would seem to me when you are travelling from province to province you might have a problem with provincial authority in the maintenance of an adequate system of transportation. One province might have a better highway than others; and possibly this would hold true, too, within municipalities.

Is any responsibility going to be placed upon either the provincial governments or the municipalities to provide this so-called adequate trackage to prevent accidents?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that is beyond the ability of this bill. We have to take as the assumption that vehicles will be operated across the Canadian highway system however it is. Some roads will be gravel and mountainous and others will be super-highways.

[Traduction]

des marchandises dangereuses. On ne pourra pas toutefois exiger que de nouvelles méthodes soient adoptées pour l'inspection des essieux, quelles que soient les marchandises transportées. Ce projet de loi concerne le transport des marchandises dangereuses et ira probablement de pair avec d'autres lois en vigueur ou à venir sur la sécurité du transport en général.

Le président: Merci, monsieur Blaikie.

Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président.

Les témoins peuvent-ils nous dire si le ministère a l'intention de classer les marchandises dangereuses. Autrement dit, si une liste établira un ordre de changer des marchandises et si des règlements plus rigoureux s'appliqueront aux plus dangereuses.

M. Ellison: Monsieur le président, c'est exactement ce que nous allons faire. Tout d'abord, les marchandises dangereuses seront groupées en neuf grandes classes. Dans chacune de ces classes, elles seront subdivisées selon les risques présentés. Nous fournirons pour chacune de ces classes, une liste des produits qui présentent ces caractéristiques et qui seront donc aussi classifiées. Tout le processus de réglementation sera fondé sur le degré de risques que représentent ces produits. Un liquide inflammable qui présente un point d'inflammabilité très bas, qui est très volatile, sera classé comme tel et placé dans des emballages très spéciaux; par exemple, certains solvants qui servent tous les jours dans la maison, notamment les diluants pour la peinture.

De nombreux produits de consommation courante présentent des caractéristiques dangereuses. Les agents de blanchiment et désinfectants comprennent bien souvent des petites quantités de liquide corrosif ou inflammable. Nous avons pris des dispositions pour réglementer ces produits, mais évidemment beaucoup moins sévères que pour l'acide chlorhydrique pur.

M. Towers: D'accord, monsieur le président lorsque les marchandises sont transportées par chemins de fer et que le transporteur est responsable du réseau mais qu'advient-il lorsque le transport se fait par camion? Si vous voyagez d'une province à une autre, il y a le problème de l'entretien des routes dont sont responsables les autorités provinciales. Une province peut avoir de bien meilleures autoroutes que d'autres et c'est vrai également pour certaines municipalités.

Allons-nous exiger des gouvernements provinciaux ou des municipalités qu'ils entretiennent un réseau routier adéquat pour empêcher ce genre d'accident.

M. Ellison: Monsieur le président, ceci n'entre pas dans les attributions du projet de loi. Nous devons supposer que les véhicules emprunteront les routes canadiennes quelles qu'elles soient. Qu'il s'agisse de gravier, de routes montagnaises ou d'autoroutes.

[Text]

• 1140

Therefore, this act will direct itself to the integrity of the method of containing these products and the ability of those containers to withstand accidents, as accidents will inevitably occur on icy roads or through the interaction of other motorists.

Mr. Towers: Mr. Chairman, could our witnesses tell us whether or not they are having any difficulties in establishing these regulations interprovincially? Is there going to be a certain degree of overlapping with regulations that are already now in place with regard to environmental controls and such like?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman, there are difficulties in the sense that it involves a lot of discussion. We have to co-ordinate transport regulations with nontransport ones such as environment, such as the fire marshal. One of the reasons I was in New Brunswick last week was to have discussions, not just with the New Brunswick department of transport but with the department of labour, the department of environment, the department of health, to make sure that these things are brought together.

A classic point is that an inflammable liquid in all provinces of this country is defined as one having a flash-point less than 100 degrees F., except for British Columbia where it is 110 degrees. And that appears not in transport legislation but in the fire prevention legislation administered by the fire marshals of the provinces.

Obviously there is a problem when you are shipping a drum of inflammable liquid, which has been defined as inflammable at 100 degrees F., to British Columbia because it requires, under B.C. law, a different label than it would in Ontario and Manitoba.

Mr. Towers: Does this mean, sir, that the provinces are going to have to give up certain jurisdiction in order to get a proper national code?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

Yes, in a sense we are asking them to administer our jurisdiction in lieu of their own unique provincially focused regulations.

For example, propane is administered in New Brunswick under the department of labour, but under the Ministry of Transport we are talking with them about whether we have in these regulations the kinds of things that they would like to see so that they will in fact inspect and prosecute under this proposed act rather than under the New Brunswick department of labour legislation which is appropriate to propane.

The Chairman: A further comment, Mr. Charron?

Mr. Charron: The point has been made though, Mr. Chairman, that we are getting tremendous support from the provinces. As I mentioned earlier this morning, there is a great

[Translation]

La Loi vise donc la protection de ces produits, les conteneurs qui devront résister aux accidents inévitables sur les routes glacées ou en présence de conducteurs dangereux.

M. Towers: Monsieur le président, les témoins peuvent-ils nous dire s'ils ont des difficultés à appliquer ces règlements à l'échelle des provinces? Y aurait-il un certain chevauchement avec des règlements déjà en place concernant, par exemple, la protection de l'environnement?

M. Ellison: Oui, monsieur le président, il y a certains problèmes, nous devons beaucoup discuter. Nous devons coordonner les règlements portant sur les transports et par exemple ceux qui concernent la protection de l'environnement et la prévention des incendies. Une des raisons pour lesquelles je me suis rendu au Nouveau-Brunswick la semaine dernière, était justement de discuter avec les représentants non pas du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, mais des ministères du Travail, de l'Environnement, et de la Santé, pour m'assurer de leur participation.

Dans toutes les provinces, un liquide est dit inflammable lorsque son point d'inflammabilité est inférieur à 100 degrés Fahrenheit, sauf en Colombie-Britannique où il est de 110 degrés. Cette disposition ne fait pas partie de la Loi sur les transports mais de la Loi sur la prévention des incendies qui est administrée par les prévôts des incendies des provinces.

Il y a évidemment un problème si vous expédiez en Colombie-Britannique un baril contenant du liquide inflammable, défini comme étant inflammable à 100 degrés Fahrenheit, car la loi de cette province prévoit une norme différente de celle de l'Ontario et du Manitoba.

M. Towers: Pour obtenir un code national adéquat, les provinces devront-elles renoncer à une certaine compétence en la matière?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Oui, nous leur demandons jusqu'à un certain point d'exercer notre compétence au lieu d'appliquer leurs propres règlements.

Je vous donne un exemple, le gaz propane est réglementé au Nouveau-Brunswick par le ministère du Travail. Nous demandons donc au ministère des Transports provincial de voir avec ce dernier si nos règlements répondent à leurs besoins de sorte que la législation fédérale soit applicable dans le cas du gaz propane.

Le président: Avez-vous une autre remarque, monsieur Charron?

M. Charron: On a déjà dit, monsieur le président, que les provinces nous accordent vraiment leur appui. Je l'ai dit plus

[Texte]

desire on the part of the provinces to see this law and these regulations enacted.

Mr. Towers: Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Towers.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

My questions will be along the lines that have been asked so far today. I have in front of me the Railway Act and, in particular, Section 296. (1) which reads as follows:

296. (1) The company shall not carry any goods of an explosive or dangerous nature except in conformity with the regulations made by the Commission in that behalf.

The Explosives Act has a similar section which basically gives the powers of regulations to the Minister of National Defence. In fact it is here in the official regulations of the Explosives Act under explosives regulations and it deals with the transportation of these goods.

Will amendments to these two acts that I have just mentioned be needed to ensure the sole power of regulations for the movement of dangerous goods? And under Schedule B explosives are dangerous goods.

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Thank you, Mr. Chairman. I believe the intent of this bill, as Mr. Ellison explained before, is not to surgically remove regulation-making powers with other authorities but to try to harmonize the regulations, and to that end there is a clause in this bill which would provide—

• 1145

Mr. Deniger: Which clause is that?

Mr. Shaffer: Clause 27. —in the event of any inconsistency between regulations made under this act and regulations made under any other act, that the regulations under this act would prevail. But it is hoped that the national code of regulations for dangerous goods transportation will start at some base level, whereby the railway system will be maintained at a certain level of safety and that can be taken for granted in the national code. Otherwise, we may have to have, I suppose—and I would defer to Mr. Ellison for further explanation—a much more elaborate system in our national code, which I take it is going to be quite a voluminous document already.

Mr. Deniger: What I am not too clear on is this. As I read that transitional clause, it says basically that one act prevails over the others. But I do not see anything in it that says that from now on the Minister of National Defence will not be able to regulate or the CTC will not be able to regulate the movement of dangerous goods. Now, do they keep these powers?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Yes, they do, and will keep their powers—

[Traduction]

tôt ce matin, les provinces souhaitent ardemment que cette loi et ces règlements soient mis en vigueur.

M. Towers: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Towers.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Mes questions vont dans le même sens que celles que j'ai déjà posées. J'ai devant moi la Loi sur les chemins de fer, l'article 296.1 se lit comme suit:

296.(1) La compagnie ne doit transporter aucune matière explosive ou dangereuse autrement qu'en conformité des règles édictées par la Commission à cet égard.

La Loi sur les explosifs comprend un article semblable qui donne au ministre de la Défense nationale le pouvoir d'édicter les règlements. Les règlements officiels de la Loi sur les explosifs traite du transport de ces marchandises.

Faudra-t-il modifier ces deux lois pour assurer un pouvoir unique de réglementation du transport des marchandises dangereuses? En vertu de l'Annexe B, les explosifs sont des matières dangereuses.

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Merci, monsieur le président. Comme l'a dit M. Ellison, ce projet de loi ne vise pas à retirer à d'autres autorités le pouvoir d'édicter des règlements, il veut surtout harmoniser ces règlements. C'est pourquoi il y a un article qui prévoit...

M. Deniger: De quel article s'agit-il?

M. Shaffer: De l'article 27 qui prévoit que les dispositions de la présente Loi et de ses règlements l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute autre loi. Nous espérons que le Code national de réglementation pour le transport des marchandises dangereuses partira d'un niveau de sécurité de base acquis du réseau ferroviaire. Sinon il nous faudra peut-être prévoir un système beaucoup plus développé dans le Code national qui représente déjà un document assez volumineux. M. Ellison voudrait peut-être nous expliquer cela.

M. Deniger: Je ne comprends pas très bien les dispositions transitoires. On nous dit qu'une loi l'emporte sur les autres. Rien ne me dit toutefois que dorénavant le ministre de la Défense nationale ou la Commission canadienne des transports ne pourra réglementer le transport des marchandises dangereuses. Conserveront-ils ces pouvoirs?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Oui, ils les conservent et les conserveront...

[Text]

Mr. Deniger: Why?

Mr. Ellison: —to issue regulations.

Mr. Deniger: Why, if indeed you will have a group of some sort in charge of dangerous goods solely?

I will go back to the question that Mr. Turner was asking. Would we be interested in going to National Defence? Would we be interested in going to the CTC? Will we go to Transport Canada? And I am only talking about federal—I am not even dealing now with provincial about the bill. Where would we go?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, some of these individuals must retain their existing powers. For example, the Minister of Energy, Mines and Resources, who deals with explosives, and his Chief Inspector of Explosives, are responsible for classifying explosives for importation purposes, for manufacturing. He regulates the explosives factories, and it is necessary for us in Transport to administratively work with him. This we can achieve through cooperation.

It would be exceedingly unwise, I think, in legislation, to address the question that the Minister of Transport, in consort with the Minister of Energy, Mines and Resources, shall determine what is an explosive, and the Minister of Health with respect to what is a toxic material, and the Minister of Environment with respect to that. So this is why this type of surgical activity is not contemplated in here.

Mr. Deniger: I am very pleased that the Chairman has decided to allow this Committee to look into the regulations because I am going to be very curious to see, indeed, what additional regulations on the movement of dangerous goods by rail Transport Canada will add to those that already exist with the CTC, because I think it is essential. Mr. Blaikie was asking that kind of question; Mr. Campbell and Mr. Turner also. We basically want to know what *additional* security device will be included in this.

Since I do not have that much time left I would like to change the subject completely and now deal with provincial meetings. You said that they were going fine. You were not very excited about it but you felt it was a great idea. That is fine until they start putting things on paper and agreeing, basically, in a lot of ways, to give up certain of their powers that they have been exercising until now in the intraprovincial movement of dangerous goods in their own province.

Can you tell us if you think, for example in the movement of liquid carbonic or petroleum or whatever, if it is to go from Montreal to Quebec City, that they will agree that that should now be under federal jurisdiction, when in the past it was under provincial jurisdiction?

The Chairman: You do not really have to answer that one.

Mr. Deniger: You do not have to, I realize that, Mr. Chairman, but I think it is a very important thing. This bill, basically, says as follows, and I will read it for you—

[Translation]

M. Deniger: Pourquoi?

M. Ellison: . . . pour promulguer des règlements.

M. Deniger: Pourquoi, si vous avez un groupe qui responsable exclusivement des marchandises dangereuses?

Je reviens à la question qu'a posée M. Turner. Pourrions-nous nous adresser à la Défense nationale, à la Commission canadienne des transports ou au ministère des Transports? Je songe seulement au gouvernement fédéral, je ne pense même pas pour l'instant aux gouvernements provinciaux. À qui nous adresser?

M. Ellison: Monsieur le président, certains doivent conserver leurs pouvoirs. Ainsi, par exemple, le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources s'occupe des explosifs et avec son inspecteur en chef des explosifs, est responsable de classer les explosifs pour les importations et la fabrication. C'est lui qui réglemente les usines d'explosifs et nous devons, au ministère des Transports, travailler sur le plan administratif avec eux. Nous coopérons sur ce plan.

Il ne serait pas du tout sage, à mon avis, de prévoir dans la loi que le ministre des Transports s'accorde avec le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour déterminer ce qu'est un explosif, avec le ministre de la Santé pour dire ce qu'est une matière toxique, et avec le ministre de l'Environnement pour expliquer ce qu'est l'environnement. Cette activité n'est donc pas prévue dans la Loi.

M. Deniger: Je suis très heureux que le président ait autorisé notre comité à examiner les règlements, car je serai très curieux de voir quels autres règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer promulguera le ministère des Transports. Je crois que c'est essentiel. M. Blaikie a déjà posé la question de même que MM. Campbell et Turner. Nous voulons savoir quels autres mécanismes de sécurité seront prévus.

Comme je n'ai pas beaucoup de temps, j'aimerais passer à un autre sujet et parler des rencontres avec les provinces. Vous avez dit que tout allait bien. Vous n'étiez pas très emballé, mais vous avez dit que l'idée était excellente. Tout va bien jusqu'à ce que les provinces commencent à accepter par exemple d'abandonner certains des pouvoirs qu'elles exerçaient jusqu'à maintenant, pour le transport interprovincial de marchandises dangereuses.

Sont-elles d'accord, par exemple, pour que le transport du gaz carbonique liquéfié ou du pétrole entre Montréal et Québec relève de la compétence fédérale et non plus provinciale?

Le président: Vous n'avez pas vraiment à répondre à cette question.

M. Deniger: Peut-être pas, monsieur le président, mais je crois que c'est très important. Le projet de loi dit et je cite . . .

[Texte]

The Chairman: I agree with you, Mr. Deniger, there is no question about it. I just wonder whether or not it is Mr. Charron's—

• 1150

Mr. Deniger: I am not basically asking how these relations are going, but Clause 24 (1) reads:

The Minister may,

Maybe it should be "shall", but it says "may"

with the approval of the Governor in Council, enter into an agreement with the government of a province for the implementation and enforcement of this Act . . .

Now, does that mean in its innocence that, if he does not have an agreement, this act will not apply?

The Chairman: It is a good question.

M. Charron: Monsieur le président, premièrement, pour la première partie de la question, il n'y a pas de doute que dans les consultations et les négociations que nous avons eues avec les provinces à ce jour, qu'il y a eu des problèmes. Il y en aura sans doute encore. Mais les provinces semblent être d'accord sur le principe; et non seulement d'accord, comme je le disais tout à l'heure, certaines provinces, particulièrement, ont exprimé le souhait que cela se fasse vite parce que dans plusieurs cas les provinces se sont rendu compte du fait que leur propre réglementation doit être améliorée. Et, évidemment, tout à fait conscientes de leur rôle et de leur juridiction, souhaitent faire ces améliorations mais préféreraient que ces améliorations se fassent dans le contexte de cette loi et de sa réglementation.

Par ailleurs, si on ne pouvait pas procéder assez vite, il n'y a pas de doute que certaines provinces vont améliorer leur propre réglementation, quitte ensuite, à discuter de l'application d'un code uniforme. Dans le cas du transport intraprovincial, étant donné que dans la majorité des cas, les conteneurs, les véhicules, etc., qui sont utilisés pour ces fins sont aussi utilisés pour le transport interprovincial, les provinces, dans l'ensemble, sont tout à fait désireuses de voir l'application d'un code uniforme.

M. Deniger: Si vous me le permettez, monsieur . . .

Will you allow me, Mr. Chairman, one very short final question?

The Chairman: A very brief one.

M. Deniger: Est-ce que c'est justement, monsieur Charron, parce qu'on anticipe ce genre de difficulté qu'il y a un article, je ne le retrouve pas dans le bill, je pense que c'est l'article 28 de ce projet de loi, que le ministre aura le pouvoir de l'impliquer... 28.(5):

28.(5) Au cas où le Ministre constate, à l'issue de douze mois de négociations ou de tout autre délai qu'il juge convenable, le non-aboutissement,...

[Traduction]

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Deniger, il n'y a pas de doute. Je me demandais seulement si M. Charron . . .

M. Deniger: L'article 24 (1) du bill est libellé comme suit:

Avec l'approbation du gouverneur en conseil, le ministre peut

Peut-être le mot peut devrait-il être remplacé par le mot doit,

conclure avec le gouvernement d'une province un accord portant sur l'application totale ou partielle de la présente loi dans la province . . .

Cela signifie-t-il qu'en absence d'un accord, la loi ne sera pas d'application?

Le président: Excellente question.

Mr. Charron: Mr. Chairman, there is no doubt that problems have arisen during the consultations and negotiations which we have been pursuing with the provinces and there will no doubt be more. But the provinces seem to agree as far as the principle is concerned; and not only that, but some provinces have expressed a wish to go ahead quickly with the act because they realize that their own regulations need to be improved. Being fully aware of their jurisdiction, they want these improvements to be implemented through the act and its regulations.

If it is not possible to move quickly enough, there is no doubt that some provinces will improve their own regulations, which does not preclude from further discussions on the implementation of a uniform code. In view of the fact that in most cases, containers used for intraprovincial transport are also used for interprovincial transport, on the whole, provinces are quite willing to see the uniform code implemented.

Mr. Deniger: If I may, Mr. Chairman.

Puis-je poser une très brève question monsieur le président?

Le président: Il faut qu'elle soit très brève.

Mr. Deniger: Is it because you are anticipating this kind of difficulty that Section 28 of the bill says the following:

28. (5) Where, in the opinion of the Minister, despite reasonable efforts over a period of twelve months after the commencement of negotiations therefor or such longer period as the Minister considers reasonable, an agreement

[Text]

de mettre en vigueur l'article de ce projet de loi après 12 mois. Est-ce que c'est dans ce contexte-là que vous voyez cet article-là?

M. Charron: Nous souhaitons que nous n'aurons pas à utiliser cet article-là.

M. Deniger: Pas à l'utiliser, mais au cas où, il est là. Cela va être vraiment intéressant durant les 12 prochains mois, monsieur Charron.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I will be brief because it is getting close to noon. I am interested in this act from many aspects, but of course the Mississauga incident was very close to home, and, with a main line through my particular constituency and a new transportation facility being built by CN and CP, I am doubly interested.

Will this bill and the regulations provide a continuity of manifest so that emergency forces would know what to look for and where, whether it be on rail or truck, or whatever?

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Yes, the regulations proposed under the bill will demand that. I would like to indicate that there are several factors to be considered. One is that the private truck transport normally does not have a manifest as you would in the for-hire industry, so this does represent an increase in that the vehicles, let us say, of Canadian Tire, which are moving many dangerous goods around, should be accompanied by the appropriate kind of documentation. Second, we are deliberately moving contrary to the trade facilitation, which is going to Telex messages to preclear movements of goods by saying there shall be documents accompanying, and that means accompanying every consignment, not just delivered to the carrier and sent by mail or by telex to the destination terminal. They must be with the goods. This is new to any of the current regulations.

• 1155

Mr. McDermid: Will that manifest be easily interpreted by a fire department; by a police department; by those emergency people who will, in effect, if they come across an accident or whatever, have to read the manifest and act on the contents? Will it be the same manifest in a truck as in a train so that there is a continuity? Do you follow what I am getting at?

Mr. Ellison: Yes, sir. Mr. Chairman, the regulations as proposed are designed to ensure that certain specified pieces of information accompany the consignment on a document. We have not chosen to specify a document because this would be a radical change from the practices in the various modes of transport, which are quite different. There is a railway bill of

[Translation]

pursuant to Section 24 has not been entered into with province . . .

To implement this section of the act after a twelve-month period. Is it in this context that this section has been written?

Mr. Charron: We hope that we will never have to use this section.

Mr. Deniger: Yes, you hope so, but still the section is there. The next 12 months will be really interesting, Mr. Charron.

Le président: Merci monsieur Deniger. La parole est à M. McDermid.

M. McDermid: Merci monsieur le président. Comme il est presque midi, je serai bref. En principe, ce projet de loi m'intéresse par bien des côtés. Je m'y intéresse maintenant d'autant plus que l'accident de Mississauga a eu lieu pas très loin de chez moi et que par ailleurs ma circonscription est traversée par une voie ferrée importante tandis que le CN et le CP s'apprentent à y construire de nouvelles installations.

Le présent projet de loi et ses règlements d'application prévoient-ils la rédaction de déclarations d'expédition, de façon à ce que les services de secours puisse connaître la nature et l'emplacement des marchandises transportées, que ce soit par rail ou par route?

M. Ellison: Merci monsieur le président. Effectivement les règlements d'application l'exigeront. Il faut néanmoins tenir compte de plusieurs facteurs. D'habitude, les entreprises de transport routier ne rédigent pas de déclaration d'expédition comme cela se fait pour les camions de location; sous ce rapport le projet de loi est une amélioration, vu que désormais une firme comme Canadian Tire qui transporte toutes sortes de produits dangereux, serait tenue de joindre les déclarations d'expédition. Deuxièmement, plutôt que d'encourager la facilité qui consiste à envoyer un message télex pour annoncer l'expédition de marchandises, nous allons au contraire insister pour que chaque envoi soit accompagné d'une déclaration d'expédition, que cette déclaration ne soit pas remise au transporteur et expédiée par courrier ou par télex au point de destination mais accompagne bien les marchandises transportées. Ceci est une innovation par rapport à tous les règlements actuels.

M. McDermid: Est-ce que ces déclarations d'expédition seront rédigées de façon à pouvoir être aisément comprises des pompiers ou des agents de police qui seraient appelés sur les lieux d'un accident? Le même format a-t-il été prévu pour les marchandises expédiées par chemins de fer et par camions de façon à en assurer l'uniformité.

M. Ellison: Les règlements prévoient une série de renseignements qui devront obligatoirement figurer sur la déclaration d'expédition accompagnant les marchandises. Nous n'avons pas établi un formulaire unique, car ceci constituerait une innovation radicale par rapport à ce qui se passe actuellement dans les divers modes de transport. Ainsi les bordereaux

[Texte]

lading, which looks different from a highway bill of lading, which looks different from a declaration presented to a ship's master. The emergency forces, though, should be assured, if the regulations are complied with, that the information they want should be available from certain specified people who are in control of the means of transport at the time. We are going to a numerical system as far as possible to overcome language problems with some of the chemical names which are in either English or French, and the emergency response guide here is addressing that question.

Mr. McDermid: Will regulations cover, for example, the separation of various types of commodities, such as an explosive or flammable or a toxic substance; that sort of thing? Will there be regulations covering that which do not exist today? You are nodding yes?

Mr. Ellison: Yes, there will be, but some of them exist today, Mr. Chairman.

Mr. McDermid: In our questioning of CTC we found that in fact they did not exist. When we took a look at some of the commodities that were contained in that unfortunate incident in Mississauga, we found out that chlorine, for example, was not listed as a poison, or propane was not listed as an explosive. Will that type of thing change with the regulations under this act?

Mr. Ellison: Yes, some of it will change, Mr. Chairman. The existing regulations do allow for some segregation but we are hoping to refine that. However, the segregation has to be of a broad nature: that you do not put oxidizing materials with inflammable liquids because the combination results in an explosive. Nevertheless, with the hundreds of thousands of chemicals potentially moving in the system, one cannot delineate in all cases that certain products should not be put together. For example, there are two products you can buy in a common drug store which, if you mix them together, will spontaneously burst into flames. You may walk out of a supermarket with those in one bag under your arm.

Mr. McDermid: I think people understand that accidents do happen. We could legislate from now until eternity and we are not going to stop accidents, but I think our responsibility is to assure people that we are transporting goods in the safest possible way and that, in fact, we are not putting propane with chlorine. I think that is the type of thing the citizens of Canada should feel safe with, knowing that type of thing is covered and will come under this proposed act, under the regulations.

The Chairman: Very briefly, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Oh, really? Okay. I was just getting warmed up, Mr. Chairman.

The Chairman: I suspected that.

[Traduction]

d'expédition des chemins de fer sont tout à fait différents des bordereaux d'expédition des transports routiers qui diffèrent du tout au tout des manifestes. Néanmoins, lorsque ces règlements seront appliqués, les services d'urgence pourront obtenir les renseignements dont ils ont besoin des responsables du moyen de transport en cause. Un code numérique sera mis en vigueur de façon à éviter le problème de langue dans toute la mesure du possible puisque les noms des produits chimiques peuvent être donnés en anglais ou en français. Le guide des urgences contiendra également diverses indications utiles.

M. McDermid: Contrairement, à ce qui se passe actuellement, en termes de nouveaux règlements il faudra prévoir un espace entre certains produits, par exemple, entre des explosifs, des produits inflammables et des produits toxiques.

M. Ellison: Oui, ce sera prévu mais certains règlements de ce genre sont déjà en vigueur, monsieur le président.

M. McDermid: Ce n'est pas ce que nous ont dit les membres de la Commission canadienne des Transports. Dans la catastrophe de Mississauga, le chlore n'aurait pas été classé comme un poison ni le propane comme un explosif. Est-ce que ces règlements empêcheront pareil classement à l'avenir?

M. Ellison: Dans une certaine mesure, monsieur le président. Les règlements actuels exigent une certaine mesure de séparation, séparation que nous comptons renforcer. Les modalités de séparation devront néanmoins être assez générales. Disons par exemple, qu'il faut séparer des produits oxydant des liquides inflammables, car s'ils venaient à se mélanger, il y aurait risque d'explosion. Il ne faut pas oublier cependant que l'on transporte chaque jour des centaines de milliers de produits chimiques différents. On ne peut donc pas préciser exactement que tel produit doit être séparé de tel autre. Ainsi n'importe qui peut acheter en pharmacie deux produits qui, s'ils sont mélangés, s'enflamment immédiatement. Or, rien ne vous empêche, après les avoir achetés, de les mettre ensemble dans un même sac en papier.

M. McDermid: Il est évident que même si on légiférait jusqu'à la fin des temps, cela n'empêcherait pas les accidents. Ce que nous devons faire par contre, c'est veiller à ce que le transport des marchandises se fasse dans les meilleures conditions possibles et à ce que notamment on ne transporte pas ensemble du propane et du chlore. Voilà ce à quoi nos concitoyens peuvent raisonnablement s'attendre lorsque cette loi et ces règlements d'application auront été adoptés.

Le président: Il vous reste très peu de temps, monsieur McDermid.

M. McDermid: Vraiment? Je venais tout juste de me roder, monsieur le président.

Le président: C'est bien ce que je croyais.

[Text]

• 1200

Mr. McDermid: Could this be classified as deregulation, in that we are consolidating a number of areas, a number of jurisdictions under one act? Is it going to make it clear for the shipper, for the chemical company, for whoever it may be?

Mr. Charron: Mr. Chairman, I had not thought of this as deregulation. But certainly the objective of the bill is to make it easier to reduce the numbers of different regulations that deal with the same thing.

Mr. McDermid: That is deregulation to me. Anything that makes it easier for the manufacturer, for the businessman to understand and to follow rules much more simply than is in fact deregulation. That is part of the definition of deregulation.

Mr. Chairman, is that it? Are you telling me that that was my final question?

Okay, since he has not jumped on me, one final question. One of the things that is mentioned in the bill is quantities, quantities of dangerous goods, which will be defined by regulation. Does this vary with product?

Mr. Ellison: Yes, and with groups of product.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. You have not learned like some others to get six questions in on your last one.

Mr. McDermid: I am learning; I am catching on fast.

The Chairman: Gentlemen, Mr. Lumley had two very quick supplementaries. I will allow them, and would indicate at this time for the record that copies of the publication referred to by Mr. Charron are available, but they are in somewhat limited supply. They may be obtained by contacting the Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada, at 992-4624. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. I was just going to say to my colleague, Mr. McDermid, that this can be interpreted as deregulation the ways stimulative deficit is now a reduction of current account deficit.

My two short questions are, one, since you have been discussing the draft regulations, will they be tabled? Can they be tabled before this Committee? Two, how do we compare with the United States? In discussions that I have had with the trucking people, for example, they say that the U.S. regulations are tougher than the Canadian standards and in many cases they operate because they do business across the border under U.S. regulations. Will our regulations now compare with the U.S.?

The Chairman: In respect, of the first part of Mr. Lumley's question, the Parliamentary Secretary may want to respond, on whether or not the draft regulations could be tabled. I have some hesitation about that, Mr. Lumley, but on the other hand it is simply because I am not sure or certain myself. The Parliamentary Secretary may want to comment and I would ask—

[Translation]

M. McDermid: Pourrait-on dire que la réglementation a été supprimée en ce sens que différentes dispositions et règlements sont regroupés dans une loi? Est-ce que cela rendra les choses plus claires pour l'expéditeur, le fabricant de produits chimiques et les autres intéressés?

M. Charron: Je n'ai pas envisagé cela comme une suppression de règlements. Un des objectifs du bill est bien néanmoins de réduire le nombre global des règlements s'appliquant à une même chose.

M. McDermid: C'est ce que j'entends par suppression des règlements, à savoir tout ce qui permet aux fabricants et aux commerçants de mieux comprendre et d'appliquer les règles.

C'est ma dernière question, monsieur le président?

D'accord. Je vais en profiter pour poser une dernière question. D'après le projet de loi, les quantités de produits dangereux seront définies par voie de règlement. Est-ce que ces quantités varieront d'un produit à l'autre?

M. Ellison: Oui et aussi selon les catégories de produits.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Contrairement à certains de vos collègues, vous ne semblez pas connaître le truc qui consiste à inclure six questions dans la dernière.

M. McDermid: J'apprends très rapidement.

Le président: M. Lumley a demandé à poser deux questions supplémentaires. Je vais donc lui donner la parole. Je vous signale entre parenthèses que les documents évoqués par M. Charron sont disponibles en quantités limitées au ministère des Transports. Il suffit de composer le 992-4624 qui est le numéro du Service des transports des produits dangereux. Vous avez la parole M. Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. J'allais dire à M. McDermid qu'on pourrait baptiser ceci de simplification des règlements tout comme la réduction du déficit des comptes courants est devenue un déficit destiné à stimuler l'économie.

Je voudrais bien savoir si les projets de règlements seront déposés au comité? Deuxièmement, comment notre situation chez nous sous ce rapport se compare-t-elle avec celle des États-Unis? Des camionneurs avec lesquels j'ai eu l'occasion de parler m'ont dit que les règlements américains sont bien plus stricts que les nôtres et que pour franchir la frontière américaine, ils doivent respecter les règlements en vigueur aux États-Unis. Est-ce que les nouveaux règlements seront comparables aux règlements américains?

Le président: Le secrétaire parlementaire pourra sans doute vous dire si les projets de règlements seront déposés ou non. Quant à moi, je ne suis pas sûr. Je pense qu'il est préférable de demander au secrétaire parlementaire de vous répondre.

[Texte]

Mr. Jelinek: Mr. Chairman, I cannot comment on it but I will be happy to check into it and reply to Mr. Lumley.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, currently the United States regulations are indeed more restrictive than the regulations governing the highway mode of transport, generally speaking. That is generally speaking because in many provincial jurisdictions there are sketchy regulations rather than comprehensive. In the future, the regulations that would be imposed on the trucking industry under this bill would be at least equal to the American regulations, sometimes different and in some occasions perhaps a little more restrictive than the United States ones. All of these, the differences and the more restrictive, of course, are a concern to the trucking associations of Canada, and we are hoping to work out with them precisely why we should go to more restrictive runs than is current in the United States.

• 1205

Mr. Lumley: That is a very positive step, then.

In essence, we seem to concentrate our whole discussion and thought process, in respect to this bill, to the transportation of dangerous goods by rail when really, the highway side—with trucks, in essence—comes more into contact with the people we represent who live downtown and in these sort of areas. This bill is very positive in its terms in that you are going to upgrade the transportation of dangerous goods standards on the highway side, even tougher than in the United States.

That is good.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

I and all of the House want to express very sincere appreciation to the three witnesses—not that they have seen the last of us, they of us or we of them, but we appreciate the extended time that they have taken. It gets us, I think, off to a good start with consideration of the bill.

Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

If I could just make a statement with respect to this emergency guide—

The Chairman: Yes.

Mr. Ellison: We entered into a joint publishing contract with Copp, Clark Limited and Pitman and they are a representative of the private industry of this country. And they are selling the book. We have purchased from them a certain number of volumes which we will be distributing to federal and provincial governments, officials and parliamentarians. But we should not take away their market.

The Chairman: A comment and observation well put. God forbid this Committee interfere with free enterprise.

Gentlemen, the Committee is adjourned until 11.00 a.m., Tuesday, December 4, 1979, when we shall consider Vote 100, Surface Transportation Program under Transport, dealing

[Traduction]

M. Jelinek: Je ne puis rien vous dire pour le moment, mais je vais vérifier et vous tiendrai au courant.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Les règlements actuellement en vigueur aux États-Unis sont effectivement plus stricts que les règlements canadiens régissant le transport routier en général. J'ajoute en général, car dans certaines provinces, les règlements sont plutôt vagues. Les règlements d'application du présent projet de loi seront au moins aussi stricts que les règlements régissant le transport routier aux États-Unis; il y aura sans doute certaines variantes et certains seront même plus stricts. Cela inquiète d'ailleurs les associations de routiers canadiens auxquelles nous espérons pouvoir expliquer les motifs qui nous poussent à adopter dans certains cas des règlements plus stricts que ceux en vigueur aux États-Unis.

M. Lumley: C'est quelque chose de très positif.

Enfait, nous semblons centrer notre discussion dans ce projet de loi sur le transport des produits dangereux par rail, alors qu'en fait c'est le transport routier qui pourrait causer le plus de problèmes, étant donné que les camions passent au coeur même de nos villes. Ce projet de la est très positif puisqu'on va revoir les normes de transport par route des produits dangereux et que le contrôle sera encore plus sévère qu'aux États-Unis.

C'est une très bonne initiative.

Le président: Merci monsieur Lumley.

Je tiens, ainsi que tous les autres députés, à remercier très sincèrement ces trois témoins. Nous nous verrons encore, c'est certain, mais nous sommes heureux de les avoir eus ici si longtemps. Cela nous permet de bien démarrer l'étude du projet de loi.

Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Peut-être pourrais-je faire un commentaire au sujet de ce guide d'urgence.

Le président: Allez-y.

M. Ellison: Nous avons passé un contrat de publication avec *Copp Clark Limited* et *Pitman*, qui représentent le secteur privé. Ce sont ces firmes qui vendent le livre. Nous leur avons acheté un certain nombre de volumes que nous distribuerons aux gouvernements fédéral et provinciaux, aux hauts fonctionnaires et aux parlementaires. Cependant, nous ne devrions pas leur enlever leur marché.

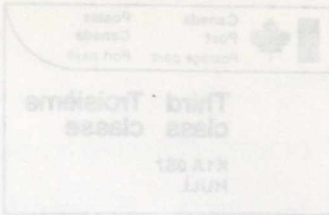
Le président: Evidemment. Il ne manquerait plus que cela que le comité se mêle de ces questions.

Messieurs, la séance est levée jusqu'au mardi 4 décembre 1979 à 11h00 du matin où nous étudierons le crédit 100, Programme des transports de surface, paiement à la société de

[Text]
with Northern Transportation Company Limited in the Main
Estimates 1979-80 for the fiscal year ending March 31, 1980.

[Translation]
transport du Nord Limitée. Nous étudierons donc le Budget
principal pour 1979-1980 pour l'année fiscale se terminant le
31 mars 1980.

It is requested that you cover ONLY the
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sackville Street, Ottawa,
K1A 0S2.
In case of non-delivery,
return this COUVERTURE SENTIMENT
to the Canadian Government Printing
Office, Supply and Services Canada,
45 Sackville Street, Ottawa,
K1A 0S2.



CHAMBRE DES COMMUNES

Assemblée n° 13

Le mardi 4 décembre 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Main Estimates 1979-80
Vote 100—Surface Transportation
Program under TRANSPORT

Budget principal 1979-1980
Crédit 100—Programme des transports de
surface sous le titre de TRANSPORT

WITNESSES—TÉMOINS

WITNESSES:

TÉMOINS:

From the Department of Transport:
Mr. J.L. Carron, Assistant Deputy Minister, Coordinator
Mr. T.D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous
Goods
From the Department of Justice:
Mr. B. Shafer, Legislative Counsel

From the Department of Transport:
M. J.L. Carron, sous-ministre adjoint, Coordinateur
M. T.D. Ellison, directeur, Transport des marchandises
dangereuses
Du ministère de la Justice:
M. B. Shafer, conseiller législatif

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

1^{re} session parlementaire
de la 31^e législature, 1979



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. J.L. Charron, Assistant Deputy Minister, Coordination;
Mr. T.D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous
Goods.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel.

Du ministère des Transports:

M. J.L. Charron, sous-ministre adjoint, Coordination;
M. T.D. Ellison, directeur, Transport des marchandises
dangereuses.

Du ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, conseiller législatif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Tuesday, December 4, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mardi 4 décembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

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

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80
Vote 100—Surface Transportation
Program under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980
Crédit 100—Programme des transports de
surface sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. J. M. Forrestall
Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Blockstael
Campbell (*LaSalle*)
Deniger
Ferguson
Gass

Harquail
Ittinuar
Jelinek
Lumley
McDermid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. J. M. Forrestall
Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

McLean
Murphy
Nylander
Richardson (*Humboldt-
Lake Centre*)

Robinson (*Etobicoke-
Lakeshore*)
Towers
Turner—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, December 3, 1979:

Mr. Murphy replaced Mr. Peters;
Mr. Ittinuar replaced Mr. Blaikie.

On Tuesday, December 4, 1979:

Mr. McLean replaced Mr. Mayer.

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

Le lundi 3 décembre 1979:

M. Murphy remplace M. Peters;
M. Ittinuar remplace M. Blaikie.

Le mardi 4 décembre 1979:

M. McLean remplace M. Mayer.

From the Department of Transport

Mr. J.L. Charrois, Assistant Deputy Minister, Coordination
Mr. T.D. Ellis, Director, Transport of Dangerous Goods

From the Department of Justice

Mr. B. Shaffer, Legislative Council

From the Department of Transport

Mr. J.L. Charrois, sous-ministre adjoint, Coordination
Mr. T.D. Ellis, directeur, transport de marchandises dangereuses

From the Department of Justice

Mr. B. Shaffer, conseil législatif

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

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

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 4, 1979
(14)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 11:10 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Ittinuar, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers and Turner.

Other Member present: Mr. Roy (*Laval*).

Witnesses: Mr. S. D. Cameron, Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited. Mr. J. Jacques Séguin, Director General, Arctic Transportation, Transport Canada.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Chairman called Vote 100—Surface Transportation Program under TRANSPORT.

Mr. Cameron made a statement.

The witnesses answered questions.

At 12:14 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, December 6, 1979.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 DÉCEMBRE 1979
(14)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 10, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Ferguson, Forrestall, Harquail, Ittinuar, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers et Turner.

Autre député présent: M. Roy (*Laval*).

Témoins: M. S. D. Cameron, président du conseil d'administration, *Northern Transportation Company Limited*. M. J. Jacques Séguin, directeur général, Transport dans l'Arctique, Transports Canada.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Le président met en délibération le crédit 100—Programme des transports de surface sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Cameron fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 14, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 6 décembre 1979, à 15 h 30.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, December 4, 1979

• 1108

[Text]

The Chairman: Good morning, gentlemen. We shall resume consideration of our order of reference relating to the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

I shall call this morning, gentlemen, Vote 100, payments to the Northern Transportation Company Limited for the Keewatin resupply operation under Surface Transportation Program within Transport.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transportation Program

Vote 100—Payments to the Northern Transportation Company Limited pursuant to contracts—\$800,000.

The Chairman: You will find, for your convenience, this vote listed in your Blue Book on pages 28-68 to 28-69.

It is my pleasure to welcome this morning Mr. S. D. Cameron, Chairman of the Board. Mr. Cameron, you might introduce your officials, and if you had a brief opening statement, tell us how you got on this summer up there in the North. I think we would appreciate it.

Mr. S. D. Cameron (Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited): Thank you, Mr. Chairman. This is Mr. Jacques Séguin, who is the Director General, Arctic Transportation, in the Department of Transport. I am wearing my chairman's hat today as Chairman of Northern Transportation, Mr. Jacques Séguin represents the Department of Transport.

I might open with a few remarks, Mr. Chairman. I did bring some material around that gives some brief background of the company. I do not propose to go through all of that, but I would like to mention a few things.

• 1110

First of all, Mr. Lionel R. Montpetit, who is the President and Chief Executive Officer of the company, regrets that he is absent today. As I explained to your office, Mr. Chairman, Mr. Montpetit is in the U.S.. I explained this and your office graciously agreed that he would not need to be recalled from his trip.

To mention Northern Transportation, it goes back many years in the Mackenzie River Valley, back almost fifty years, when the initial company which became National Transportation was formed. It did become National Transportation Company Limited in 1934. In 1936 all the shares of the company were purchased by Eldorado Gold Mines, which now is Eldorado Nuclear. In 1944, when Eldorado Gold Mines was taken over by the government, the company, of course, as a subsidiary, came along under Crown ownership. During the succeeding years, it increased its operation, began operation in

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 4 décembre 1979

[Translation]

Le président: Bonjour, messieurs. Nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

Aujourd'hui, je vais mettre en délibération le crédit 100, paiements à la Société des transports du Nord Limitée à l'égard de la mission de ravitaillement du district de Keewatin, dans le cadre du Programme des transports de surface, au chapitre des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 100—Paiements à la Société des transports du Nord Limitée conformément à des marchés conclus \$800,000.

Le président: Dans votre Livre bleu, vous trouverez ce crédit aux pages 28-68 et 28-69.

Ce matin, j'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue au président du conseil, M. S. D. Cameron. Monsieur Cameron, vous voudrez peut-être nous présenter vos collègues, et faire une brève déclaration préliminaire; dites-nous comment cela s'est passé cet été dans le Nord. Nous l'apprécierions, je pense.

M. S. D. Cameron (président du conseil, Société des transports du Nord Limitée): Merci, monsieur le président. Voici M. Jacques Séguin, directeur général des transports dans l'Arctique, de Transports Canada. Aujourd'hui, je suis là à titre de président de la Société des transports du Nord Limitée, et M. Jacques Séguin représente le ministère des Transports.

Je ferai quelques commentaires préliminaires, monsieur le président. J'ai apporté certains documents vous donnant un aperçu général de la compagnie. Je n'ai pas l'intention de tout lire, mais je veux mentionner certaines choses.

D'abord, le président-directeur général de la compagnie, M. Lionel R. Montpetit, regrette de ne pas être là aujourd'hui. Monsieur le président, comme je l'ai expliqué à votre bureau, M. Montpetit est aux États-Unis. C'est ce que j'ai expliqué à votre bureau, et ils ont aimablement consenti à ce qu'il n'abrège pas son voyage.

Il y a presque cinquante ans, on a créé dans la vallée du fleuve MacKenzie une compagnie qui devait, en 1934, devenir la Société des transports du Nord Limitée. En 1936, l'Eldorado gold Mines Limited, qui est maintenant l'Eldorado Nucléaire, Limitée, faisait l'acquisition de toutes les actions de la Société des transports du Nord Limitée. Lorsqu'en 1944, les actions de l'Eldorado étaient expropriées par le gouvernement, la société, à titre de filiale, est devenue propriété de la Couronne, bien sûr. Au cours des années qui suivirent, elle a accru ses activités; en 1958, elle s'implanta dans l'Arctique de

[Texte]

the Western Arctic in 1958, when it began to handle the supplies on the 25 Dew Line sites.

In 1964, it absorbed the Yellowknife Transportation Company Limited, thereby acquiring some ten tugs and 17 barges. This had been a competitor on the Mackenzie. That company is now inactive, although it is still carried as a company on our annual report.

In 1973, the major enlargement, capital expenditure program, occurred, a program of \$35 million, which added some four mainliner tugs, a yarding tug, and some 24 barges to the plant of the company. also in that same year, 1973, the subsidiary, Grimshaw Trucking and Distributing Co. Ltd., which is very active, was acquired.

In 1975, the company was requested by the government to begin the resupply service in Keewatin.

Much more detailed information is given in the material I passed out to you, but I do not propose to go into any more detail unless I am asked to do so.

I would like to tell you that today the company extends over some 5,000 miles, and at the back of that material I gave you is a map showing the shipping routes of the company: 1,700 miles from Fort McMurray up to the mouth of the Mackenzie; in the Arctic itself, from Prudhoe Bay to Spence Bay in the east on the Boothia Peninsula, some 1,200 miles; there are some 1,100 miles of branch lines going into Athabasca, Great Bear Lake, and Great Slave Lake.

The company has some three coastal vessels, 26 tons and 167 barges in its operation. It also has in its trucking subsidiary some 67 tractors and 166 trailer units. So the company is a substantial company, on a consolidated basis and in the individual companies which make it up.

The company was profitable up to 1969, but since that year right up to 1978, it has been profitable in only one year, 1972. The turning point really came in 1977, in which year and the following year the company did have an operating profit, but not a net profit. I am pleased to come before you at a time when I can report the company is in a net profit position for this last year of operation. The books are closed until the end of the year, of course, but it looks very much like the company will have a net profit of about \$1.2 million, which is of great satisfaction to the company and its management.

Mr. Chairman, that is all I would propose to say as opening remarks. I hope I will be able to respond to all your questions. If not, I shall certainly see the answers are provided to you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Cameron.

I have Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

I too want to welcome Mr. Cameron to this Committee. If I am not mistaken, Mr. Chairman, this is one of the few times that the Standing Committee on Transport has heard as witnesses officials from Northern Transportation Company Limited. You have more experience in this than I do, Mr.

[Traduction]

l'ouest, où elle commença à approvisionner les 25 postes de la ligne Dew.

En 1964, elle achetait la Société des transports de Yellowknife Limitée, une compagnie rivale sur le Mackenzie, dont l'actif comprenait dix remorqueurs et dix-sept chalands. Quoique cette compagnie soit toujours dans notre rapport annuel, elle n'est plus en activité.

En 1973, la société ajoutait quatre remorqueurs, un remorqueur de service et 24 chalands, le tout faisant partie d'un programme d'expansion du capital de 35 millions de dollars. Encore la même année, la compagnie achetait la compagnie de camionnage et de distribution Grimshaw Limitée, dont l'activité est très intense.

En 1975, le gouvernement demandait à la société de lancer un nouveau service de réapprovisionnement pour le district de Keewatin.

A moins que vous ne me le demandiez, je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails. Vous trouverez de plus amples informations dans le document que je vous ai distribué.

De nos jours, les opérations et les services de la compagnie couvrent une étendue de 5,000 milles, et à la fin du document que je vous ai transmis, vous trouverez une carte indiquant le circuit routier et maritime de la société. Comme le montre la carte, la société dessert le bassin du Mackenzie, de son embouchure jusqu'à Fort McMurray, ce qui représente une distance de 1,700 milles; elle dessert aussi le Grand lac de l'Ours, le Grand lac des Esclaves et le lac Athabasca, réseau qui représente 1,100 milles de voies maritimes secondaires. De plus, la société assure des services dans l'Arctique, vers l'est, jusqu'à la presque île de Boothia, y compris la baie de Prudhoe, ce qui représente environ 1,200 milles.

De plus, la compagnie a en service trois navires côtiers, 26 remorqueurs et 167 chalands. Sa filiale, son entreprise de camionnage, compte quelque 67 tracteurs et 166 remorques. C'est donc une compagnie importante, composée de plusieurs compagnies individuelles.

Jusqu'en 1969, la compagnie avait réalisé des profits, mais de 1969 à 1978, elle n'a connu qu'une bonne année, et c'était en 1972. Pour la compagnie, le point tournant fut 1977, année où elle a réalisé un profit d'exploitation, mais non un profit net. Je suis ravi de vous annoncer que la compagnie a fait un profit net au cours de sa dernière année d'exploitation. Évidemment, les livres sont fermés jusqu'à la fin de l'année, mais il semble que la compagnie réalisera un profit net d'environ 1.2 million de dollars, ce qui satisfait grandement la compagnie et sa direction.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire en fait de déclaration préliminaire. J'espère être en mesure de répondre à toutes vos questions. Autrement, je m'assurerai qu'on vous fournisse ces réponses.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Cameron.

Je donne la parole à M. Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Monsieur Cameron, je veux également vous souhaiter la bienvenue à ce Comité. Sauf erreur, monsieur le président, c'est l'une des rares fois où des représentants de la Société des transports du Nord Limitée comparaissent devant le Comité permanent des transports. Vous avez plus d'expérience que

[Text]

Chairman, and maybe you have heard them before, but it is the first time I have been aware of them, in the last two Parliaments, anyway.

• 1115

The Chairman: They are not frequent visitors but we warmly welcome them.

Mr. Lumley: My first question, Mr. Cameron—and really it is too bad that Mr. Montpetit cannot be here because I think he could probably answer this question a little easier than yourself: as one of our distinguished public servants, it may put you a little bit at a disadvantage, for which I apologize—but as you know, the government has announced that Northern Transportation Company Limited is one of the Crown corporations which it intends to privatize, and I wonder, sir, if you could advise members of the Committee of the Board's position and/or opinion on that tentative decision.

Mr. Cameron: Yes, Mr. Chairman.

I think I should probably make it clear to begin with that I am here as the Chairman of the Northern Transportation Company Limited. In my relationships with the present Minister and the previous Minister, when I talked to them on Northern Transportation matters, I spoke as Chairman of the Board; and the Department itself was advised by my colleagues on the right and the Assistant Deputy Minister, Co-ordination. So, I am speaking as the Chairman of the Board of Northern Transportation Company Limited, not as a senior officer in the Department of Transport.

The Board did express its view to the Minister, and the Board's view, I must say, was not a unanimous view; but at its board meeting of August 16, it did discuss privatization at considerable length and directed that a letter be addressed to the Minister expressing the Board's view. In brief, the Board felt that Northern Transportation Company Limited was a reasonable area, a reasonable company, to be a Crown agency. It felt that there were advantages for the northern Canadian—although not all northern Canadians would agree with that—for the company, obviously, and for the government.

The Board expressed these views to the Minister. The Board asked that if privatization was decided upon, it would want to emphasize that it felt there should be a great deal of consideration given to the services that are provided to the people of Northern Canada, the numbers of whom are not economic, and felt that there would need to be arrangements made with whoever purchased the company that would guarantee the continuance of that service.

I might say that the Board and the company are co-operating fully in the matter of privatization. Mr. Montpetit and the Vice-President of Finance and myself have met with the privatization unit and are providing all the information that they are requesting.

I might also say that the management of the company feels that it can operate efficiently under government ownership or under private ownership. I am speaking of the management there rather than the board of directors.

[Translation]

moi, monsieur le président, et peut-être que vous les avez déjà entendus. Pour ma part, c'est la première fois, du moins au cours des deux dernières législatures.

Le président: Ils ne viennent pas souvent, mais nous les accueillons chaleureusement.

M. Lumley: Monsieur Cameron, je regrette que M. Montpetit soit absent, il serait probablement plus en mesure que vous de répondre à cette question. Comme vous êtes un de nos distingués fonctionnaires, je m'excuse si cela peut vous mettre un peu dans l'embarras. Mais comme vous le savez, le gouvernement a déclaré que la Société des transports du Nord Limitée était l'une des sociétés de la Couronne qu'il avait l'intention de rendre au secteur privé. Pourriez-vous faire part aux membres du Comité de la position ou de l'opinion du conseil face à cette intention?

M. Cameron: Oui, monsieur le président.

Je tiens d'abord à préciser que je suis là à titre de président de la Société des transports du Nord Limitée. Dans mes rapports avec l'actuel ministre, et son prédécesseur, c'est donc à ce titre que je discutais des questions des transports du Nord. Mon collègue à ma droite, le sous-ministre adjoint responsable de la coordination, conseillait le ministère. Donc, je ne suis pas là en tant que haut fonctionnaire du ministère des Transports, mais à titre de président du conseil de la Société des transports du Nord Limitée.

Le conseil a transmis son opinion au ministre et je devrais dire que son opinion ne faisait pas l'unanimité; c'est lors d'une réunion du conseil, le 16 août dernier, que nous avons longuement discuté de la privatisation et que nous avons envoyé une lettre au ministre à cet effet. En résumé, l'opinion du conseil, c'est qu'il est logique que la Société des transports du Nord Limitée, que ce secteur, que cette compagnie, soit une société de la Couronne. Quoique tous les Canadiens du Nord ne soient pas d'accord, le conseil pense que c'est avantageux pour eux qu'il en soit ainsi, que c'est évidemment avantageux pour la compagnie et pour le gouvernement.

Voilà le point de vue que le conseil a transmis au ministre. Dans le cas où l'on choisirait la privatisation, le conseil insisterait pour que l'on prenne sérieusement en considération les services offerts aux gens du Nord,—bon nombre de ces services ne sont pas rentables,—et le conseil est d'avis qu'il serait nécessaire d'assurer la continuité de ces services en concluant des ententes avec quiconque achètera la compagnie.

Je voudrais que, pour cette question de privatisation, il y ait une entière collaboration de la part du conseil et de la compagnie. M. Montpetit, le vice-président des finances, et moi-même, avons rencontré l'unité de privatisation et nous leur fournissons tous les renseignements qu'ils demandent.

J'ajouterai que la direction de la compagnie pense pouvoir fonctionner efficacement sous propriété gouvernementale ou privée. Je parle de la direction par opposition au conseil d'administration.

[Texte]

Mr. Lumley: Mr. Cameron, I show my bias by saying that I would think, without having, obviously, firsthand expertise in that area, that Northern Transportation could almost be considered a utility in the North, in the same degree as we consider some companies down here an absolute necessity.

The President of the Treasury Board, in making his announcement, if I am not mistaken, indicated that the basic services that are now provided by Northern Transportation must be provided by any company acquiring Northern Transportation. The loss that is presently incurred—I think you said incurred since 1972—to my mind, would necessitate a substantial increase in rates for the services they provide; and since the North already has a very high cost of living because of getting goods up there, does this not mean a real increase in the cost of goods and services to the people served by Northern Transportation?

Mr. Cameron: Mr. Chairman, I would not think that would be necessarily so; that would depend on the arrangements that are made regarding the sale. We are carrying a substantial debt load, some \$39 million of debt, and that of course works in the area of your costs. It depends, I think, on what arrangements are made at the time of sale, whether a private purchaser could make a reasonable return on investment and if so, the rates undoubtedly will go up because all rates are going up with the increase in costs and inflation. But I do not think it would be necessarily so that they would go up simply because of privatization.

• 1120

Mr. Lumley: All things equal, they would go up. It depends on the terms of sale. For example, if the government wrote off the capital debt, then obviously they would not have to carry the debt that you have been forced to carry all these years. If I am not mistaken, you had an operating profit in two of the last three or four years, but have had a net loss because of the debt in capital you have incurred over the years.

Mr. Cameron: That is part of the reason that there has been a loss. It is a rather complicated picture because the traffic has not been what was originally forecast in 1972, and because that traffic had decreased we are still not back up to the level of the 1972 traffic. There is not the revenue coming in. Traffic is gradually building up again. It has been gradually building up since 1973, I guess. So there is greater revenue coming in.

It would be very difficult in my opinion for a company to take over the financial arrangements that now exist for the company and get a return on investment that would interest a private purchaser.

Mr. Lumley: About the future of Northern Transportation or any company that assumed its responsibilities with respect to the Dempster Highway, is there still the same need for Northern Transportation now that the Dempster Highway is open and goods can be transported year round?

[Traduction]

M. Lumley: Monsieur Cameron, je vais faire preuve de partialité en vous disant qu'à mon avis, sans avoir évidemment de compétence directe dans ce domaine, dans le Nord, on pourrait presque considérer cette société de transports comme un service public, au même degré que les autres compagnies sont considérées comme absolument nécessaires.

Sauf erreur, dans sa déclaration, le président du Conseil du Trésor a déclaré que toute compagnie se portant acquéreur de la Société des transports du Nord devra assurer les services essentiels que cette société fournit présentement. A mon avis, les pertes subies depuis 1972 nécessiteraient une augmentation importante des tarifs pour les services offerts; étant donné que le coût des transports dans cette région fait que le coût de la vie y est très élevé, cela ne signifie-t-il pas une augmentation réelle du coût des biens et services pour les gens desservis par la Société des transports du Nord?

M. Cameron: Monsieur le président, je ne pense pas que ce serait nécessairement le cas; cela dépendrait des ententes conclues au moment de la vente. Notre fardeau, au chapitre de la dette, est très importante; il est de l'ordre de 39 millions de dollars; évidemment, cela affecte les coûts. Cela dépend des dispositions prises au moment de la vente. Pour que l'entreprise privée se portant acquéreur réalise un rendement raisonnable sur son investissement, les tarifs devront sans doute être augmentés, car ils suivent les augmentations des coûts et du taux d'inflation. Toutefois, ils n'augmenteront pas uniquement à cause du retour au secteur privé.

M. Lumley: De toute façon, ils augmenteraient en fonction des conditions de vente. Si le gouvernement radiait la dette d'établissement, cette entreprise serait libérée du fardeau que vous avez dû porter pendant toute ces années. Sauf erreur, alors que vous avez réalisé des bénéfices d'exploitation à la fin de deux des trois ou quatre dernières années, vous avez quand même assumé une perte à cause de la dette d'établissement que vous avez accumulée au cours des années.

M. Cameron: C'est une des raisons pour lesquelles nous avons assumé une perte. La situation est assez complexe, car le trafic n'a pas atteint le niveau prévu en 1972, et nous ne sommes mêmes pas revenus au niveau de 1972, à cause des baisses subséquentes. Le trafic revient progressivement à la normale depuis 1973, je crois, et les recettes augmentent en conséquence.

La situation financière actuelle de la société n'offrirait jamais un taux de rendement susceptible d'intéresser une entreprise privée.

M. Lumley: Pour ce qui est de l'avenir de la Société des transports du Nord Limitée, ou de toute autre société assumant ses responsabilités à l'égard de la route Dempster, les besoins en matière de transport dans le Nord sont-ils toujours les mêmes, maintenant que des marchandises peuvent être transportées par la route Dempster pendant toute l'année?

[Text]

Mr. Cameron: We are expecting some decrease in traffic on the Mackenzie with the completion of the Dempster. Much of the traffic that will go to the Dempster will be traffic that, frankly, we have not found too profitable—corn flakes traffic. Much of the bulk transportation, the oil, and so on that goes into the North we expect will still continue to go in by Northern Transportation Company Limited. There will be some impact but we are not anticipating a large impact.

Mr. Lumley: The Berger inquiry and the decision not to go ahead at the present time with the Mackenzie Valley Pipeline, were those forecasts you mentioned earlier, back in 1972, predicated on the Mackenzie Valley Pipeline going ahead and were capital costs incurred as the result of those forecasts that are now contributing heavily to your debt load?

Mr. Cameron: It was the whole development, I think, in exploration activity in the North. To give you an example, in 1972 the highest amount of traffic was carried and that was almost 400,000 tons; the forecast at that time made for the following year was 500,000 tons; in fact it went down to 328,000. So, instead of an increase in traffic, part of which certainly was related to the pipeline, it was also related to the general exploration activity in the North and it looked like we were on a curve—and this was true of all companies, it was not only Northern transportation—that necessitated an increase in capacity. I am not answering your question very directly, it was a partial answer, a partial reason.

Mr. Lumley: What areas of changes of operation have you instituted which have produced an operating profit in the last couple of years?

Mr. Cameron: I think the major thing has been a very rigorous control of costs. To give you an example, we are carrying now more traffic than we were carrying in 1973 and 1974, and it is being done with considerably fewer people, in total almost a third fewer people, and similar cost reductions and cost control in other areas has, I think, produced the operating profit and now a net profit.

• 1125

Mr. Lumley: There is no reduction in service.

Mr. Cameron: No reduction in service.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Cameron, you will have to bear with me because I am from small town Ontario, so I do not know too much about the Northern Transportation. My questioning is probably going to be more of an education than anything else.

Do you have competition in that area? Are there other transportation companies that are providing the same service in that area?

Mr. Cameron: I would have to break it down into areas. When we are speaking of the company we are speaking of the consolidated, we are speaking both of the trucking enterprise and the marine enterprise. In the marine enterprise, for example on Hudson Bay, on the Keewatin there is no competition.

[Translation]

M. Cameron: Nous nous attendons à ce que l'ouverture de la route Dempster entraîne une diminution du trafic sur le Mackenzie. Toutefois, la plupart des marchandises qui seront transportées par cette route ne sont pas rentables. Le transport en vrac, celui du pétrole par exemple, vers le Nord demeurera la responsabilité de la Société des transports du Nord Limitée. L'impact sera donc assez simple.

M. Lumley: Par suite de l'enquête Berger, on a décidé d'abandonner pour l'instant le pipe-line de la vallée du Mackenzie. Les prévisions que vous avez établies en 1972 tenaient-elles compte de la construction du pipe-line de la vallée du Mackenzie et ont-elles donné lieu à des dépenses d'établissement qui sont venues d'ajouter à votre dette?

M. Cameron: Ces prévisions tenaient compte de l'ensemble des activités de prospection dans le Nord. Par exemple, nous avons atteint un chiffre record en 1972, 400,000 tonnes. Nous prévoyions alors atteindre 500,000 tonnes l'année suivante, alors qu'il y a eu une diminution à 328,000. Nous prévoyions donc des augmentations, en partie à cause du pipe-line, mais aussi à cause de l'ensemble des activités de prospection dans le Nord, qui annonçaient une tendance à la hausse—pour toutes les sociétés, non seulement la Société des transports du Nord—justifiant une augmentation de capacité. Je vous donne seulement une réponse partielle.

M. Lumley: Quels changements ont donné lieu à ces bénéfices d'exploitation au cours des dernières années?

M. Cameron: Ces bénéfices découlent en premier lieu d'un contrôle rigoureux des coûts. Pour vous en donner un exemple, pour l'instant, nous transportons plus de marchandises que ce n'était le cas en 1973 et 1974. En fait, nous transportons ces marchandises tout en ayant un tiers de personnel en moins à notre service, et ceci, conjugué à des réductions de coût et des contrôles de coût dans d'autres secteurs, a abouti, je crois, à un profit d'exploitation, puis maintenant à un profit net.

M. Lumley: Il n'y a pas eu de réduction de service?

M. Cameron: Non.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Monsieur McDermid, vous avez la parole.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Monsieur Cameron, vous allez devoir faire preuve de patience avec moi, car je viens d'une petite ville de l'Ontario et, par conséquent, je ne suis pas très versé au sujet de la Société des transports du Nord Limitée. Il est probable que mes questions me permettront surtout de me renseigner.

Est-ce que vous faites face à de la concurrence dans ce domaine? Est-ce qu'il y a d'autres compagnies de transports qui fournissent le même service?

M. Cameron: Il me faut maintenant décomposer la question par secteur. Lorsque nous parlons de la société, nous parlons de l'entreprise de camionnage et de l'entreprise maritime intégrée. Du côté maritime, par exemple, dans la baie d'Hudson, sur la Keewatin, il n'y a pas de concurrence. Le gouverne-

[Texte]

We were asked to go in there and the government guaranteed that we would be carrying the government cargoes. In Lake Athabasca there really is no competition, significant competition. On the Mackenzie, the company carries something close to 80 per cent of the freight on the Mackenzie, but there is some competition on the Mackenzie.

Mr. McDermid: Foothills Pipeline, would that have anything to do with your operation? Would you be involved in that in any way if in fact it went through?

Mr. Cameron: No, we are not expecting that that will have any significant impact on the carriage of the company.

Mr. McDermid: I guess the deficit has been running at, what, around \$2 million a year, approximately? You say this year it looks very promising.

Mr. Cameron: Our deficits have varied considerably. They have gone from a profit position in 1972 of just about \$2 million. The next three years, the next four years, were successively worse until in 1976 we had a net loss of \$5.4 million. They have been improving ever since that time and now this year we have a net profit of approximately \$1.2 million that we are expecting.

Mr. McDermid: Is that because of your reduction in staff and your streamlining, increased rates? What do you attribute your profit this year to?

Mr. Cameron: There are a variety of reasons, some of which hopefully will be repeated but we are not at all confident will be repeated. The company still is losing money on the Mackenzie, but through a variety of things which occurred this year—particularly, we were chartering some of our equipment. We are chartering to Canmar, the company doing the drilling up there, and other companies operating up North. This has significantly improved our picture as compared to our outlook. The revenue is higher because of increased freight. I must concede that we have also made some money on financial management of the cash flow. It has resulted in something around \$1 million, in that area. So there are a variety of things that occurred which may not necessarily continue into the future.

Mr. McDermid: Is one of the mandates of the company to lease its equipment out? Is that what it was originally designed for?

Mr. Cameron: Well, the mandate of the company, as you put it, is to operate the transportation system in the North and, I have forgotten the words, my colleagues may recall it, but associated activities. There is nobody else to rent it from.

Mr. McDermid: What are you leasing, barges and . . .

Mr. Cameron: Yes. We leased a camp barge last year, plus the catering for that, and our revenue from that amounted to something over \$500,000. We leased barges to Canmar and the revenue from that is in the \$500,000 area also.

[Traduction]

ment nous a demandé d'offrir ce service et il nous a garanti que nous transporterions les marchandises gouvernementales. Au lac Athabasca, il n'y a pas de véritable concurrence. Sur le Mackenzie, la société transporte près de 80 p. 100 des marchandises, mais nous faisons face là à une certaine concurrence.

M. McDermid: Est-ce que le pipe-line de la Foothills a quelque chose à voir avec vos opérations? S'il était accepté, est-ce que ceci aurait des conséquences pour vous?

M. Cameron: Non, nous ne pensons pas que ces opérations auraient des répercussions importantes pour nos transports.

M. McDermid: Je suppose que votre déficit s'élève à environ 2 millions de dollars par an? Vous dites que l'année paraît très prometteuse.

M. Cameron: Nos déficits ont beaucoup varié: nous sommes partis d'un profit d'à peu près 2 millions de dollars en 1972, et au cours des trois ou quatre années suivantes, la situation s'est empirée et nous avons atteint en 1976 une perte nette de 5.4 millions de dollars. Depuis, la situation s'est améliorée, et cette année, nous nous attendons à avoir un profit net d'approximativement 1.2 million de dollars.

M. McDermid: Ce profit résulte-t-il des réductions de personnel et de votre rendement accru, ou de l'augmentation des tarifs? A quel facteur attribuez-vous le profit de l'année courante?

M. Cameron: On peut attribuer ce profit à toutes sortes de circonstances, dont nous espérons que certaines vont se reproduire. Ce dont nous sommes loin d'être certains. La société perd toujours de l'argent dans ses opérations sur le Mackenzie, mais à la suite d'un certain nombre de circonstances qui se sont produites cette année, nous avons pu affréter une partie de notre équipement. Nous louons du matériel à la Canmar, une société qui fait des forages dans cette région, et nous louons aussi du matériel à d'autres sociétés qui font du travail dans le Nord. Par conséquent, ces opérations ont beaucoup amélioré la situation par rapport à nos perspectives. Les recettes sont plus élevées, vue que nous transportons plus de marchandises, et je dois reconnaître que nous avons aussi fait certains profits, qui résultent de la gestion de nos liquidités. Dans ce secteur, les recettes s'élèvent à environ 1 million de dollars. Il y a donc toutes sortes de facteurs en cause, mais il n'est pas certain que ces circonstances se reproduiront dans l'avenir.

M. McDermid: Est-ce que la société a parmi ses mandats la possibilité de louer son matériel à l'extérieur? Est-ce qu'à l'origine, votre société avait ce mandat?

M. Cameron: Le mandat de la société, selon votre expression, est d'exploiter un système de transport dans le Nord et de faire, je ne me souviens plus exactement des mots, peut-être que mes collègues s'en souviennent, des opérations connexes. Il n'y a personne d'autre là-bas de qui on peut louer du matériel.

M. McDermid: Vous louez donc des chalands . . .

M. Cameron: Oui. Nous avons loué l'an passé un chaland de campement, ainsi que des services de traiteur, etc., et cette opération devait rapporter plus de \$500,000. Nous avons loué

[Text]

Mr. McDermid: How big are these barges? They must be monstrous.

Mr. Cameron: Well, they carry 1,500 tons so they are sizeable barges. As to the dimensions of them, if you would like to have it I could get it but I do not have it with me.

• 1130

Mr. McDermid: I will come up for a ride someday.

Catering. You mentioned catering. What do you mean by catering? You provide the catering. You provide the cooks, you mean, and everything that goes with it?

Mr. Cameron: We provide everything, yes.

Mr. McDermid: That is interesting. It has been said that you spent a great deal of money on equipment in advance on the Mackenzie Valley pipeline, equipment that was not needed. Is that correct? Have you got spare equipment now?

Mr. Cameron: Yes, we have. I was trying to explain, in response to an earlier question, that it was just the general increase in exploration activity in the North. Certainly, the anticipation, I suppose, of the pipeline, was creating that exploration activity, so in that sense we were responding to the pipeline. Yes, we have spare equipment. We could I think probably carry up to as much as 500,000 tons. We are now carrying, in this past year, 350,000, so that there is more equipment there than we can now employ.

Mr. McDermid: When you are talking about equipment, are you talking barges? Are you talking trucks?

Mr. Cameron: Barges essentially.

Mr. McDermid: Barges essentially.

Mr. Cameron: Barges and tugs.

Mr. McDermid: Do you envisage that in the future they will be used or is that surplus equipment that you would sell off?

Mr. Cameron: We investigated the possibility of selling it. In fact, we hired somebody to advise us on this matter and he searched the world, but the equipment is very specialized equipment; it is very low draft, because of the depth of water in the Mackenzie. We could not get anything for the equipment that would be more than the cost of getting it out. So we do not anticipate selling it.

Mr. McDermid: Is there a tremendous maintenance charge on that, the upkeep of that spare equipment? Is that a great expense to the company?

Mr. Cameron: No, it is not. Barges require very little upkeep.

Mr. McDermid: I do not have any further questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

[Translation]

des chalands à la Canmar et obtenu aussi près de \$500,000 à la suite de ces opérations.

M. McDermid: Quelle était la grandeur de ces chalands? Ce devait être des chalands monstrueux.

M. Cameron: Ces chalands peuvent transporter 1,500 tonnes de marchandises. Par conséquent, ce sont de gros chalands. Quant aux dimensions, si vous voulez les avoir, je puis vous les donner, mais je ne les ai pas sous la main.

M. McDermid: Je viendrai faire un tour un de ces jours.

Vous avez mentionné que vous aviez fourni des services de traiteur. Qu'est-ce que vous entendez par cela? Est-ce que vous avez fourni des services de cuisinier, et tout ce qui s'ensuit?

M. Cameron: Oui.

M. McDermid: Voilà qui est intéressant. On a indiqué que vous aviez dépensé énormément d'argent pour de l'équipement amené d'avance pour des opérations éventuelles du pipe-line de la vallée du Mackenzie, équipement qui n'était pas nécessaire. Est-ce exact? Avez-vous du matériel de rechange?

M. Cameron: Oui. J'ai essayé d'expliquer, en répondant plus tôt à une question, qu'il s'agissait là d'une réponse à un accroissement des activités de prospection dans le Nord. Très certainement, le projet de pipe-line était, je suppose, à l'origine de ces travaux de prospection. Nous avons donc réagi en conséquence. Oui, nous avons du matériel de rechange à notre disposition. Je crois que nous pourrions aller jusqu'à transporter 500,000 tonnes, alors que l'an passé, nous n'en avons transporté que 350,000; par conséquent, nous avons plus de matériel que nous ne pouvons en employer.

M. McDermid: Lorsque vous parlez d'équipement, parlez-vous de chalands? Ou parlez-vous de camions?

M. Cameron: Nous parlons surtout de chalands.

M. McDermid: De chalands.

M. Cameron: De chalands et de remorqueurs.

M. McDermid: Est-ce que vous prévoyez, à l'avenir, que ce matériel va être utilisé, ou est-ce que c'est de l'équipement excédentaire que vous vendriez par la suite?

M. Cameron: Nous avons songé à vendre ce matériel. En fait, nous avons engagé une personne pour nous conseiller dans ce domaine et elle a fait des recherches dans le monde, mais comme il s'agit d'un équipement extrêmement spécialisé, de bateaux à très faible tirant d'eau, vu la profondeur des eaux du Mackenzie, nous n'avons pas trouvé de débouché pour ce matériel. Comme l'expédition de ce matériel coûterait autant que sa valeur, nous ne prévoyons pas le vendre.

M. McDermid: Est-ce que ce matériel de rechange vous coûte énormément en entretien?

M. Cameron: Non. Les chalands ne demandent pas beaucoup d'entretien.

M. McDermid: Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

[Texte]

Mr. McDermid: Maybe a second round?

The Chairman: Certainly. Mr. Ittinuar. I hope I am pronouncing that correctly.

Mr. Ittinuar: That is fine, Mr. Chairman. Thank you.

Could the representative from NTCL tell me if the Commissioner of the Northwest Territories and a certain Assistant Deputy Minister of the Department of Indian Affairs and Northern Development are board members of NTCL? This is just for my information.

Mr. Cameron: An Assistant Deputy Minister of Northern Affairs is a member of the Board, yes. The Deputy Commissioner of the Northwest Territories has been a member of the board; when he was appointed to the Commissioner, there was a space reserved for the Deputy Commissioner, when he was appointed. I think that appointment took place last month, I guess.

Mr. Ittinuar: Thank you. I think the NTCL's biggest involvement with the people of the North has been to invoice them for shipping goods to the North—the extent of their involvement with the people. I think that also in terms of competition, NTCL has undermined a good many applications for freighting services originating from the North. For instance, a certain Mr. Louis Voisey of Eskimo Point made an application to DREE and was approved by the DREE board but I understand that NTCL made an intervention. Is this correct?

Mr. Cameron: An intervention? I am not quite sure what you ...

Mr. Ittinuar: NTCL intervened and disallowed Mr. Voisey's application to come through for freighting service.

Mr. Cameron: There was not any intervention in the sense of there being a hearing. I think it would be true to say ...

Mr. Ittinuar: An in formal intervention.

Mr. Cameron: ... that the Northern Transportation Company did point out to the government that any freight that was subtracted from what they were doing in the Keewatin would add to the cost of doing business there and that the government in fact would be paying twice for the service; they would be paying the alternate service, the subsidy, or assisting it, and also increase the subsidy that would be paid to Northern Transportation Company Limited.

When the Company started in Keewatin, there was an undertaking agreement between the government and the company that all government freight would be carried by Northern Transportation.

[Traduction]

M. McDermid: Pourriez-vous mettre mon nom pour la deuxième série de questions.

Le président: Très certainement. Monsieur Ittinuar, vous avez la parole. J'espère avoir bien prononcé votre nom.

M. Ittinuar: C'est très bien, monsieur le président. Merci.

Est-ce que le représentant de la Société des transports du Nord Limitée pourrait me dire si le commissaire des Territoires du Nord-Ouest et un certain sous-ministre adjoint du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien font partie du conseil d'administration de la Société des transports du Nord Limitée? C'est à titre de renseignement que je pose cette question.

M. Cameron: Un sous-ministre adjoint du ministère des Affaires du Nord canadien fait partie du conseil d'administration. Le sous-commissaire des Territoires du Nord-Ouest a fait partie du conseil. Lorsqu'il a été nommé commissaire, on a réservé un poste pour le sous-commissaire, et je crois que la nomination a été faite le mois passé.

M. Ittinuar: Merci. Je crois même que la principale activité de la société en ce qui concerne les gens du Nord a été de leur envoyer des factures pour les marchandises expédiées dans le Nord. Je crois que ceci a été la seule activité faite pour ces gens. Je crois aussi que la société, dans le domaine de la concurrence, a sapé un bon nombre de demandes provenant des services de transport basés dans le Nord. Par exemple, un certain M. Louis Voisey, d'Eskimo Point, avait présenté une demande au ministère de l'Expansion économique régionale et celle-ci avait été approuvée par ce ministère, mais je crois comprendre que la société des transports du Nord Limitée est intervenue. Est-ce exact?

M. Cameron: Est intervenue? Je ne suis pas certain de ce que ...

M. Ittinuar: C'est-à-dire que la société est intervenue et a empêché qu'on donne suite à cette offre de M. Voisey de fournir des services de transport.

M. Cameron: La société n'est pas intervenue, en ce sens qu'il n'y a pas eu audience; je crois qu'il serait exact de dire que ...

M. Ittinuar: Qu'il y a eu intervention officieuse.

M. Cameron: ... la société des transports du Nord Limitée a fait remarquer au gouvernement que si l'on retirait des opérations de transport dans la région de Keewatin, cela aboutirait à accroître le coût des opérations de la société dans cette région. Il en résulterait, en fait, que le gouvernement payerait deux fois pour le service, puisqu'il payerait pour un service de rechange, et qu'il payerait la subvention ou l'aide en ce sens, et qu'il serait obligé d'augmenter la subvention qui est actuellement versée à la Société des transports du Nord Limitée.

Lorsque la société s'est lancée dans son exploitation dans la région de Keewatin, le gouvernement s'était engagé à lui réserver le monopole du transport de toutes les marchandises gouvernementales.

[Text]

• 1135

Mr. Ittinuar: I see. Following along the line of questioning which the honourable member was previously, how many barges does NTCL own in total and are there any surplus barges on any barges not in use?

Mr. Cameron: The total number of barges owned is 167. There are barges not in use, yes.

Mr. Ittinuar: This must contribute to over-head costs, and it must be reflected in the invoicing of freight to people of the North.

Mr. Cameron: There are costs associated with this in the sense of depreciation. We depreciate on a unit basis. Unused equipment is depreciated at 4 per cent per annum. The depreciation on many of these barges has already been completed. There are also increases in costs but these would be minor.

Mr. Ittinuar: With respect to privatization, Mr. Chairman, could the representative tell me if there are any interested parties, as yet, for buyers, interested parties as buyers of NTCL?

Mr. Cameron: As you are probably aware, this is being led, spearheaded, by a privatization in the Treasury Board. To my knowledge, there are, I guess, four people who have indicated an interest in purchase of the company.

Mr. Ittinuar: Mr. Chairman, could these people be named?

Mr. Cameron: I would not be at liberty to name them, and I do not think they would wish me to name them.

Mr. Ittinuar: I see. Could you say whether any of these parties are from the North?

Mr. Cameron: I understand that there is one party from the North that is interested in the purchase of the Keewatin portion of the marine operation. The government, I think, has indicated that it plans to sell Northern Transportation Company Limited as a unit, one going concern. I do not know that they are thinking of splitting the company into portions and selling them.

Mr. Ittinuar: I see. What are your the criteria for preferences of buyers? Is it money or is it national companies or multinationals?

Mr. Cameron: Mr. Chairman, I represent the company; I do not think I could answer that question. I think that is a question for the government.

Mr. Ittinuar: I thought you might have been informed by the Treasury Board on this matter.

Mr. Cameron: No.

Mr. Ittinuar: Thank you very much, Mr. Chairman. That is all I have.

The Chairman: Thank you very much, sir. I have Mr. Deniger, Mr. Richardson, Mr. Bockstael, and Mr. Roy, Laval.

[Translation]

M. Ittinuar: Pour continuer dans la même ligne de questions que l'honorable député, je voudrais savoir combien la société possède de chalands et s'il y a un excédent de chalands, ou s'il y a des chalands qui ne sont pas utilisés?

M. Cameron: Le nombre total de nos chalands s'élève à 167. Oui, il y a des chalands qui ne sont pas utilisés.

M. Ittinuar: Cela doit donc accroître vos frais généraux. Et ce fait doit avoir des conséquences pour la facturation des marchandises aux gens du Nord.

M. Cameron: Il y a des coûts dans ce cas qui se rapportent à l'amortissement. Notre amortissement se fait sur la base unitaire. Le matériel non utilisé est amorti annuellement de 4 p. 100. L'amortissement pour beaucoup de ces chalands est d'ailleurs complètement terminé. Il y a aussi dans ce cas certaines augmentations de frais, mais elles sont peu importantes.

M. Ittinuar: Pour ce qui est de la vente de l'entreprise à des intérêts privés, monsieur le président, est-ce que le représentant de la société pourrait nous dire s'il connaît des acheteurs éventuels?

M. Cameron: Comme vous le savez probablement, cette opération est menée par le Conseil du Trésor et, autant que je sache, il y a quatre personnes qui ont indiqué qu'elles s'intéressaient à l'achat de cette société.

M. Ittinuar: Monsieur le président, pourriez-vous nous donner leurs noms?

M. Cameron: Non, je n'ai pas le droit de le faire, car je ne pense pas que c'est leur désir.

M. Ittinuar: D'accord. Est-ce que vous pourriez nous dire si, parmi ces intéressés, il y en a qui viennent du Nord?

M. Cameron: Je crois comprendre qu'il y a un intéressé qui vient du Nord et qui voudrait acheter les opérations maritimes dans le secteur de Keewatin. Le gouvernement, je crois, a indiqué qu'il a l'intention de vendre en un seul bloc la Société des transports du Nord Limitée. Je ne pense pas qu'il ait l'intention de scinder la compagnie en fragments, pour les vendre.

M. Ittinuar: D'accord. Quel est le critère que vous utilisez pour établir vos préférences parmi les acheteurs? Est-ce que vous vous basez sur une question de finances ou sur une question de savoir si les sociétés intéressées seront des sociétés nationales ou multinationales?

M. Cameron: Monsieur le président, je représente la société, et je ne pense pas avoir le droit de répondre à cette question; car c'est une question qui intéresse, je pense, le gouvernement.

M. Ittinuar: Je pensais que le Conseil du Trésor vous avait peut-être renseigné à ce sujet.

M. Cameron: Non.

M. Ittinuar: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur. J'ai sur ma liste MM. Deniger, Richardson, Bockstael, et enfin, M. Roy, de Laval.

[Texte]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Cameron. I was looking at your annual report, your statement as at December 31, 1978, and it mentions on page eight that your freightage revenue includes \$396,000 from Canada to defray certain costs of the 1978 Keewatin and Great Bear Lake resupply services. In 1977, it was \$252,695 that you received. When I look at the estimates for 1979-80, a figure of \$800,000 is mentioned.

I was wondering if you could elaborate on those increases.

Mr. Cameron: Yes, Mr. Chairman. The subsidy in 1977—I have \$253,000; I guess I am justing rounding off . . .

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Cameron: . . . was simply for the Keewatin operation. The operation there has been simply on the basis of recovery of certain costs. The company would not even consider all of the costs. It has not been on a contractual arrangement with the government.

Since 1978, there has been a subsidy paid on the Great Bear River and Great Bear Lake operation. The company indicated, I guess, as much as three years ago to the government that it wished to withdraw from the Great Bear operation. The company, in fact, has been subsidizing that operation for many, many years. It is simply not possible to make any money on Great Bear Lake or even to cover the costs.

I could go on into detail if you wish but . . .

Mr. Deniger: No, no. Basically, the difference is the Great Bear Lake barge service. This input is the explanation, basically, for the additional subsidy.

Mr. Cameron: That is a substantial proportion of the explanation, yes. The other portion is that we are now entering into a contractual relationship with the government and the company has argued—and I think cogently—that there should be a profit element in that. There has been no profit element in that subsidy up to this point. The government, in all of its contractual relationships with VIA, with CN, with other carriers, permits a profit, and the Northern Transportation Company Limited feels it should be treated similarly.

• 1140

Mr. Deniger: Two years ago, Mr. Cameron, the Minister brought in a realignment of the debt equity ratio of the Northern Transportation Company and a dollar item which basically switched the debt into an equity.

Mr. Cameron: That is correct.

Mr. Deniger: Could you tell us basically what consequences—and I presume they have to be favourable—this has had on the company?

[Traduction]

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur Cameron, je vous souhaite la bienvenue. J'ai examiné votre rapport annuel et votre état de compte au 31 décembre 1978. A la page 8, vous indiquez, au point de vue des recettes du côté tonnage transporté, \$396,000 reçus du gouvernement pour acquitter certains frais résultant des services de réapprovisionnement du secteur de Keewatin et du Grand lac de l'Ours. En 1977, vous aviez reçu \$252,695 et, lorsque j'examine les prévisions budgétaires pour 1979-1980, je vois alors un chiffre de \$800,000.

Je me demande si vous pourriez nous expliquer ces augmentations.

M. Cameron: Oui, monsieur le président. En 1977, la subvention était de—je suppose de \$253,000—j'arrondis les chiffres . . .

M. Deniger: D'accord.

M. Cameron: . . . uniquement pour l'opération du secteur Keewatin. Pour cette explication, on se contentait de récupérer certains frais. La société n'a pas même envisagé de récupérer tous les frais et les opérations ont été faites par une base contractuelle avec le gouvernement.

Depuis 1978, une subvention est versée dans le cas des opérations de la Grande rivière de l'Ours et du Grand lac de l'Ours. La société avait indiqué, il y a au moins trois ans, je suppose, au gouvernement qu'elle voulait se retirer de ses opérations de la Grande rivière et du Grand lac de l'Ours. Cela fait, en fait, de nombreuses années que la société doit subventionner cette exploitation et il n'y a aucune façon de faire des recettes, ou même d'équilibrer son budget dans ce secteur.

Je pourrais vous fournir plus de détails, si vous le désirez, mais . . .

M. Deniger: Non. Donc, fondamentalement, l'accroissement des frais dans ce secteur d'exploitation provient du service de chalands du Grand lac de l'Ours.

M. Cameron: Je dirai qu'une grande proportion de cet accroissement en provient. L'autre aspect de la question, c'est que, maintenant, nous sommes entrés dans une phase de rapports contractuels avec le gouvernement, et la société avance—et je crois avec raison—qu'il faudrait que les opérations dans ce secteur fournissent aussi un bénéfice. Jusqu'ici, nous n'avons fait aucun bénéfice dans ces opérations subventionnées. Le gouvernement, dans le cas de tous ses accords contractuels avec VIA, le CN et d'autres transporteurs, a autorisé que ces derniers fassent un bénéfice, et la Société des transports du Nord Limitée pense qu'il devrait en être de même dans son cas.

M. Deniger: Il y a deux ans, monsieur Cameron, le ministre a présenté un réalignement du rapport de financement de la Société des transports du Nord Limitée, et un poste d'un dollar qui avait pour objectif fondamental de transformer la dette en un actif.

M. Cameron: C'est exact.

M. Deniger: Pourriez-vous nous dire quelles ont été, essentiellement, les conséquences, je suppose favorables, de cette opération pour la société?

[Text]

Mr. Cameron: Mr. Chairman, this has had considerable consequences. There is \$24.9 million of debt that was converted to equity, and we are obviously not paying the cost that that would be for us as we are paying on the \$39 million debt that we now have, so there are considerable savings.

Mr. Deniger: Maybe I will be answering a question of my Chairman here, but the last time there were answers on the Northern Transportation Company was November 30, 1976. At that time you said that the conversion to equity would permit the Company to operate at a break-even point. It has not yet done so so far but it is very close to that I understand. What made it not realize the prediction you gave in 1976?

Mr. Cameron: I really think that prediction has come true. As of 1977, we entered into a net profit from operations position.

Mr. Deniger: From operations, but it is still a loss though, Mr. Cameron.

Mr. Cameron: In 1979 we have entered into a net profit position.

Mr. Deniger: If we look at your financial statement we still see a loss. If you have a net loss in operations the Company is still in debt, Mr. Cameron.

Mr. Cameron: We had a loss of \$341,000 net loss last year on a revenue of almost \$27.5 million. We are getting very close to a break-even point.

Mr. Deniger: Would you say that again it is the change in the debt-equity ratio that made that possible?

Mr. Cameron: Not entirely. That was helpful. These other matters that I have mentioned, and the very close control of costs has been an essential part of that. We have an increase in revenue from the increase in freight. In 1977, we were down to 290,000 tons of freight carried, and that is the marine operations. In 1979, we are back up at roughly 350,000 tons, so there has been an increase in freight, there has been a close control of costs, and, of course, the refinancing was obviously of advantage to us.

Mr. Deniger: In 1977, the Auditor General had a chapter devoted to the Northern Transportation Company Limited and its wholly owned subsidiary. It was, I think, not that favourable to your Company. There was one particular recommendation which dealt with the establishment of an audit committee. I do not see in your annual report that that was done. Have you put together an audit committee?

Mr. Cameron: Yes. If you look at the front and the names of the directors, you will find asterisks beside three of the direc-

[Translation]

M. Cameron: Oui, monsieur le président, cette opération a eu des conséquences très importantes. Il s'agit en somme de 24.9 millions de dollars qui ont été transformés en actif et, par conséquent, au sujet desquels nous ne payons plus de frais; ce qui veut dire qu'autrement, nous aurions maintenant une dette de 39 millions de dollars au sujet de laquelle il nous faudrait payer des intérêts et, par conséquent, nous avons réalisé là d'importantes économies.

M. Deniger: Peut-être que je vais répondre maintenant à une question de mon président, mais la dernière fois qu'on a reçu des réponses à des questions posées au sujet de la Société des transports du Nord Limitée, c'était le 30 novembre 1976. A l'époque, vous aviez indiqué que cette conversion permettrait à la société d'équilibrer son bilan. Nous n'en sommes pas encore arrivés là, mais je crois comprendre qu'on se rapproche de cet objectif. Pourquoi n'a-t-on pu réaliser les prévisions que vous nous aviez faites en 1976?

M. Cameron: Je crois que ces prévisions se sont réalisées. En 1977, nos opérations montraient un profit net.

M. Deniger: Peut-être du côté opérations, mais il y avait quand même une perte, monsieur Cameron.

M. Cameron: En 1979, nous avons fait un profit net.

M. Deniger: Si vous examinez votre état financier, on y indique une perte. Si vos opérations indiquent une perte, alors, votre société reste endettée, monsieur Cameron.

M. Cameron: L'an passé, notre perte nette s'établissait à \$341,000, sur un revenu de presque 27.5 millions de dollars. Nous avons presque atteint le seuil de rentabilité.

M. Deniger: Est-ce que vous voulez nous dire par là, à nouveau, que c'est cette opération de transformation du rapport de financement qui vous a permis d'être dans cette situation?

M. Cameron: Pas entièrement. L'opération a été utile, mais il y a eu d'autres facteurs en cause, que j'ai mentionnés; par exemple, le contrôle rigide des coûts a constitué un facteur essentiel de cette réussite. L'augmentation des marchandises transportées nous a permis d'obtenir plus de bénéfices. En 1977, nous avons subi une diminution de 290,000 tonnes pour le transport des marchandises par voie maritime. En 1979, nous en étions revenus à peu près au niveau de 350,000 tonnes transportées et, par conséquent, ceci représente une augmentation. D'autre part, le contrôle très étroit des coûts et, naturellement, le refinancement nous ont été favorables.

M. Deniger: En 1977, le vérificateur général avait consacré un chapitre à l'étude de la Société des transports du Nord Limitée, ainsi qu'à l'étude de votre filiale possédée en propriété exclusive. Je ne crois pas que les résultats de cette étude aient été tellement favorables, et on avait recommandé en particulier que soit établi un comité de vérification. Or, dans votre rapport annuel, je ne trouve aucune mention de ce fait et, par conséquent, j'aimerais savoir si vous avez créé un comité de vérification des comptes.

M. Cameron: Oui. Si vous examinez le rapport, vous verrez qu'au début, on y mentionne le nom des administrateurs, et

[Texte]

tors. They are the members of the audit committee. The audit committee is entirely outside directors; there are no bureaucrats or no company persons on the audit committee.

Relatively speaking, we considered the comments of the Auditor General very favourable.

Mr. Deniger: I did not say they were negative but I did not think they were that favourable because they had a lot of things to say.

The WEOC Conference several years ago, I think, had a great impact on the Port of Churchill and also on Northern Transportation. Several commitments were made to the western provinces dealing with Northern Transportation. Do you feel that these promises were met in relation to movement of goods in the North?

Mr. Cameron: Not knowing what the promises specifically were . . .

Mr. Deniger: To begin with, the Keewatin is an example. I refer to a comment that Mr. Lang made in front of this Committee, again on November 30, 1976, when he talked about the Keewatin Resupply it was a commitment of WEOC in connection with the movement of goods to Churchill.

Mr. Cameron: Yes.

Mr. Deniger: Are you satisfied that this was met?

Mr. Cameron: I am satisfied that the commitment was met and that it is being fulfilled, yes.

Mr. Deniger: I have no more questions, Mr. Chairman.

• 1145

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Mr. Chairman and Mr. Cameron, on page 4 of the hand-out here, you mention:

In 1972, the company acquired two air cushion vehicles and became the leading commercial owner-operator of such equipment in Canada.

What was the cost of these vehicles?

Mr. Cameron: I am afraid I cannot answer that, Mr. Richardson. I will get you that information. We are not now operating them. We pranged one of them in the North. The whole exercise we broke even on, in fact, from the time of purchase to the time of sale. We sold the two—one was not working and the other was—to the Coast guard, which is using them as spares for its operation on the West Coast. The sale of that represented about \$230,000. What we got out of it, I am afraid I cannot answer your question. Would you like me to send you that information?

[Traduction]

qu'après trois de ces noms, il y a des astérisques. Ces trois personnes font partie du comité de vérification. Le comité de vérification est composé entièrement d'administrateurs qui viennent de l'extérieur; vous ne trouverez pas de bureaucrates ni de personnel de la compagnie au sein du comité de vérification.

D'une façon relative, nous considérons les remarques du vérificateur général comme très favorables.

M. Deniger: Je n'ai pas dit qu'elles étaient négatives, mais je ne les ai pas trouvées tellement favorables, car il y avait pas mal de choses qui ont été indiquées.

La Conférence sur les débouchés économiques de l'Ouest, qui s'est tenue il y a plusieurs années, a eu d'importantes répercussions, je crois, pour le port de Churchill, et aussi pour la Société des transports du Nord Limitée. Au cours de cette conférence, on a pris plusieurs engagements envers les provinces de l'Ouest dans le domaine du transport dans le Nord. Est-ce que vous pensez que ces promesses se sont réalisées?

M. Cameron: Ne sachant pas exactement de quelles promesses il s'agissait . . .

M. Deniger: Dans le cas de la région de Keewatin, par exemple, M. Lang a indiqué au présent Comité, toujours le 30 novembre 1976, en parlant des réapprovisionnements dans la région de Keewatin, qu'il y avait eu un engagement pris au cours de cette Conférence sur les débouchés économiques de l'Ouest en rapport avec le transport des marchandises à destination de Churchill.

M. Cameron: Oui.

M. Deniger: Est-ce que vous êtes sûr que cet engagement a été respecté?

M. Cameron: Oui.

M. Deniger: Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Richardson.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Monsieur le président et monsieur Cameron, à la page 5 du document que vous nous avez remis, vous indiquez ce qui suit:

En 1912, elle faisait l'acquisition de deux aéroglisseurs et devenait par le fait même la première compagnie au Canada à posséder et à mettre en service un tel équipement.

Quel était le prix de ces véhicules?

M. Cameron: Je crains de ne pouvoir répondre à cette question, monsieur Richardson, mais je vais vous obtenir ce renseignement. Nous n'exploitons plus ces véhicules. Nous en avons bousillé un dans le Nord. Toute l'opération, depuis le moment de l'achat jusqu'au moment de la vente, s'est terminée au point mort. Nous avons vendu les deux appareils, celui qui ne fonctionnait pas et celui qui fonctionnait, au service de la garde côtière canadienne, qui les tient en réserve comme appareils de rechange pour ses opérations sur la côte ouest. La vente représentait environ \$230,000, et par conséquent, nous

[Text]

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): If you would. You must have been in the air force to use the word pranged.

Mr. Cameron: No, I was in the army.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): However, that was my second question: why was the service discontinued in 1976?

Mr. Cameron: At the insistence, I suppose, of the Board of Directors. We saw there were costs—and the company too. We could see costs in the future, and we could not get a commitment from the companies operating in the North to use them in the succeeding year, so we terminated use of them because we could see costs but we could not see revenue.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Actually, it is immaterial. I would not bother sending me the costs because you no longer have them. I was just wondering what the cost was.

Further to Mr. McDermid's questions: that extra equipment you have up there—what was the cost of this equipment? What do you think will happen to it? Do you envisage selling, or do you envisage using it?

Mr. Cameron: To start with the last part of your question, it will depend upon the development of traffic. We in fact find we have to have more equipment than would really be needed for carriage of the amount of freight there is on the Mackenzie, simply because we encounter at certain times of the year considerable difficulty in the water levels, problems with ice, and so on. If we get some of our tugs or barges stuck in the North, as we have done, we then bring that equipment into use. The others are not being used until they get back out of the ice. So that we are in a sense part of that over-equipment is in fact used in peak periods and emergencies. As to the future of that equipment, it is not salable, so if there is not that increase it will simply not be used.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): What is the status of the Mackenzie Highway at present?

Mr. Cameron: Again, I think that would be a question for the government. But I think the Mackenzie Highway goes up as far as Wrigley along the Mackenzie; but it is a long way from going up to the mouth of the Mackenzie. As far as I understand, there are no plans to continue the construction. The cost element is very substantial.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Permafrost difficulties, I suppose.

Mr. Cameron: I am not sure. Possibly my colleague could respond.

Mr. Jacques Séguin (Director General, Arctic Transportation, Department of Transport): Basically roads in the North

[Translation]

ne nous occupons plus de cette opération et je ne puis répondre à votre question. Est-ce que vous voulez que je vous envoie des renseignements à ce sujet?

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Si vous le pouvez, oui. Vous avez dû faire partie de l'aviation pour utiliser le mot «bousillé».

M. Cameron: Non, j'étais dans l'armée.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Toutefois, ma deuxième question était de savoir pourquoi on a arrêté ce service en 1976.

M. Cameron: A la demande instante, je suppose, du conseil d'administration. Nous nous sommes rendu compte que cette exploitation serait coûteuse à l'avenir, et les sociétés travaillant dans le Nord ne pouvaient nous donner l'engagement qu'elles utiliseraient ce matériel dans les années à venir. Par conséquent, nous avons arrêté toute opération, car nous entrevoions des frais et aucun bénéfice.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): De toute façon, cela n'a pas d'importance et ce n'est pas la peine de m'envoyer des détails sur les frais, puisque vous ne les avez plus. Je voulais simplement savoir quel avait été le coût de l'opération.

A la suite des questions posées par M. McDermid, je voudrais vous demander quel était le coût de ce matériel supplémentaire dont vous disposez. Qu'est-ce que vous pensez en faire? Allez-vous le vendre, l'utiliser?

M. Cameron: Pour répondre à la dernière partie de votre question, je dirais que l'utilisation de ce matériel dépendra de l'évolution du trafic. Nous nous sommes rendu compte que nous devons disposer de matériel supplémentaire pour le transport des marchandises sur le Mackenzie, tout simplement parce qu'à un certain moment de l'année, les niveaux d'eau nous créaient énormément de problèmes, de même que la glace, etc. Lorsque certains de nos remorqueurs ou de nos chalands sont immobilisés dans le Nord, comme cela s'est produit, nous devons pouvoir ramener ce matériel. Ceux qui sont immobilisés ne pourront être ramenés que lorsqu'ils seront libérés à nouveau de la glace. Par conséquent, on peut dire, en un certain sens, que ces surplus de matériel trouvent une utilisation dans les périodes de pointe et d'urgence. Quant à l'avenir de ce matériel, je peux vous dire qu'il n'est pas vendable et que, par conséquent, s'il n'est pas utilisé de cette façon, il restera tout simplement immobilisé.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Quelle est la situation actuelle dans le cas de la route du Mackenzie?

M. Cameron: Je crois que cette question s'adresse aussi au gouvernement. Je crois que cette route va jusqu'à Wrigley, en suivant le fleuve Mackenzie, mais c'est certainement encore fort loin de l'embouchure. Autant que je sache, on n'envisage pas de continuer la construction de cette route, car les frais impliqués seraient considérables.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Il y a des difficultés, je suppose, du côté du pergélisol.

M. Cameron: Je n'en suis pas sûr, mais peut-être que mon collègue pourra vous le dire.

M. Jacques Séguin (directeur général, Transports dans l'Arctique, Transports Canada): La question des routes dans le

[Texte]

are more a Department of Indian Affairs responsibility than ours. You would have a problem of permafrost, although roads are built on permafrost in other places, so technically I suppose it is feasible. I guess it is more a question of whether it is worth spending the millions of dollars it would cost to have it, and the question of priority. But as I say, I cannot speak for the Department of Indian Affairs on that—or the territorial government, as far as that goes.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Because of the short season, it must be difficult to make a profit up there, but what are the prospects for future increases? What are the prospects for northern development up there which might give you more trade, more traffic? What is actually going on up there?

• 1150

Mr. Cameron: I profess no great expertise in this area, Mr. Richardson. The developments in the drilling in the Beaufort Sea I suppose are the main thing that is going on in the part of the North that is serviced by NTCL. Presumably if they find what they are looking for, there will be greater activity in the North and we would benefit from that. In other areas I do not know. My colleague may be able to assist me concerning areas of development of resources.

Mr. Séguin: Again this is an area that some other departments are more concerned directly with, but it is known that there are resources in the North in various ways. The oil and gas is one that is very current these years. It is also known that there is some mineral in varying quantities and varying qualities in several areas of the North. The problem is always how to get it out in a way that would be viable and profitable.

Depending on the developments of these resources and what happens in our case, you know, the transportation aspects of it have to come along with it but it is a question, as I say, basically of deciding on whether it is feasible to get these resources out of there in a profitable way. There are considerable resources that are known, but some of them are in no man's land practically.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): There are those who think there should be a railway to Inuvik or this kind of thing. I suppose the status of that is the same as the status of the Mackenzie Highway. Is it?

Mr. Séguin: That is right. It is a question of deciding whether spending these huge amounts of money is justifiable for whatever benefits could be derived from them.

Mr. Cameron: Mr. Chairman . . .

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): That depends on what development takes place, what they find up there in the Beaufort Sea and so on. I suppose development will largely depend on what they find up there.

Mr. Cameron: Yes. There is lots of it there.

The Chairman: Pardon?

Mr. Cameron: All kinds of it there.

[Traduction]

Nord dépend beaucoup plus du ministère des Affaires indiennes que de nous. Naturellement, il y a la question du pergélisol, bien que l'on ait construit des routes sur le pergélisol en d'autres endroits et que, par conséquent, techniquement, je suppose, c'est réalisable. Je crois qu'il s'agit plutôt de savoir s'il vaut la peine de dépenser des millions de dollars, et il y a aussi une question de priorités. Mais comme je l'ai dit, je ne suis pas le porte-parole du ministère des Affaires indiennes, ou du gouvernement territorial, à ce sujet.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Vu la courte durée de la saison, il doit être difficile de faire des recettes là-bas, mais que prévoyez-vous comme augmentations pour l'avenir? Quelles sont les perspectives de développement dans ces régions éloignées qui pourraient vous apporter un accroissement du commerce, du transport des marchandises? Quelles sont les activités poursuivies là-bas?

M. Cameron: Monsieur Richardson, je ne prétends pas avoir une grande compétence dans ce domaine. Je présume que l'activité la plus importante dans cette région du Nord desservie par la STNL, ce sont les progrès des forages dans la mer de Beaufort. S'ils découvrent ce qu'ils cherchent, on peut présumer qu'il y aura une plus grande activité dans le Nord et que nous en bénéficierons. Pour le reste, je n'en sais rien. Mon collègue pourrait peut-être m'aider relativement à l'exploitation des ressources.

M. Séguin: C'est un domaine qui touche plus directement d'autres ministères, mais c'est connu qu'il y a diverses ressources dans le Nord. Ces années-ci, on parle surtout de pétrole et de gaz. On sait également que dans plusieurs régions du Nord, il y a du minerai en quantité et en qualité diverses. L'éternel problème, c'est de pouvoir l'exploiter de façon viable et rentable.

Fondamentalement, il faut décider si l'exploitation de ces ressources est profitable; donc, il faut toujours tenir compte de l'aspect transport, et c'est de cette façon que le développement de ces ressources peut nous affecter. Il y a des ressources considérables connues, mais certaines sont dans des endroits tout à fait inaccessibles.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): D'aucuns pensent qu'il devrait y avoir une voie ferrée jusqu'à Inuvik, et ainsi de suite. Je présume que ce projet en est au même point que la route du Mackenzie, n'est-ce pas?

M. Séguin: En effet. La question est de savoir si les bénéfices qui en découleraient justifieraient de dépenser de telles sommes d'argent.

M. Cameron: Monsieur le président . . .

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Cela dépend des développements futurs, de ce qu'ils trouveront dans la mer de Beaufort. Je suppose que dans une grande mesure, le développement est lié aux résultats de ces travaux de prospection.

M. Cameron: En effet. Il y a beaucoup de prospection qui se fait à cet endroit.

Le président: Qu'est-ce que vous dites?

M. Cameron: Il y en a énormément, là-bas.

[Text]

The Chairman: Ice cubes.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): That is all, Mr. Chairman.

Mr. Chairman: Thank you, Mr. Richardson. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, I have a very brief question. I am reading here in the record that in 1977 or at the end of 1976 the government had to contribute \$600,000 for the Keewatin resupply deficit under the WEOC Conference. This was because at the request of the western provinces and Manitoba more particularly a great deal of material was sent north through the Port of Churchill. And to equalize the payments or the differential that it would have cost to ship that material from Montreal, the government was providing a subsidy, and then in 1976 they were \$600,000 short.

In your annual report dated December 31, there were further moneys paid by the Canadian government of \$252,695 for the same purpose. Now, at the end of 1978, included in freightage revenue is an amount of \$396,860 from Canada to defray certain costs of the 1978 Keewatin and Great Bear Lake resupply services.

This is an on-going procedure, and is it likely to be a similar amount for the current calendar year? That program continues to shift stuff, material and equipment, through the Port of Churchill to these northern parts.

Mr. Cameron: Yes, the program continues, Mr. Chairman. This year the greater part of the expenditure in this area will be for the Great Bear River rather than for the Keewatin.

I am not sure where your figures are coming from, Mr. Bockstael. We received \$202,000 in 1976 for the Keewatin operations. So it is not as large an expenditure as your figures show.

The company feels that these in a sense are imposed services, and as they are imposed one would not operate in there commercially. As they are imposed, the company feels, and I think this is generally the policy of the government, that the companies, all Crown agencies, will be reimbursed for the costs of those imposed services.

• 1155

Mr. Bockstael: In a question period in the House, or in an interview here, Mr. Cameron stated that in 1976 about 22,000 tons were shipped in that fashion. Is that about the range of the tonnage currently?

Mr. S. D. Cameron: Yes, the Keewatin in 1976 was 23,000. We shipped this year, I think, on the Keewatin 26,600 tons.

Mr. Bockstael: I see. And more to the Great Bear?

[Translation]

Le président: Des glaçons?

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Richardson. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Monsieur le président, ma question est très courte. Je vois dans le compte rendu qu'en 1977, ou à la fin de 1976, le gouvernement a versé \$600,000 pour le déficit de ravitaillement du district de Keewatin, dans le cadre de la Conférence sur les débouchés économiques de l'Ouest. L'explication, c'est que beaucoup de marchandises furent transportées dans le Nord à partir du port de Churchill, à la demande des provinces de l'Ouest, et surtout du Manitoba. Alor, le gouvernement a versé une subvention égale à la différence de coût qu'aurait occasionnée le transport de cette marchandise à partir de Montréal, et en 1976, le déficit était de \$600,000.

Selon votre rapport annuel du 31 décembre, le gouvernement vous a versé une somme additionnelle de \$252,695 dans le même but. Maintenant, à la fin de 1978, on indique, au chapitre des revenus fret, une somme de \$396,860 provenant du gouvernement du Canada et visant à rembourser certains coûts de ravitaillement de la région de Keewatin et du Grand lac de l'Ours.

C'est une procédure permanente; est-ce que ce sera le même montant pour cette année civile-ci? Aux termes de ce programme, on continue de livrer de la marchandise et du matériel dans le Nord à partir du port de Churchill.

M. Cameron: En effet, monsieur le président, ce programme se poursuit. Cette année, la plus grande partie de ces dépenses seront imputables à la région de la Grande rivière de l'Ours plutôt qu'à celle de Keewatin.

J'ignore d'où vous tenez ces chiffres, monsieur Bockstael. En 1976, nous avons reçu \$202,000 pour le ravitaillement de Keewatin. Alors, c'est une dépense beaucoup moins importante que ce que vous nous avez donné.

L'opinion de la compagnie, c'est que ces services lui sont imposés, et à ce titre, on ne peut les exploiter de façon commerciale. Dans ce cas-là, la compagnie pense devoir être remboursée pour le coût de ces services, et je pense que c'est là la politique générale du gouvernement concernant toutes les sociétés de la Couronne.

M. Bockstael: En 1976, à la période des questions à la Chambre, ou dans une entrevue ici, M. Cameron a déclaré qu'environ 22,000 tonnes de marchandises avaient été transportées de cette manière. Est-ce la moyenne du tonnage actuel?

M. S. D. Cameron: En effet, en 1976, nous avons transporté 23,000 tonnes dans le district de Keewatin. Cette année, je pense que nous avons transporté 26,600 tonnes dans le même district.

M. Bockstael: Je vois. Est-ce plus élevé pour la région du Grand Ours?

[Texte]

Mr. S. D. Cameron: I have no figures on Great Bear but yes, that is correct. This year, because we said we were pulling out of the Great Bear, I think our tonnage in fact went up from something like 7,000 tons to about 11,000 tons.

Mr. Bockstael: I see. This brings up the question that Mr. Lumley asked earlier: if this were to become a privatized company, the same imposed service which the government may demand would warrant the same kind of subsidization, would it not?

Mr. S. D. Cameron: I am not sure I should be giving an opinion on this, Mr. Chairman, but I would think those services will have to continue being subsidized if they are going to be given.

If I might explain, on the Great Bear you have three vessels. You have one up to the rapids, you unload it, go down to another vessel, put it back on, get it up to the lake and put it on another vessel. There is no way anybody could make money unless you could charge many, many times what the present tariffs are.

Mr. Bockstael: That is all I have to question on. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Towers, please.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Cameron, would I be correct in my assumption that this line of communication is of fundamental importance to the North? Even though it is open for only approximately two months, according to your figures, in the northern parts of the country there is absolutely nothing to take its place if it were not in existence. Would this be a correct assumption?

Mr. S. D. Cameron: I think that is generally correct. One can supply, for example, the sites along the Western Arctic. Many of them have air fields; I am not sure whether all of them do not have some sort of air field, and they could be supplied by air. The cost of doing so would be very, very high.

Mr. Towers: Very high. You would be moving a lot of the oil rigs in, would you not? The framework, the steelwork and that part of it rather than having it flown in?

Mr. S. D. Cameron: I really cannot answer that. We have not been moving that kind of equipment in, we have been moving it out. One of the reasons we had a reasonably good year last year and had some trepidation about this year is that much of the traffic was exploration traffic coming out of the North. We take in a great quantity of exploration traffic, but whether specifically the material you are speaking of, I am not sure.

Mr. Towers: That is very interesting.

I understand it is quite dangerous crossing the Great Bear Lake. Is this correct?

Mr. S. D. Cameron: I have never been on the Great Bear Lake myself. I understand there is very good fishing but I am afraid I have never been on it.

Mr. Chairman, I do not know whether Mr. Séguin can respond to this.

[Traduction]

M. S. D. Cameron: Je n'ai pas de chiffres pour la région du Grand Ours, mais vous avez raison. Cette année, notre tonnage est passé de 7,000 tonnes à 11,000 tonnes dans cette région, parce que nous avons dit que nous nous en retirions.

M. Bockstael: Je vois. Alors, cela nous ramène à la question que M. Lumley a posée tout à l'heure: si cette société était rendue au secteur privé, elle aurait droit aux mêmes subventions pour le service que le gouvernement lui imposerait, n'est-ce pas?

M. S. D. Cameron: Monsieur le président, j'ignore si je peux donner mon opinion là-dessus, mais je présume que ces services ne pourront être continués sans être subventionnés.

Je m'explique; nous avons trois navires sur le Grand Ours. Les premiers se rendent jusqu'aux rapides, où vous devez le décharger, ensuite, vous chargez la marchandise sur un autre navire, qui se rend jusqu'au lac, et puis la marchandise est chargée sur un troisième navire. A moins d'exiger des tarifs plusieurs fois plus élevés que les tarifs actuels, il est impossible que ce service soit rentable.

M. Bockstael: Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Towers, s'il vous plaît.

M. Towers: Merci, monsieur le président.

Monsieur Cameron, ai-je raison de présumer que cette ligne de communication est d'une importance vitale pour le Nord? Même si, selon vos chiffres, ce service ne fonctionne qu'environ deux mois par année, il n'y a absolument rien dans la région du Nord qui pourrait le remplacer s'il n'était pas là. Ai-je raison?

M. S. D. Cameron: Généralement parlant, oui. Par exemple, on peut approvisionner les endroits le long de la côte ouest de l'Arctique. A plusieurs endroits, il y a des aérodromes, j'ignore s'il y en a partout, mais on pourrait les approvisionner par avion. Mais dans ce cas-là, le coût serait très élevé.

M. Towers: En effet. Transportez-vous beaucoup de matériel pour la prospection pétrolière, comme les structures d'acier, et ainsi de suite, au lieu que ce soit envoyé par avion?

M. S. D. Cameron: Il m'est difficile de répondre à cela. Nous n'avons pas transporté ce genre de matériel vers le Nord, mais vers le Sud. L'une des raisons, c'est que l'an dernier, ce fut une assez bonne année, et cette année, l'activité provient du trafic de prospection descendant vers le Sud. Nous avons une bonne partie du trafic de prospection, mais je ne suis pas sûr que nous transportons exactement le genre de matériel dont vous parlez.

M. Towers: C'est très intéressant.

On me dit que la traversée du Grand lac de l'Ours est très dangereuse. Est-ce vrai?

M. S. D. Cameron: Je n'y suis jamais allé. On m'a dit que la pêche y était excellente, mais je n'y suis jamais allé.

Monsieur le président, M. Séguin sera peut-être en mesure de répondre.

[Text]

Mr. Séguin: I do not know whether it is more dangerous than any other large body of water, but it is a very large body of water. In fact, it is one of the largest lakes in Canada. Any lake of that size has, I suppose, its navigation problems.

Mr. Towers: We were informed, when we were up at Yellowknife, that there seemed to be a certain fear that crossing the lake was a rather dangerous occupation. Then your losses would not be that great as far as losing equipment or anything like that.

• 1200

Mr. Cameron: No, that has not been the nature of our losses, no. It is just the fact of the quantity of freight that is there and the costs of having three vessels plus tugs plus your camp at Franklin and so on; the costs are just far beyond any revenues one can obtain from it.

Mr. Towers: Yes. There has been general concern in the last several months and I think it has prevailed during this past year that perhaps there is a lack of snow in the mountains and, thus, the rivers are at a very low level. Is the same thing happening in the Mackenzie?

Mr. Cameron: The water level this year was, indeed, very low, much lower than any average would be. The reasons for it I do not know but your explanation sounds very reasonable. It was low, although we had no difficulty in getting our barges through and back to Hay River for the winter.

Mr. Towers: All right, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Mr. Lumley, did you want a second round?

Mr. Lumley: I have a couple of questions on the second round, Mr. Chairman.

I want to refer, Mr. Cameron, to the question I asked you earlier about the effect that the Dempster would have on Northern Transportation. And I want to refer you to a study you may or may not be aware of; it was a cost-benefit analysis of winter operation of the Dempster Highway prepared for the Dempster Highway Management Committee in August of this year by Trimac and Southam Services Limited and Quadra Economic Consultants Ltd.

They indicate that it has been assumed that 50 per cent of equipment volumes will be from barge to road over the forecast period if the Dempster is open year-round. If I recall what you said to me earlier, you said that there would be very little effect on barge transportation as a result of the Dempster.

Mr. Cameron: Yes, Mr. Chairman. I was not giving this as a statement of fact; I was giving it as a statement of opinion of the company; the company does not expect a large drain-off from the Dempster. We do expect less traffic on the Mackenzie in our five-year forecast, something like, I think, a 10-per cent reduction. But much of the material that is carried profitably by the company would be difficult to carry in a trucking operation over a road such as the Dempster Highway.

Mr. Lumley: I want to read a paragraph. I would like your opinion of this study. It says here that:

[Translation]

M. Séguin: Je ne crois pas que ce soit plus dangereux que toute autre grande étendue d'eau, car c'est une très grande étendue d'eau. En fait, c'est l'un des plus grands lacs du Canada. Je présume qu'il y a des problèmes de navigation sur tout lac de cette grandeur.

M. Towers: Parce que, quand nous nous sommes rendus à Yellowknife, on nous a dit que la traversée de ce lac était considérée comme une occupation plutôt dangereuse. Alors, vos pertes d'équipement et de matériel ne sont pas très importantes.

M. Cameron: Non, les pertes ne dépendent pas du tout de cela. Il se trouve simplement que les recettes ne peuvent égaler les coûts, étant donné qu'il faut maintenir trois navires, plus les remorqueurs, le campement à Franklin, etc.

M. Towers: Oui. On craint depuis plusieurs mois, en fait depuis un an, qu'il n'y ait pas assez de neige dans les montagnes et que, par conséquent, le niveau des cours d'eau soit très bas. En est-il de même pour le fleuve MacKenzie?

M. Cameron: En effet, le niveau de l'eau était beaucoup plus bas que la moyenne. J'en ignore la raison, mais votre explication me semble fort valable. Toutefois, nous n'avons eu aucune difficulté à faire traverser nos chalands et à les ramener à Hay River pour l'hiver.

M. Towers: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Towers. Monsieur Lumley, un deuxième tour?

M. Lumley: Oui, j'ai quelques questions à poser au second tour, monsieur le président.

J'en reviens à la question que je vous ai posée au sujet des répercussions de la construction de la route Dempster sur votre société. Je vous reporte à une étude, que vous connaissez peut-être, une analyse de rentabilité sur l'exploitation hivernale de la route Dempster préparée en août par la *Trimac and Southam Services Limited* et la *Quadra Economic Consultants Ltd* pour le comité de gestion de la route Dempster.

Cette étude suppose que 50 p. 100 des volumes d'équipement seront transportés par route plutôt que par chalands pendant la période prévue, si la route Dempster est ouverte à longueur d'année. Si je me souviens bien, vous avez dit que l'ouverture de la route Dempster aurait un impact très faible sur le transport par chaland.

M. Cameron: Oui, monsieur le président. Je vous faisais part de l'opinion personnelle de la société, et non pas d'un état de fait. La société ne s'attend pas à ce que sa clientèle diminue considérablement à cause de la route Dempster. Nos prévisions quinquennales indiquent en effet une réduction du trafic sur le Mackenzie, 10 p. 100 environ. Toutefois, la plupart des marchandises transportées à profit par la société pourraient difficilement être transportées par camion par la route Dempster.

M. Lumley: Je voudrais vous lire un extrait de cette étude. J'aimerais connaître votre opinion là-dessus. Elle dit ceci:

[Texte]

Water transport tends to be more capital intensive and less sensitive to inflation than highway transport, which involves a much higher proportion of variable expenses and fewer labour maintenance. If inflation continues at present rates and causes the cost of highway transport to rise relative to water transport, the attractiveness of the highway alternative would be eroded over time.

Has Northern Transportation undertaken any studies of this nature with respect to the future, considering the inflationary aspects?

Mr. Cameron: No, I cannot say that we have, Mr. Lumley. The statement seems to me to be correct in comparison with our trucking subsidiary and the marine operation. All our major equipment is there. We do not expect any major capital expenditures in the next five years although, after that time, there will be. So, once you have made your capital investment, it is there and I suppose, with trucking, you have a greater need to refurbish and put in new trucks and so on.

I think the statement sounds right to me but we have made no studies.

Mr. Lumley: I see. What percentage of the amounts of goods that you move are for the oil and gas industry as opposed to transport and distribution of goods for community resupply?

Mr. Cameron: I am afraid I cannot answer that, Mr. Lumley. I will get you an answer on that.

Mr. Lumley: Would you just ballpark it? Would you say that more than half your goods are for community supply?

Mr. Cameron: I think it would be something in the vicinity of half. It is really quite difficult to separate. You are carrying the same goods; your oil, for example, is obviously necessary in your community resupply and is part of what you are sending up there for exploration purposes also. Even if I find the answer, which I will do, the accuracy will be a ballpark . . .

Mr. Lumley: I see.

Mr. Cameron: I would say 50 per cent would probably not be a bad guess but I may be wrong.

Mr. Lumley: Has the company had representation from the people in the North, communities in the North or their local representatives on the privatization of Northern Transportation? In other words, have you felt an outpouring from the people of the North to keep the crown corporation or sell it to the private sector?

• 1205

Mr. Cameron: I cannot say we have. As I recall, one of the candidates in the last election was running to get rid of NT and one was saving NT.

An hon. Member: Who won?

The Chairman: I am not going to allow that one.

[Traduction]

Le transport maritime exige plus de capitaux et est moins sensible à l'inflation que le transport routier, qui entraîne une plus grande fluctuation des dépenses et demande moins de main-d'œuvre. Si l'inflation se maintient au taux actuel et entraîne une hausse des coûts du transport routier par comparaison au transport maritime, les avantages de ce mode de transport disparaîtront au bout d'un certain temps.

La Société des transports du Nord a-t-elle mené une étude de ce genre sur les effets de l'inflation?

M. Cameron: Non, monsieur Lumley. L'énoncé que vous venez de citer me semble juste. Nous disposons déjà de tout notre équipement, nous ne prévoyons aucune dépense d'immobilisations importante au cours des cinq prochaines années, mais il y en aura ensuite. Je suppose que dans le transport routier, il faut plus souvent changer l'équipement, etc.

Cela me semble juste, mais nous n'avons fait aucune étude à cet égard.

M. Lumley: Je vois. Quelle proportion des marchandises que vous transportez sont destinées à l'industrie du gaz et du pétrole plutôt qu'au ravitaillement de la communauté?

M. Cameron: Je ne puis répondre de but en blanc, monsieur Lumley, mais je puis vous obtenir ces renseignements.

M. Lumley: Pouvez-vous me donner un chiffre approximatif? Diriez-vous que plus de la moitié des marchandises sont destinées à la communauté?

M. Cameron: Je dirais que c'est à peu près la moitié. Il est très difficile d'établir la distinction. Par exemple, le pétrole peut servir au ravitaillement de la communauté, et aussi aux activités de prospection. Même si j'obtiens la réponse, ce sera un chiffre approximatif . . .

M. Lumley: Je vois.

M. Cameron: Je dirais que c'est à peu près 50 p. 100, mais je puis me tromper.

M. Lumley: Les habitants du Nord, ou leurs représentants locaux, sont-ils intervenus auprès de la société au sujet du retour au secteur privé de la Société des transports du Nord? Autrement dit, y a-t-il eu une levée de boucliers chez les habitants du Nord en faveur du maintien ou de la vente au secteur privé de la société de la Couronne?

M. Cameron: Ce n'est pas le cas. Si je me souviens bien, un des candidats, lors des dernières élections, voulait se débarrasser de la société, et l'autre, la sauvegarder.

Une voix: Qui a gagné?

Le président: Je ne vous permettrai pas de répondre à cette question.

[Text]

Mr. Lumley: The company has not detected a real outpouring of desire to keep Northern Transportation; so would you assume, then, they are satisfied that it be privatized?

Mr. Cameron: I do not know there has been any survey done. I have never found in my experience that crown agencies particularly are supported wholeheartedly by anybody.

Mr. Lumley: Getting back to my original comment on looking at it as a utility: If the Ontario government decided to sell Ontario Hydro, I think we would have outrage. I wonder if the same kind of attitude has been forthcoming from the people in the North. It surprises me it has not. Obviously they must agree with the privatization aspects. Would you assume that to be correct?

Mr. Cameron: I would not care to make any assumptions in this area . . .

The Chairman: I think you are skating on very thin ice, Mr. Lumley. Let it go. It is in the realm of policy.

Mr. Lumley: The nature of my history here.

The Chairman: Well, as you know, this is a nonpartisan committee. Historically it has been that way. We may fight about it from time to time, but we do not indulge in politics.

Mr. Lumley: When Mr. Lang used to appear I never had that same feeling, Mr. Chairman. But I am sure the intent was basically correct.

Mr. Towers: That was definitely good.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I have no further questions of Mr. Cameron.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, on a point of clarification . . .

The Chairman: Yes, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: On this map, where do the trucks go?

Mr. Cameron: Our trucking operation starts in Calgary, south of this map, actually, where we have a terminal. The main centres for the trucking—we do not go into Saskatchewan; it is all Alberta and Northwest Territories. The main centres are up the road to Hay River, over Fort Smith, up to McMurray. We have depots at Hay River, Fort McMurray, and Fort Smith. We also operate west of Edmonton to Hinton.

The Chairman: Thank you, Mr. Cameron.

Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Cameron, on page 4 of your statement, you say:

In 1972, the Company acquired two air cushion vehicles and became the leading commercial owner-operator of such equipment in Canada.

Further down the page, you say:

In 1976 the Air Cushion Vehicle operation was suspended.

I want to know why was this operation suspended; two, where is the equipment now; and three, is it in storage?

[Translation]

M. Lumley: Les habitants n'ont pas vraiment exprimé leur souhait de garder la Société des Transports du Nord. Supposez-vous, alors, qu'ils acceptent la privatisation?

M. Cameron: Pour autant que je sache, aucun sondage n'a été effectué. D'après mon expérience, les sociétés de la Couronne ne suscitent jamais beaucoup d'enthousiasme.

M. Lumley: J'ai comparé tout à l'heure votre société à une société d'utilité publique. Si le gouvernement de l'Ontario décidait de vendre l'Hydro-Ontario, il y aurait un scandale. Je demande si c'est l'attitude adoptée par les habitants du Nord. Je suis plutôt étonné du contraire. Cela signifie donc qu'ils sont d'accord avec le retour au secteur privé. Qu'en pensez-vous?

M. Cameron: Je ne voudrais pas faire d'hypothèse . . .

Le président: Monsieur Lumley, vous êtes à deux doigts d'aborder une question de politique.

M. Lumley: Il en est toujours ainsi.

Le président: Comme vous le savez, notre Comité n'a aucun esprit partisan; il en a toujours été ainsi. Nous avons parfois quelques conflits, mais nous ne faisons jamais de politique.

M. Lumley: Je n'ai jamais eu cette impression lorsque M. Lang comparaisait, monsieur le président. Toutefois, je suis sûr que l'intention était bonne.

M. Towers: Certainement.

M. Lumley: Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions à poser à M. Cameron.

M. McDermid: Monsieur le président, je voudrais des éclaircissements . . .

Le président: Oui, monsieur McDermid.

M. McDermid: Quel est l'itinéraire des camions sur cette carte?

M. Cameron: Les camions de notre entreprise partent de Calgary, au sud de la carte, où se trouve le terminus. Tous les centres desservis par notre service de camionnage se trouvent en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les principaux centres se trouvent sur la route allant à Hay River, Fort Smith, jusqu'à Fort McMurray. Nous avons des dépôts à Hay River, Fort McMurray et Fort Smith. Nous nous rendons aussi à Hinton, à l'ouest d'Edmonton.

Le président: Merci, monsieur Cameron.

Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Cameron, vous dites ceci à la page 5 de votre déclaration:

En 1972, elle faisait l'acquisition de deux aéroglisseurs et devenait par le fait même la première compagnie au Canada à posséder et à mettre en service un tel équipement.

Plus loin, vous dites:

En 1976, le service d'aéroglisseurs était suspendu.

Premièrement, pourquoi ce service a-t-il été suspendu? deuxièmement, où se trouve maintenant cet équipement? et troisièmement, se trouve-t-il en entreposage?

[Texte]

The Chairman: Perhaps you would just briefly recap on that. These questions have been asked a few moment ago and quite extensively answered, but I think it is quite proper for Mr. Cameron just to recap it.

Mr. Cameron: We stopped using the equipment because of the reduction in exploration. We could not get any guarantee from the companies operating there, of any guaranteed revenue, and we could see some guaranteed costs. So we decided to terminate the ACV operations. We also—I do not know any other word but pranged, one of the ACV's and it was going to be very costly to repair. We sold the equipment to the Canadian Coast Guard, who are using them as spare parts for their operation on the West Coast, where they have an ACV operation.

Mr. Turner: Are you aware they are using this equipment between Sarnia, Ontario, and Port Huron in the United States to haul passengers and freight service across, in addition to boat service? It is very successful.

Mr. Cameron: Yes. These are used in many parts of the world. In the North they were successful up to a point, but the North is an exceptional environment for that equipment.

Mr. Turner: It is a very successful operation in Sarnia so I am told.

Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

I just have one supplementary. Part of the rationale for the cushion vehicle was its utility as an ice-breaker. Did that part of its trials prove out, or was it otherwise?

• 1210

Mr. Cameron: Mr. Chairman, Northern Transportation Company Limited has not been using it in that capacity and could not. The ice up North is not subject to that kind of activity. The Canadian Coastguard has been using it. I think the major use is probably, I think, going to be in the lakes, and the Lakehead is proposed.

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

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

The Chairman: Yes.

Mr. Lumley: I want a confirmation. Is it correct that 3.30 p.m. has been cancelled as a result of the vote?

The Chairman: Yes, I can confirm that. The activities in the House in connection with another matter has necessitated the cancellation of the meeting at 3.30 p.m. We will meet next on Thursday, December 6, at 3.30 p.m., when the Minister of Transport hopefully will be able to be with us, together with Dr. Hugh Horner.

It is my pleasure to thank you, Mr. Cameron, for coming and being with us this morning. We appreciate the sensitivity of some of the questions and we are more grateful for your candidness in your responses.

The meeting is adjourned until 3.30 p.m. on Thursday. I might informally indicate that we should have an informal, very informal steering committee perhaps between 3.00 p.m. and 3.30 p.m. in one of our respective lobbies.

[Traduction]

Le président: Vous pourriez peut-être brièvement récapituler. Ces questions ont été posées il y a quelques instants, et le témoin y a longuement répondu.

M. Cameron: Nous avons cessé de nous servir de cet équipement à cause du ralentissement des activités de prospection. Les sociétés de prospection ne pouvaient nous garantir aucune recette, alors que nous pouvions prévoir bien des coûts. Nous avons donc décidé d'abandonner le service d'aéroglesseurs. Un de ces aéroglesseurs avait plus ou moins été démolé et les réparations devaient coûter très cher. Nous avons donc vendu ces appareils à la Garde côtière du Canada, qui s'en sert sur la côte ouest.

M. Turner: Savez-vous qu'ils se servent de cet équipement entre Sarnia, en Ontario, et Port Huron, aux États-Unis, pour le transport des passagers et des marchandises? Ce service a beaucoup de succès.

M. Cameron: Oui. On s'en sert dans bien des régions du monde. Ils étaient plutôt utiles dans le Nord, mais il s'agit là, bien entendu, d'un environnement exceptionnel.

M. Turner: On me dit que ce service a beaucoup de succès à Sarnia.

Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner.

J'ai une question supplémentaire à poser. On avait recours à l'aéroglesseur, entre autres raisons, parce qu'il pouvait servir de brise-glace. Est-ce bien ce que l'on a constaté, ou le contraire?

M. Cameron: Monsieur le président, la Société des transports du Nord Limitée ne s'en est pas servi à cette fin et n'aurait pu le faire. La glace se trouvant dans le Nord ne peut servir dans le cadre de ses activités; c'est la Garde côtière du Canada qui l'utilise. Je crois qu'on s'en servira surtout sur les lacs, et l'on propose Lakehead.

Le président: Très bien. Merci, monsieur Bockstael.

M. Lumley: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

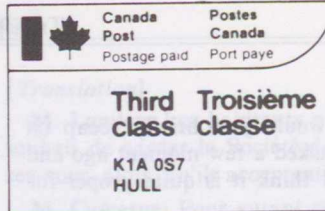
Le président: Oui.

M. Lumley: Est-il vrai que la réunion de 15 h 30 a été annulée à cause du vote?

Le président: Oui, je puis le confirmer. La réunion de 15 h 30 a été annulée à cause des travaux de la Chambre. Notre prochaine réunion aura lieu jeudi, le 6 décembre, à 15 h 30, et nous accueillerons, nous l'espérons, le ministre des Transports, ainsi que M. Hugh Horner.

Monsieur Cameron, je vous remercie d'être venu comparaître ce matin. Nous admettons que certaines questions délicates vous ont été posées et nous vous savons gré de la franchise avec laquelle vous y avez répondu.

La séance est levée jusqu'à 15 h 30, jeudi. Je vous signale en passant que nous devrions tenir une réunion très officieuse du comité directeur entre 15 heures et 15 h 30, dans un de nos bureaux.



Third class
Troisième classe

K1A 0S7
HULL

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From Northern Transportation Company Limited:

Mr. S. D. Cameron, Chairman of the Board.

From Transport Canada:

Mr. J. Jacques Séguin, Director General, Arctic Transportation.

De Northern Transportation Company Limited:

M. S. D. Cameron, président du conseil d'administration.

De Transports Canada:

M. J. Jacques Séguin, directeur général, Transport dans l'Arctique.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, December 6, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

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

Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80 Vote 1 under
TRANSPORT

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski,
Minister of Transport

WITNESS:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le jeudi 6 décembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980 Crédit 1 sous la
rubrique TRANSPORTS

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski,
Ministre des Transports

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Axworthy	Hargrave
Bockstael	Hovdebo
Deniger	Jelinek
Ferguson	Lumley
Gass	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. J. M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

McDermid	Richardson (<i>Humboldt-Lake Centre</i>)
Murta	Towers
Nystrom	Turner
Phillips	Whelan—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, December 5, 1979:

Mr. Hargrave replaced Mr. McLean.

On Thursday, December 6, 1979:

Mr. Nystrom replaced Mr. Murphy;

Mr. Hovdebo replaced Mr. Ittinuar;

Mr. Murta replaced Mr. Nylander;

Mr. Axworthy replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);

Mr. Phillips replaced Mr. Harquail;

Mr. Whelan replaced Mr. Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*).

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

Le mercredi 5 décembre 1979:

M. Hargrave remplace M. McLean.

Le jeudi 6 décembre 1979:

M. Nystrom remplace M. Murphy;

M. Hovdebo remplace M. Ittinuar;

M. Murta remplace M. Nylander;

M. Axworthy remplace M. Campbell (*LaSalle*);

M. Phillips remplace M. Harquail;

M. Whelan remplace M. Robinson (*Etobicoke-Lakeshore*).

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 6, 1979
(15)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Axworthy, Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Hovdebo, Jelinek, Lumley, McDermid, Murta, Nystrom, Phillips, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers, Turner and Whelan.

Other Members present: Messrs. Mayer, McKnight, Neil, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Schellenberger and Yurko.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

Witness: Dr. Hugh Horner, Grain Transportation Coordinator, Canadian Grain Commission.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3.*)

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

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

Your Subcommittee met Wednesday, November 28, 1979 to plan its future business.

The Subcommittee agreed to make the following recommendations:

1. That the Chairman approach the Honourable Walter Baker, President of the Queen's Privy Council and Minister of National Revenue, to seek authority to hold additional meetings of the Transport Committee outside the Block System, on Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

2. That the Committee consider Air Canada 1978 Annual Report on MONDAY, December 10, 1979 at 8:00 p.m. and TUESDAY, December 11, 1979 at 9:30 a.m.

3. That the Committee consider the CNR 1978 Annual Report on MONDAY, December 17, 1979 at 8:00 p.m. and TUESDAY, December 18, 1979 at 9:30 a.m.

For the information of Members, all the recommendations relating to Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, were adopted by the Committee on Thursday, November 29, 1979.

Mr. Jelinek moved,—That the THIRD REPORT of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Mr. McDermid moved,—That the Report be amended by deleting in Recommendation No. 2 the dates stated and substituting the following therefor:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 DÉCEMBRE 1979
(15)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Axworthy, Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Hovdebo, Jelinek, Lumley, McDermid, Murta, Nystrom, Phillips, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers, Turner et Whelan.

Autres députés présents: MM. Mayer, McKnight, Neil, Reid (*St. Catharines*), Ritchie (*Dauphin*), Schellenberger et Yurko.

Comparait: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

Témoins: M. Hugh Horner, Coordonnateur du transport des grains, Commission canadienne des grains.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3.*)

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme d'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Du consentement unanime, le président présente le TROISIÈME RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure qui se lit comme suit:

Le sous-comité s'est réuni le mercredi 28 novembre 1979 pour établir le programme de ses travaux.

Le sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Que le président communique avec l'honorable Walter Baker, président du Conseil privé de la Reine et ministre du Revenu national, en vue d'obtenir l'autorisation de tenir des séances supplémentaires du Comité des transports en dehors des heures prévues au programme sur le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

2. Que le Comité étudie le rapport annuel de 1978 d'Air Canada le LUNDI 10 décembre 1979, à 20 heures et le MARDI 11 décembre 1979, à 9 h 30.

3. Que le Comité étudie le rapport annuel de 1978 du CN, le LUNDI 17 décembre 1979, à 20 heures et le MARDI 18 décembre 1979, à 9 h 30.

Pour la gouverne des membres, les recommandations portant sur le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, ont été adoptées par le Comité le jeudi 29 novembre 1979.

M. Jelinek propose,—Que le TROISIÈME RAPPORT du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

M. McDermid propose,—Que le rapport soit modifié en remplaçant dans la recommandation n° 2 les dates mentionnées par ce qui suit:

TUESDAY, December 18, 1979 at 3:30 p.m.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

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

The Chairman presented the **FOURTH REPORT** of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Subcommittee met Tuesday, December 4, 1979 to plan its future business.

The Subcommittee agreed to make the following recommendations:

1. Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

(a) That at the request of an organization, association or individual for an extension of the deadline of submission of briefs dated December 13, 1979, as provided in the Press Release of November 29, 1979, the Chairman be given discretionary authority to grant an extension for a period of up to 14 days.

(b) That all briefs received in one official language be translated prior to circulation to members of the Committee.

(c) That the Chairman be authorized, after consultations with the spokesmen of the opposition parties, to schedule meetings on December 13, 1979, provided that the witnesses are available to appear before the Committee on that date.

2. AIR CANADA 1978 ANNUAL REPORT

That the Chairman be authorized to contact Mr. Taylor, President and Chief Executive Officer, with regard to arranging a suitable date for his appearance before the Committee prior to the Christmas recess.

On motion of Mr. Lumley, the **FOURTH REPORT** of the Subcommittee on Agenda and Procedure was concurred in.

The Committee resumed consideration of Vote 1.

The Minister made a statement.

The witness made a statement.

The Minister and the witness answered questions.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Friday, December 7, 1979.

LE MARDI 18 décembre 1979, à 15 h 30.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Le président présente le **QUATRIÈME RAPPORT** du sous-comité du programme et de la procédure, qui se lit comme suit:

Votre sous-comité s'est réuni le 4 décembre 1979 pour établir le calendrier de ses prochains travaux.

Le sous-comité a convenu de faire les recommandations suivantes:

1. Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses.

a) Que, à la demande d'un organisme, d'une association ou d'un particulier pour obtenir une prorogation de la date limite de présentation des mémoires datés du 13 décembre 1979, comme indiqué dans le communiqué de presse du 29 novembre 1979, soit accordé au président le pouvoir discrétionnaire de consentir une prorogation pour une période pouvant atteindre 14 jours.

b) Que tous les mémoires reçus dans une langue officielle soient traduits avant d'en faire la distribution aux membres du Comité.

c) Que le président soit autorisé, après les consultations habituelles avec les représentants des partis de l'opposition, à prévoir des séances le 13 décembre 1979 pourvu que les témoins soient disponibles pour comparaître devant le Comité à cette date.

2. RAPPORT ANNUEL DE 1978 D'AIR CANADA

Que le président soit autorisé à communiquer avec M. Taylor, président et directeur exécutif, afin de prévoir une date convenable pour sa comparution devant le Comité avant le congé de Noël.

Sur motion de M. Lumley, le **QUATRIÈME RAPPORT** du sous-comité du programme et de la procédure est adopté.

Le Comité reprend l'étude du crédit 1.

Le ministre fait une déclaration.

Le témoin fait une déclaration.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 18 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au vendredi 7 décembre 1979, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 6, 1979

• 1532

[Texte]

The Chairman: Good afternoon, gentlemen, we shall this afternoon resume consideration of our order of reference relating to the estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. In that connection we will resume consideration of Vote 1 Departmental Administration Program under Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration Program—Operating expenditures—\$57,346,000

The Chairman: I would indicate at this time that as soon as we have a quorum—I see we have sufficient members but not all are members of the Committee, we welcome them nevertheless—but when we do have a quorum, if that happens in the next minute or two, there are two or three items of routine business we want to deal with.

In the meantime, I wonder if I could take the opportunity on your behalf to welcome back once again to the Committee the Minister of Transport, the Hon. Donald Mazankowski, and as well extend a very special and warm greeting to Dr. Hugh Horner, the Grain Co-ordinator under the appropriate program. Dr. Horner, as you will be aware, had a very distinguished career in the House of Commons as the member for Acadia. He was first elected in 1958, again in 1962, '63, '65 and then left us to go to the greener fields of politics, and richer fields, in the province of Alberta. I will ask the minister to more appropriately introduce Dr. Horner and the officials who are here with him.

Mr. Minister.

• 1535

Hon. Donald Mazankowski (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. I am certainly pleased to present to this Committee Dr. Horner, the new Grain Transportation Co-ordinator. It is his first appearance before the Committee. I know Committee members are looking forward to discussing some of the important issues with Dr. Horner, and I am sure he is looking forward to discussing those same issues with the Committee members.

In addition to Dr. Horner, we have Mr. Bill Miner and Mr. Colin Churcher of the Grains Group.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Are there any opening or introductory remarks that you care to make, in addition to the introductory, before I ask Dr. Horner if he would care to say a few words?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I thought you were going to do some other business first.

The Chairman: We do have one or two items of routine business, the Clerk having drawn to my attention that we do

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 6 décembre 1979

[Traduction]

Le président: Bon après-midi, messieurs. Aujourd'hui, nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le budget pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1980. Nous reprenons donc l'étude du crédit 1^{er}, Programme de l'administration centrale, sous la rubrique Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,346,000

Le président: Je précise que dès que nous aurons un quorum—je crois que nous avons suffisamment de membres, mais ils ne sont pas tous là; nous leur souhaitons quand même la bienvenue—quoi qu'il en soit, quand nous aurons le quorum dans quelques minutes, nous traiterons de deux ou trois questions de nature routinière.

En attendant, je profite de l'occasion pour accueillir à nouveau au Comité l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports, et aussi pour souhaiter tout particulièrement la bienvenue à M. Hugh Horner, coordinateur du transport des grains. Comme vous le savez sûrement, M. Horner a connu une carrière très distinguée au sein de la Chambre des communes, à titre de député d'Acadia. Il a été élu pour la première fois en 1958, puis réélu en 1962, 1963 et 1965; il nous a alors quitté pour des prés plus verts et plus riches, ceux de la politique provinciale en Alberta. Je vais maintenant demander au ministre de nous présenter plus adéquatement M. Horner, ainsi que les collègues qui l'accompagnent.

Monsieur le ministre.

L'honorable Donald Mazankowski (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureux de vous présenter M. Horner, le nouveau coordinateur des transports des grains. Il s'agit de sa première comparution devant le comité. Je sais que les membres du comité sont impatients de discuter avec lui de certaines questions importantes, et je suis certain que lui-même est impatient de discuter des mêmes questions avec les membres du comité.

En plus de M. Horner, nous recevons M. Bill Miner ainsi que M. Colin Churcher, du groupe sur les transports des grains.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

En plus de cette présentation, désirez-vous faire une déclaration d'ouverture, avant que je demande à M. Horner s'il désire dire quelques mots?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je croyais que vous vouliez d'abord régler d'autres problèmes.

Le président: Le greffier me dit que nous avons maintenant le quorum, et nous avons une ou deux questions routinières à

[Text]

have a quorum, after which I would invite the minister to table certain documents he has with him.

In the interim, I will present the third report of this Committee's steering committee, and ask for a motion to amend that report by deleting recommendation 2 and substituting the following:

"Tuesday, December 18, 1979 at 3.30 p.m., Air Canada."

Mr. Lumley: Mr. Chairman, before you have a motion, may I ask if Air Canada is available also on December 13?

Mr. Jelinek: Mr. Chairman, perhaps I could answer that question. Air Canada would be available on either December 13 or December 18 at 3:30, but not on both.

Mr. Lumley: But not on both?

Mr. Jelinek: They are naturally available to come and spend as much time as the Committee wants them for at a future date, some time immediately following the beginning of the new year.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, with all due respect to Air Canada, they can be available one day or the other but not available on both, and I have a great deal of difficulty receiving that in the proper manner. We would like to have them for two days so that we can all discuss this report.

Mr. Jelinek: Mr. Lumley, in personal discussions with you I indicated that initially Air Canada was unavailable to come prior to December 21 at all, and as a result of our insistence as a Committee to get Air Canada to come here, it is my understanding that Mr. Taylor made a number of changes to accommodate us and come even once. I understand that if he comes on December 13 he will take care of the business he was supposed to do on that day, whatever that may be, on December 18, and vice versa. That is why he is able to take only half a day off.

You will appreciate that the president of Air Canada is a busy man, and in the past he has received a little more notice to come before these committees than he did today. I would recommend as well that to give Mr. Taylor an opportunity to appear before this Committee for a longer period of time, perhaps we could get together in a steering committee within the next few days and set up some subsequent dates for Mr. Taylor and Air Canada representatives to come before this Committee early in the new year for more than just two sessions, if that would be the wish of the Committee.

• 1540

Mr. Lumley: Mr. Chairman, just to correct the record, this goes back—and I am sure the Chairman will verify this—to the first steering committee we had, which was in early October, when we made a request to have Air Canada. I do respect the fact that the President of Air Canada is a very busy individual, but so are members of Parliament, so is the Minister of Transport and he has been here four or five times. I am afraid that that is not a very valid excuse. However, if the best you could do, Mr. Chairman, was negotiate to eighteenth, obviously we will accept that. But we still would like the request made to Air Canada to come one more time before Christmas, if at all possible.

[Translation]

régler. Ensuite nous inviterons le ministre à déposer certains documents.

Pour l'instant, nous présentons le troisième rapport du comité directeur de ce comité, et je voudrais qu'on me soumette une motion portant le retranchement de la recommandation numéro 2 qui serait remplacée par ce qui suit:

«Mardi, 18 décembre 1979 à 15 h 30, Air Canada.»

M. Lumley: Monsieur le président, avant d'entendre la motion, j'aimerais savoir si les représentants d'Air Canada seront disponibles également le 13 décembre?

M. Jelinek: Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre à la question. Les représentants d'Air Canada seront disponibles soit le 13 décembre soit le 18 décembre à 15 h 30, mais ils ne peuvent pas être là les deux jours.

M. Lumley: Ils ne peuvent être ici les deux jours?

M. Jelinek: Évidemment, ils peuvent nous consacrer autant de temps que les membres du comité le désirent à une date ultérieure, dès le début de la nouvelle année, par exemple.

M. Lumley: Monsieur le président, j'ai beaucoup de respect pour les représentants d'Air Canada, mais j'ai beaucoup de difficulté à accepter qu'ils ne puissent venir qu'un seul jour car nous avons besoin de leur présence pendant deux jours pour discuter ensemble de ce rapport.

M. Jelinek: Monsieur Lumley, lors d'une discussion personnelle avec vous, j'ai dit qu'au début, les représentants d'Air Canada ne pouvaient venir avant le 21 décembre; les membres de ce comité ayant insisté, M. Taylor a effectué quelques changements dans son programme afin de pouvoir comparaître au moins une fois. Je crois que s'il comparait devant nous le 13 décembre, il remettra au 18 décembre ce qu'il devait faire ce jour-là, et vice-versa. C'est pourquoi il ne peut se dégager pour une demi-journée.

Vous comprenez sûrement que le président d'Air Canada est un homme très occupé et que d'ordinaire on le convoque un peu plus longtemps à l'avance. Pour que M. Taylor puisse comparaître plus longuement, je recommande aussi que le comité directeur se réunisse d'ici quelques jours afin de fixer des dates permettant à M. Taylor et des représentants de Air Canada de comparaître devant le comité tôt dans la nouvelle année et ce, pour plus de deux réunions, si le comité le désire.

M. Lumley: Monsieur le président, pour mettre le procès verbal au point—et le vice-président peut vérifier s'il le désire—c'est à la première réunion du comité directeur, au début octobre que nous avons pour la première fois sollicité la visite des représentants d'Air Canada. Je comprends que le président de Air Canada soit très occupé, mais les députés le sont aussi, ainsi que le ministre des transports, qui a déjà comparu 4 ou 5 fois. Cette excuse n'est pas valable. Toutefois, monsieur le président, si vous n'avez réussi à obtenir que le 18 décembre, nous l'acceptons bien sûr. Mais nous voulons tout de même qu'Air Canada compareisse au moins une fois avant Noël, si cela est possible.

[Texte]

The Chairman: Mr. Lumley, the Chair, in response to what it understood to be the wish of the Committee, explored the difficulty surrounding the two dates originally indicated, those were Monday night, December 10, and Tuesday morning, December 1. Two complications arose: first, a conflict with a regular meeting of the board of directors of Air Canada, complicated again, even on that date, in connection with the lock-up procedures related to the budget. Certainly Tuesday was completely out. The Clerk of the Committee was kind enough to explore further with Air Canada, gentlemen, and the most suitable date, that of December 18 at 3.30 p.m., was relayed to me as your Chairman. We explored briefly the possibility of freeing up some time that had otherwise been committed by this Committee to dealing with Bill C-25. It was felt that the urgency with respect to that matter left us little alternative but to settle firmly. To that end, I have already asked the Clerk, given the permission I have and the authority, to extend the appropriate invitations to Mr. Taylor. I have taken the liberty to indicate to him that we would like to have his Vice-President, Finance, his Vice-President—there are three of them in any event—three of his senior officials together with us.

With that explanation, do I have agreement with respect to the amendment to the Third Report of your steering committee? Can I have a motion with respect to that?

Mr. McDermid: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Jelinek: I move that the Third Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, as amended, be concurred in.

Motion agreed to. (See Minutes of Proceedings.)

The Chairman: Now, can I get to what is much more germane and important, the Fourth Report? The Fourth Report is in your hands, it has been distributed.

Mr. Lumley: I so move.

The Chairman: It has been moved by Mr. Lumley that the Fourth Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be concurred in.

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you. Sorry, Mr. Mazankowski, sorry, Dr. Horner.

I think the minister does have some documentation he would like to table with us for the consideration of the member, and I would ask him at this time if he would care to lay it on us.

Mr. Mazankowski: Thank you. Mr. Chairman, members of the Committee, I want today at this Committee meeting to table the report of the Emergency Grain Movement Task Force. I do so at this particular time because I think it is consistent with the desire of the members of this Committee to enhance the importance of the Transportation Committee, and we will now have an opportunity to examine and consider the report. It is a report that was undertaken by three members of Parliament, Mr. Jack Murta, Mr. Bill McKnight and Mr. Stan Schellenberger, who worked most of the summer in consulting with the industry, the various components of the grain handling and transportation sectors and all the farm

[Traduction]

Le président: M. Lumley, le président, en réponse à ce qu'il croyait être le désir du comité a étudié les problèmes que posaient les deux dates fixées au début, c'est-à-dire le lundi soir 10 décembre, et le mardi matin, 11 décembre. Deux problèmes se posaient: d'abord, il y avait un conflit avec la réunion régulière du conseil d'administration de Air Canada, ensuite il y avait le problème des mesures prises pour empêcher les fuites avant la publication du budget. Évidemment, une réunion mardi est impossible. Le greffier du comité en a reparlé avec la Société Air Canada, messieurs, et la date la plus appropriée est le 18 décembre à 3 h 30, à ce qu'on m'a dit. Nous avons étudié la possibilité d'annuler certaines séances d'étude du Bill C-25. Étant donné l'urgence de la question, il a fallu accepter cette date. A cette fin, j'ai déjà demandé au greffier, aux termes de mon mandat, de transmettre notre invitation à M. Taylor. Je me suis aussi permis de lui demander qu'il soit accompagné du vice-président des finances, du vice-président—il y en a trois en tout cas—qu'il soit accompagné de trois de ses haut-fonctionnaires.

Suite à cette explication, l'amendement au troisième rapport du comité directeur est-il adopté? Quelqu'un veut-il proposer une motion à cet effet?

M. McDermid: Je le propose.

La motion est adoptée.

M. Jelinek: Je propose que le troisième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, tel que modifié soit adopté.

La motion est adoptée. (Voir le procès verbal)

Le président: Maintenant peut-on passer à une question plus pertinente et importante, le quatrième rapport? Ce quatrième rapport a été distribué.

M. Lumley: Je le propose.

Le président: M. Lumley propose que le quatrième rapport du sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

La motion est adoptée.

Le président: Merci. Nous vous demandons de nous excuser, M. Mazankowski, Dr. Horner.

Le ministre a certains documents à déposer devant le comité, je l'invite à le faire maintenant.

M. Manzankowski: Merci, monsieur le président, messieurs les députés, je veux aujourd'hui déposer le rapport du groupe de travail sur le transport d'urgence des grains. Je le fais maintenant pour tenir compte du désir des membres du comité qui veulent rehausser l'importance du Comité des transports, et aussi parce que cela nous donne maintenant l'occasion d'examiner ce rapport. Ce rapport est l'œuvre de trois députés: MM. Jack Murta, Bill McKnight et Stan Schellenberger qui ont passé une bonne partie de l'été à consulter l'industrie, les différents secteurs de la manutention des grains et du transport et tous les organismes qui regroupent des agriculteurs. En fait, ils ont visité et consulté quelques 30 personnes et organismes.

[Text]

organizations. As a matter of fact, I think they visited and consulted with some thirty or so organizations and individuals. They were instrumental in defining the terms of reference for the transportation co-ordinator.

• 1545

I want to reiterate here that the terms of reference were devised in very close consultation with the Canadian Wheat Board and in close consultation with the various grain handling companies as well as other industry organizations.

The report does contain some 16 specific recommendations, a number of which have been implemented or are in the process of being implemented. The report will be referred to the Grain Transportation Co-ordinator for his reference and it is my understanding that he will be dealing with it at the next meeting of the senior transportation committee. And it will be his intention, I am sure, to implement the vast majority of these recommendations.

As you know, the Grain Transportation Co-ordinator was appointed on October 15, 1979. His office is pretty well in place in Winnipeg and he is fully operational as of 1 December. There are a number of issues that arise out of the Emergency Grain Movement Task Force. I am sure that members will want to pursue many of the points that are raised.

I think that exercise, Mr. Chairman, was most useful in terms of the consultative process and I think many of the solutions that have been advanced are in fact a reflection upon the wisdom and the knowledge that exist within the grain transportation and handling community per se. I think it also expresses the fact that through the spirit of co-operation we can address the very major problems that we face in terms of grain transportation and handling, and the report, I am sure, will be responded to in a positive fashion from within the industry. I am sure that if it is followed it will serve to fine-tune the system in such a way that we can achieve more utilization out of the existing plant and facilities.

I am also tabling as well, Mr. Chairman, a resumé of the costs. There has been reference made to the cost of this exercise. I am prepared to table that so that it will allow the honourable members the opportunity of not having to place questions on the order paper or asking me the details of it. I think this too is in the spirit of openness and spirit of frankness. The costs, incidentally, are \$7,425 and I think that was money well spent. I think it did create a positive feeling within the industry and I want to thank the members of the committee for sacrificing their summer in doing this task because I think as a result of it, we have a better grip on the issues and I think we are better prepared to address some of the problems that face us.

Dr. Horner is going to be commenting as well, Mr. Chairman. I am sure that he will have an opening statement to make to outline to the Committee what he has done since he has taken over and what he plans to do in the future. I am sure he will have a response to the report albeit that it has not been in his hands for very long, but I know that it will be dealt with. I think the fact that we have a grain transportation co-ordinator

[Translation]

Ils ont participé à la mise au point d'une définition du mandat du coordonnateur des transports.

Je tiens à répéter que le mandat a été établi en consultation étroite avec la Commission canadienne du blé et les différentes sociétés de manutention des blés et autres organismes de l'industrie.

Le rapport comprend 16 recommandations précises; certaines ont déjà été mises en œuvre ou le seront sous peu. Le rapport sera renvoyé au coordonnateur des transports du grain pour référence; je crois qu'il en discutera à la prochaine réunion du principal comité des transports. Il a l'intention, j'en suis sûr, d'appliquer la plupart de ces recommandations.

Comme vous savez, le coordonnateur du transport du grain a été nommé le 15 octobre 1979. Son bureau à Winnipeg est déjà presque installé, et fonctionne tout à fait depuis le 1^{er} décembre. Plusieurs questions émanent du groupe de travail sur le transport d'urgence des grains. Sans doute les députés voudront-ils revenir sur plusieurs points soulevés.

Monsieur le président, ce travail a beaucoup facilité le processus de consultation, et plusieurs solutions proposées reflètent la sagesse et les connaissances ainsi que l'expérience de la communauté de la manutention et du transport des grains. Cela démontre aussi qu'avec un bon esprit de collaboration, on peut attaquer les grands problèmes de manutention et de transport des grains, et le rapport, j'en suis sûr, sera bien accueilli par l'industrie. Son application devrait permettre de mieux tirer parti des équipements actuels.

Je veux déposer aussi monsieur le président, un résumé des coûts de ce projet. Quelqu'un a mentionné les coûts de ce projet. Je veux déposer ce rapport, afin de ne pas mettre les honorables députés dans l'obligation d'inscrire des questions au *Feuilleton*, ou de m'en demander les détails. Je dépose ces documents dans un esprit de franchise et d'honnêteté. Incidemment, les coûts s'élèvent à \$7,425; c'est de l'argent utilement dépensé. L'industrie a réagi positivement, et je veux remercier les membres du comité d'avoir sacrifié leur été pour préparer ce rapport, qui nous permet de mieux connaître ces questions vitales et qui nous prépare mieux à envisager certains problèmes.

Monsieur le président, le docteur Horner veut aussi faire des observations. Sans doute, voudra-t-il, dans sa déclaration préliminaire, expliquer au comité ce qu'il a fait depuis qu'il est entré en fonction, et ce qu'il prépare pour l'avenir. Bien que le rapport lui ait été soumis récemment, je suis certain qu'il aura quelque chose à dire à ce sujet. La nomination d'un coordonnateur chargé du transport des céréales prouve que l'actuel

[Texte]

is reflective of this government's desire to consider grain handling in transportation as a very major priority, not only from the standpoint of western Canada but indeed from the standpoint of our national economy. Although our record is not as good as I would like it to be at this particular time, there is cause for optimism. As of November 21, Mr. Chairman, our producer marketings in this crop year are up some 23 per cent.

• 1550

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

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: We have used up 20 minutes and Mr. Horner still has his statement to make. I am sure the Minister, as a former member of this Committee, knows that obviously there is a lot of interest, as is expressed by the number of members we have sitting here today. We have a lot of questions to ask the Minister and Dr. Horner and since we have not had an opportunity to see the report we hope we will get the Minister back to discuss it in more detail with him.

The Chairman: I might remind you, of course, Mr. Lumley, that is the purpose of being in this room. There is no one to push us out.

Mr. Minister, whatever time . . .

Mr. Mazankowski: Well, I will conclude, Mr. Chairman. If Mr. Lumley is bothered by my positive report, I regret that very much. As I said, our producer marketings are up some 23 per cent this year over the same period last year, an increase of from 7.4 million tons to 9.2. Our exports are up by about 300,000 or 400,000 tons. That is not good enough as far as I am concerned but we are looking in every positive way and concentrating in an all-out effort to get that figure increased.

I know that the co-ordination efforts and the managerial efforts of Dr. Horner will assist in that process and I am very delighted that he has taken on the challenge. It is not an easy job. It is a job that will be very difficult, but I know that the nature of Dr. Horner is such that he accepts the challenge with a great amount of vigour and I have every reason to believe that he will give us the inspiration and drive to achieve the very lofty targets that we as a government have established for grain exports in this country.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. If you would distribute those, I will accept as having been tabled, the expenditures of the Task Force on Grain Transportation and they will be available to members. We do not have them for distribution but an inquiry of the Chair or the Clerk will produce them for you.

Dr. Horner, it is good to see you, sir.

Mr. Hugh Horner (Grain Transportation Co-ordinator, Canadian Grain Commission): Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Minister and hon. members of the House of Commons, if I might be allowed just a word, the room has changed somewhat since I was here. Somebody took something off the wall that used to be here.

[Traduction]

gouvernement attache la plus haute priorité à cette question, non seulement du point de vue de l'Ouest canadien mais de l'ensemble de l'économie nationale. Même si les résultats ne sont pas à la hauteur de nos espoirs, je reste néanmoins optimiste. Au 21 novembre, les ventes ont enregistré une hausse de 23 p. 100 par rapport à la même époque l'an dernier.

M. Lumley: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y, monsieur Lumley.

M. Lumley: 20 minutes se sont déjà écoulées et M. Horner n'a toujours pas eu l'occasion de prendre la parole. En tant qu'ancien membre du Comité, le ministre doit se rendre compte que si les députés sont venus si nombreux ce soir, c'est que ces problèmes les intéressent et qu'ils ont de nombreuses questions à poser au ministre ainsi qu'à M. Horner. Nous n'avons pas encore eu le temps de consulter ce rapport, il serait préférable d'en discuter avec le ministre à une autre occasion.

Le président: C'est justement la raison pour laquelle nous sommes réunis ici ce soir monsieur Lumley.

Monsieur le ministre.

M. Mazankowski: J'arrive à ma conclusion monsieur le président. Si mon rapport tellement positif ennuie M. Lumley, je suis désolé. Donc nos ventes sont en hausse de 23 p. 100 par rapport à la même époque l'an dernier; elles sont passées de 7.4 millions de tonnes à 9.2 millions. Nos exportations ont augmenté de 300,000 ou 400,000 tonnes. Ce n'est pas encore assez mais nous mettrons tout en œuvre pour améliorer ces résultats.

Le travail de coordination et de gestion de M. Horner nous sera précieux et je me félicite qu'il ait accepté un poste qui, n'est guère facile. Je suis sûr que M. Horner relèvera le défi comme il convient et qu'il nous aidera à réaliser les objectifs que nous nous sommes fixés pour nos exportations de céréales.

Une voix: Bravo.

Le président: Merci monsieur le ministre. Le rapport des dépenses du groupe de travail sur le transport des céréales sera considéré comme ayant été déposé, même si nous ne pouvons pas le faire distribuer dès maintenant. Pour l'obtenir, il suffira de le demander au président ou au greffier.

Je suis heureux de vous revoir monsieur Horner.

M. Hugh Horner (coordonnateur du transport des céréales, Commission canadienne des Grains): Merci beaucoup monsieur le président. Monsieur le ministre, messieurs, il me semble que la salle a changé depuis la dernière fois que je suis venu. On a dû décrocher les tableaux qui étaient aux murs.

[Text]

I just would like to reiterate how important the grain business is to all of Canada; the challenge that I find exciting is to be able to play a part in that very major movement of grain in Canada. As I say, it affects all of Canada right from the Maritimes to the West Coast. I think sometimes we get the feeling, clearly in Western Canada, that the rest of the country does not understand that the grain business is a very important component in the economy of the whole country.

Very briefly, I intend to operate out of Winnipeg primarily, but we will have co-ordinating officers in Regina and Edmonton and we will use the present co-ordinators that are in Vancouver and Thunder Bay. It is my intention to have a small staff, four or five professionals, some of whom will be coming on staff this month, and to use as back-up the people that are in the system right now in the Canadian Wheat Board, the Canadian Grain Commission and the grains group here in Ottawa. It is not my intention to have a very large number of people. As a matter of fact, if I get over 20 in total, I hope somebody rings a bell on me. And that is the way I intend to operate, using the facilities and the backup people that are in the system now and to try and achieve some of the objectives that have been set out by the Government of Canada.

• 1555

I would like to say briefly that in the past month and a half, I have done a fair amount of travelling to the various areas that are involved and had consultation with a number of groups. I intend to continue with that, meeting with everybody, from the longshoremen and the grain handlers at the terminals to the country elevator managers and the farmers, whenever I get the opportunity, to get the ideas and input from everybody that is involved.

As you are all aware, it is a complex system, starting with the producer trying to gather it from some 62,000 farms and move it into a system by rail to terminals, and at each stage there is, I guess, a possibility of something interfering with the mechanism. The interesting thing that I have concluded so far is that if there is a breakdown in any part of that complex chain, it boomerangs throughout the system for about a six-week period and causes that kind of difficulty that reduces our expectations.

So Mr. Chairman, I would be quite happy to attempt to answer any questions that your members might have.

The Chairman: Thank you very much, Dr. Horner. We will start with Mr. Lumley.

But I think that I will again, because there are a large number here and because Mr. Lumley's point made earlier, in fact, has some merit, start reminding you at about six or seven minutes. For those who can, I would ask you to keep your questions as short as possible; and without asking them, I am sure the Minister and Dr. Horner will do the same.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

First, with regards to the report, do you have the intention, Mr. Chairman, of asking the House Leader to refer this report

[Translation]

Je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance des céréales pour le Canada. Je me réjouis de pouvoir jouer un rôle dans un secteur aussi important de notre économie, secteur qui s'étend des Maritimes à la côte ouest. Les habitants de l'Ouest ont d'ailleurs parfois le sentiment que le reste du pays n'apprécie pas suffisamment le rôle de la production céréalière dans l'économie nationale.

Mon bureau sera situé à Winnipeg, mais j'aurai des collaborateurs à Regina et à Edmonton et nous ferons appel aux coordonnateurs en place actuellement à Vancouver et à Thunder Bay. Je compte recruter 4 ou 5 spécialistes, dont certains entreront en fonction dès ce mois-ci. Je ferai également appel aux membres de la Commission canadienne du Blé, de la Commission canadienne des Grains et du groupe des céréales d'Ottawa. Je ne compte donc pas avoir un effectif très important. D'ailleurs, si jamais je dépassais 20 personnes, il ne faudrait pas hésiter à me rappeler à l'ordre. Je vais donc faire appel aux différents spécialistes des organisations intéressées en vue d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement.

Depuis un mois et demi, je parcours les différentes régions intéressées et je me suis entretenu avec un certain nombre de personnes. Je compte encore rencontrer les débardeurs, les manutentionnaires des silos industriels, les directeurs de silos de campagne et les producteurs eux-mêmes, pour me mettre au courant des idées de toutes les personnes qui jouent un rôle quelconque dans ce secteur.

C'est un secteur fort complexe qui commence avec les producteurs répartis entre quelque 62,000 exploitations; les céréales doivent être ramassées et transportées vers les silos par chemin de fer; un système aussi complexe offre de multiples possibilités de grippage. Or, le moindre arrêt à un endroit quelconque de la chaîne se répercute à tous ses maillons pendant une durée de six semaines, et c'est ce qui fait que nos résultats ne sont pas à la hauteur de nos espoirs.

Je me ferai maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Horner. C'est M. Lumley qui va commencer.

Mais comme nous sommes très nombreux ce soir, je vous demande de ne pas dépasser six ou sept minutes, car M. Lumley n'avait pas tout à fait tort. Donc, je vous demande à tous d'être aussi brefs que possible et je suis sûr que le ministre et M. Horner en feront autant.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Avez-vous l'intention de demander au leader à la Chambre de saisir le Comité de ce rapport? Il ne nous reste plus qu'une

[Texte]

to the Committee for discussion. We only have a week left—we only have one day left, as far as Estimates go; and unless we have a reference, I do not think we can call committee hearings to discuss this report.

I agree with the Minister that it is a very important document, although we have not had a chance to read it yet, as well as Mr. Neil's report which, I understand, will be forthcoming in the next couple of weeks.

I just wondered if you have any intention of asking the House Leader that, Mr. Chairman.

The Chairman: I have no objection to the usual consultation, if the Minister approves of seeking the goodwill of the Parliamentary Secretary and the Government House Leader, if you might reciprocate with others to see if we can facilitate that excellent idea.

Mr. Lumley: Dr. Horner, on behalf of my colleagues on this side of the House, we want to welcome you to the Committee. As you know, when the Minister first appointed you we heartily endorsed the appointment of such a qualified individual as yourself.

My colleague, Mr. Whelan, has always told me that when you sat on his Agriculture committee back in 1966, that was where he learned all about prairie grain and transportation. So, we will see that tonight.

First of all, sir, although we have your terms of reference, there is nothing in those terms of reference that I see that was not originally given to the person responsible for grain transportation within the Wheat Board. Are you satisfied that you have enough power to perform your role as you see it?

Dr. Horner: Let me put it this way. I think that certainly we have to attempt first of all to achieve our objectives without any additional legislation from my point of view.

Mr. Lumley: At the present time?

Dr. Horner: Yes.

Mr. Lumley: My second question is to the Minister. Yesterday, Mr. Chairman, the Minister, in his question-and-answer period after his speech to the National Farmers Union meeting, in response to a question, said: "The Canadian Wheat Board has lost its role of grain transporter because they did not have the time or the expertise to talk to all segments of the grain industry".

With respect to the expertise, what changes will be made now we have Mr. Horner and his people responsible for grain handling?

• 1600

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Lumley, that answer was given to a question in the context that I was outlining what in fact Dr. Horner was doing, the kind of missionary work he was doing in discussing the issues of grain handling and transportation with all components, such as he had indicated, the longshoremen, the grain handlers, the elevator agents, the engineers and the people who run the trains. Certainly the Canadian Wheat Board does not have the time to do that, nor should they do it. It was never in their mandate

[Traduction]

semaine, que dis-je, un jour pour l'étude du budget; sans ordre de renvoi, le Comité ne peut pas se réunir pour examiner ce rapport.

C'est effectivement un rapport très important ainsi que le ministre l'a souligné; le rapport de M. Neil devrait être prêt d'ici une quinzaine de jours.

Je voudrais savoir ce que vous comptez faire à ce sujet, monsieur le président.

Le président: Si le ministre est d'accord, je ne demande pas mieux que d'en faire la demande au secrétaire parlementaire et au leader du gouvernement à la Chambre.

M. Lumley: Au nom des membres de mon parti, je vous souhaite la bienvenue, monsieur Horner. Nous avons d'ailleurs approuvé votre nomination dès le début car le ministre n'aurait pas pu trouver une personne mieux qualifiée que vous.

M. Whelan m'a d'ailleurs dit que c'est en siégeant avec vous au Comité de l'agriculture en 1966, qu'il a appris à bien connaître la question du transport des céréales.

A prime abord, vos attributions me semblent guère différentes de celles de la personne qui, au sein de la Commission canadienne du blé, était chargée du transport des céréales. Estimez-vous que vos attributions vous permettront d'exercer pleinement vos fonctions?

M. Horner: Avant de modifier le texte législatif, il faut essayer d'atteindre nos objectifs par d'autres moyens.

M. Lumley: Maintenant?

M. Horner: Oui.

M. Lumley: Le ministre dans un discours prononcé hier devant l'Association nationale des agriculteurs a dit, en réponse à une question: «On a retiré à la Commission canadienne du blé son rôle de transporteur des céréales parce qu'elle n'avait ni les compétences nécessaires ni le temps de rester en contact avec tous les secteurs de l'industrie céréalière».

Maintenant que M. Horner et ses collaborateurs sont chargés de la manutention et du transport des céréales, comment cela se répercutera-t-il au plan des compétences?

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Lumley, c'était une réponse à une question relative au travail qui a été confié à M. Horner. C'est en quelque sorte un travail de missionnaire, car il discute avec tous les travailleurs, comme il l'a mentionné, des questions de manutention du transport du grain, avec les débardeurs, les manutentionnaires des grains, les agents d'éleveurs, des ingénieurs et les responsables du réseau ferroviaire. Il est évident que les responsables de la Commission canadienne du blé n'ont pas le temps de le faire,

[Text]

to do that sort of thing; their mandate is as a marketing agency, not as a transportation co-ordinator to go out and simply look at the problem areas. In the appointment of Dr. Horner we have a facility wherein we can get out into the field and sort out the problems on site and prescribe solutions. The Canadian Wheat Board, in my view, was never mandated to do that sort of thing.

Quite frankly, it is those kinds of breakdowns that have frustrated the system. It is those kinds of breakdowns that have caused us to lose our reputation. It is those kinds of breakdowns that have frustrated producers. I think that we can avoid it by the establishment of this office.

Mr. Lumley: I was just referring back to a question of mine that you answered a couple of weeks ago when you said, if I recall, that Dr. Horner was basically assuming part of the responsibility that is usually given to the Grain Commission as well as to the Wheat Board.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Lumley: Now you are saying they did not have the expertise to do the job, and so you assume now that with the new setup . . .

Mr. Mazankowski: I do not know of them ever going out to talk with elevator agents or getting on a train and riding with the engineer and talking to the people. It was in that context the statement was made, and I am certainly not suggesting for one minute that the Canadian Wheat Board does not have the expertise to market grain.

Mr. Lumley: No, I was talking strictly about transportation.

Mr. Mazankowski: They did their best in terms of trying to allocate and co-ordinate the grain transportation system, but it has become very complex and it has become more complex with the variety of ownership of rolling stock. That is all the more reason we need to assign that task to some individual or some unit. You have had the Canadian Wheat Board here before the Committee and they have testified that they have agreed with this concept.

You know, we hear a lot these days about whether this government lives up to its promises. That was a clear promise in our election campaign, and I think that it should be recognized in that light.

Mr. Lumley: You also promised to maintain the Crow rate and now we are talking Crow benefits, so you know we could . . .

Mr. Mazankowski: Just a minute, Mr. Chairman. I have the policy right here and maybe I should read it into the record for the benefit of Mr. Lumley. I have done it for Mr. Nystrom. It is very clear, though some people would like to distort and cloud issues, which has caused the debate to occur.

"The benefits of the statutory freight rates will remain for western producers", and that is quoted from our transportation policy which we ran on and which we are living with.

Mr. Lumley: Getting back to Dr. Horner, with regard to your responsibilities, sir, do you have the responsibility for boxcar allocation?

[Translation]

et ils ne doivent pas le faire non plus. Leur mandat n'a jamais prévu qu'ils fassent ce genre de travail, car il s'agit d'une agence de commercialisation, et non pas d'un coordonnateur du transport pour étudier les problèmes. La nomination de M. Horner nous permet de nous rendre sur place, de démêler les problèmes sur place et de trouver des solutions. La Commission canadienne du blé n'a jamais été, à mon avis, chargée de ce travail.

Je vous dirai franchement que c'est ce genre de pannes qui a freiné le système, qui nous a fait perdre notre réputation et frustré les producteurs. Nous pouvons certainement éviter qu'elles se reproduisent en créant cet office.

M. Lumley: Je repensais à la question que j'ai posée il y a quelques semaines et à laquelle vous avez répondu, si je me souviens bien, que M. Horner assumait en partie la responsabilité qui revient habituellement à la Commission des grains et à la Commission du blé.

M. Mazankowski: C'est juste.

M. Lumley: Vous dites maintenant que la Commission n'avait pas la compétence pour faire ce travail, et vous prétendez qu'avec ce nouveau système . . .

M. Mazankowski: Je ne crois pas que les représentants de la Commission aient jamais discuté avec les agents d'éleveurs, ni avec les ingénieurs des trains, ni avec les travailleurs. Ma déclaration était dans ce contexte et je ne prétends pas un instant que la Commission canadienne du blé n'a pas la compétence nécessaire pour commercialiser les grains.

M. Lumley: Non, je songeais seulement au transport.

M. Mazankowski: Ils ont fait de leur mieux pour les allocations et pour la coordination du système de transport des grains, mais tout cela est devenu très complexe puisqu'il y a maintenant plusieurs propriétaires de matériel roulant. Voilà surtout pourquoi nous voulons assigner ce travail à certaines personnes ou à une entité. La Commission canadienne du blé a comparu devant le Comité et déclaré qu'elle n'était pas d'accord à ce sujet.

On se demande souvent ces temps-ci si le gouvernement donnera suite à ses promesses. Je souligne que c'était une promesse bien claire lors de notre campagne électorale et il faut la voir sous cet aspect.

M. Lumley: Vous aviez également promis de maintenir le tarif de Crow's Nest et nous parlons maintenant des avantages de Crow's Nest, par conséquent nous pourrions . . .

M. Mazankowski: Un instant, j'ai ici devant moi les grandes lignes de la politique et je vais vous les lire pour le compte rendu et pour M. Lumley. Je l'avais préparé pour M. Nystrom. C'est très clair, même si certaines personnes veulent déformer les faits, les embrouiller, et c'est ce qui a provoqué des discussions.

«Les producteurs de l'Ouest conserveront les avantages des tarifs de fret statutaires», cette citation est tirée des directives relatives au transport qui sont utilisées à l'heure actuelle.

M. Lumley: Pour revenir à vos responsabilités, monsieur Horner, êtes-vous chargé de l'attribution des wagons couverts?

[Texte]

Dr. Horner: I will have once we are in place: the allocating as between the board and non-board, and in the non-board area as between the various components of that area.

Mr. Lumley: When do you anticipate that you will be in a position to accept that responsibility?

Dr. Horner: I think some time in January when I have a balance of the people on staff.

Mr. Lumley: So the Wheat Board will no longer have any responsibility for boxcar allocation after January.

Dr. Horner: The Wheat Board retains the responsibility for the block system and the allocation of cars in the block.

Mr. Lumley: I would like your opinion, Dr. Horner, with regard to the Crows Nest rate. Do you consider it a detriment to the effective transportation of grain in Canada?

Dr. Horner: I think, first of all, that the Crows Nest rates, with respect, Mr. Lumley, are the responsibility of the elected people in this country, and I am no longer an elected person. I think we can move grain better and that is what my job is to do.

Mr. Lumley: Do you not look at the Crows Nest? In your terms of reference and in your recommendations to the minister do you not have the responsibility to say to the minister, I think this is an area in which some changes might be made which would facilitate the movement of grain?

Dr. Horner: Pretty obviously, as you are aware, in my former responsibilities I did have some views. But I consider my position and my objective differently now.

• 1605

Mr. Lumley: I see. Mr. Minister, do you believe the Crow gap should be kept in perpetuity, Mr. Minister—the fact of the difference between the benefits and the rates?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am going to read into the record the policy we have as a party and as a government, just to make it clear, so there is no misunderstanding. We have said before, and we say today,

... to provide incentives to move increasing volumes of grain and to rehabilitate and maintain adequate plant and equipment the railways will be adequately compensated for the hauling of grain. They, in turn, must guarantee adequate service levels for grain movement. The benefits of the statutory freight rate will remain for Western producers. The federal treasury will meet the difference between the statutory and compensatory rate, on a basis to be decided upon through consultation with the producers.

That is our position, and that is your answer.

Mr. Lumley: I can read you some other statements that were made during the...

[Traduction]

M. Horner: Je le serai, une fois que nous serons installés: l'attribution des wagons entre ceux qui font partie de la Commission et ceux qui n'en font pas partie et pour ces derniers, entre les diverses parties dans cette région.

M. Lumley: Quand pensez-vous pouvoir assumer ces responsabilités?

M. Horner: En janvier, je crois, lorsque nous aurons le reste des employés qui nous manquent.

M. Lumley: Par conséquent, la Commission canadienne du blé ne sera plus responsable de l'attribution des wagons couverts après janvier.

M. Horner: La Commission canadienne du blé est toujours responsable du système des blocs et de la répartition des wagons dans le cadre de ce système.

M. Lumley: J'aimerais que vous me donniez votre opinion, monsieur Horner, concernant le tarif de Crow's Nest. Croyez-vous que ce soit au détriment de l'efficacité du système de transport des céréales au Canada?

M. Horner: Sauf votre respect, monsieur Lumley, je crois que les tarifs de Crow's Nest sont la responsabilité des personnes élues au pays, et je n'en fais plus partie. A mon avis, le transport des céréales en sera facilité, c'est là ma tâche.

M. Lumley: Est-ce que vous ne tenez pas compte des tarifs de Crow's Nest? Dans le cadre de votre mandat et quand vous faites des recommandations au ministre, n'êtes-vous pas chargé de dire au ministre: voilà un secteur où certains changements pourraient être apportées pour faciliter le transport des céréales?

M. Horner: Il est évident, vous le savez, que j'avais certaines opinions dans mon poste précédent. Mais je vois ma position et mes objectifs d'un œil différent maintenant.

M. Lumley: Je vois. Monsieur le ministre, croyez-vous que nous devons maintenir à perpétuité cet écart, cette différence entre les avantages et les tarifs de Crow's Nest?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je vais vous lire les dispositions de la politique de notre parti et du gouvernement, car je veux que ce soit très clair qu'il n'y ait pas de malentendu. Nous l'avons déjà mentionné, et je le répète aujourd'hui.

... pour encourager le transport de quantités croissantes de céréales et pour remettre en état et entretenir les usines et les équipements appropriés, les sociétés ferroviaires seront indemnisées adéquatement pour le transport des céréales et devront en retour assurer les services suffisants au transport des céréales. Les producteurs de l'Ouest conserveront les avantages des taux de fret statutaires. Le trésor fédéral assumera la différence entre le tarif statutaire et le tarif compensatoire, d'après une formule adoptée en consultation avec les producteurs.

Voilà notre position, voilà notre réponse.

M. Lumley: Je peux vous lire d'autres déclarations qui ont été faites pendant...

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not care what statements you would want to quote from, but it would be part of a move to distort an issue that is very clearly defined in our policy.

Mr. Lumley: We will debate that, I am sure, in future meetings here.

The Chairman: Final question, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: My final question, Mr. Chairman?

Mr. Minister, to yourself or to Mr. Horner, the statements you also made previously were that the rates for other agricultural products should be reduced to the Crow, and I think this came up initially in the Hall Report. Do you still agree? Obviously, you endorsed the whole Hall Report, as I recall, in past times. Do you still agree with that statement or do you think that would be a detriment to trade?

Mr. Mazankowski: Part of the issue of distributing the benefit of the statutory rate is clearly involved in the matter of movement of processed products of grain and other processed agricultural products, and I think we have to look at that. This is precisely why we have said that the basis of the distribution of that benefit would be decided upon through consultation with producers. That is really the kind of input that we are receiving right at the present time. The Hall Report made a specific recommendation that the statutory rates should apply to all processed products, as well.

There are others who feel that there should be some other form of distribution.

Mr. Lumley: What do you feel?

Mr. Mazankowski: Well, I have an open mind on it, and that is what our policy indicates.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. Nystrom, please.

Mr. Nystrom: Thank you very much, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Could you use another chair, Mr. Nystrom, in case there is a problem.

An hon. Member: Now you are back where you belong.

The Chairman: The Chair will ignore that remark and remind the honourable gentlemen that while I am somewhat flexible I have served notice that in this Committee the rule of relevancy is my bible and God.

Mr. Nystrom.

Mr. Nystrom: I sort of hesitate sitting here in the middle of the Liberal caucus. Anyway, I wanted to welcome Dr. Horner to our meeting and wish him well in his work as the new Grain Transportation Co-Ordinator in Western Canada.

Dr. Horner, I want to ask you a number of questions in three or four areas, as quickly as I can.

First of all, I want to ask the Minister one or two questions about the report that we have been given a peek at today. One of them is a policy question, and that is whether or not he has

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, peu m'importe les déclarations que vous pourrez citer, cela fait partie d'un projet visant à déformer une chose qui est clairement expliquée dans notre politique.

M. Lumley: C'est une chose sur laquelle nous reviendrons sûrement au Comité.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Lumley.

M. Lumley: Ma dernière monsieur le président?

Monsieur le ministre, ma question s'adresse à vous ou à M. Horner. Vous avez fait des déclarations plus tôt sur les tarifs pour d'autres produits agricoles qui devraient être ramenés au tarif de Crow's Nest, on en avait déjà parlé dans le rapport Hall. Si je me souviens bien, vous aviez évidemment endossé tout ce rapport. Êtes-vous toujours d'accord avec cette déclaration ou croyez-vous qu'elle ne serait pas dans l'intérêt de l'industrie?

M. Mazankowski: Le partage des avantages du tarif statutaire doit tenir compte évidemment de l'ensemble du transport des produits céréaliers transformés et d'autres produits agricoles transformés, et nous devons étudier cet aspect. C'est précisément pourquoi nous avons déclaré que la formule de partage de ces avantages serait décidée après consultation avec les producteurs. Ces consultations se font actuellement. Le rapport Hall avait fait une recommandation précise, que les tarifs statutaires s'appliquent à tous les produits transformés également.

Certains croient qu'il devrait y avoir d'autres formes de distribution.

M. Lumley: Qu'en pensez-vous?

M. Mazankowski: Je suis très ouvert sur la question, comme l'indique notre politique.

M. Lumley: Merci monsieur le président.

Le président: Merci. Monsieur Nystrom, vous avez la parole.

M. Nystrom: Merci beaucoup monsieur le président . . .

Le président: Voulez-vous changer de place monsieur Nystrom, au cas où il y aurait des difficultés.

Une voix: Vous êtes revenu à la place qui vous revient.

Le président: Le président ignore cette remarque et rappelle aux membres du comité que même s'il est parfois assez tolérant il a déjà dit que le Règlement était sa Bible.

Monsieur Nystrom.

M. Nystrom: J'hésite un peu à m'asseoir ici au milieu du caucus libéral. De toute façon, je souhaite la bienvenue à M. Horner et je lui souhaite aussi beaucoup de chance dans son travail comme nouveau coordonnateur du transport des grains dans l'Ouest du Canada.

Monsieur Horner, je vais vous poser rapidement quelques questions concernant trois ou quatre domaines.

Je vais tout d'abord poser des questions au ministre au sujet du rapport que nous avons entrevu aujourd'hui. Il y a d'abord une question de politique; le ministre regrette-t-il de ne pas

[Texte]

any regret that he did not have any members of the Opposition on this special task force. I have full confidence, by the way, in Mr. Murta. I think he is an excellent member, and I have full confidence in Mr. McKnight, also, Mr. Schellenberger. I am not questioning their intelligence or sincerity at all, but I just think we are in a parliamentary system where, when there is a committee of this sort, it should be a committee that represents all parties.

The other thing, Mr. Minister, I noticed in the *Order Paper* yesterday, in response to a question I put on, that this task force spent \$9,161 of the public's money in essence for a report that was a report by the Conservative Caucus Committee. In just wonder whether or not we can expect in the future, if you set up such task forces or reports, we can expect to have representatives from my party and from Liberal Party on them as well.

• 1610

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I indicated when we first met as a Committee that I intend to use and work with the Committee to the greatest extent possible and I have certainly co-operated in every respect and I hope that I can continue to do that.

As you will know, Mr. Nystrom, Parliament was not in session at that time. It had not been called. The matter was of some great urgency and we felt that we had to get the show on the road to try to determine whether there was some immediate steps that could be taken to turn the thing around. I did call upon these three members and they had agreed to undertake this task and it certainly was at some sacrifice to them and . . .

Mr. Nystrom: I do not question that.

Mr. Mazankowski: . . . I had indicated that there will be an opportunity for the Standing Committees on Transport and/or Agriculture to deal with these important issues in the context of a parliamentary committee. The parliamentary committees were not established at that time, Mr. Nystrom, . . .

Mr. Nystrom: I know all of that, but you could have approached some people in the other parties as you approached your own and what I am saying to you and asking you is whether or not we can have a commitment that you will not do this type of thing again in the future, because you are expending public funds. It is not as if you are setting up a caucus committee that is using Conservative Party money and meeting in their offices and so on. Again I do not question the integrity of the members. I think they are all very competent people, but . . .

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Nystrom, I think you did suggest in the House in your S.O. 43 today that it was a partisan committee aimed at enhancing the Progressive Conservative Party. I think that is a rather unfair statement and I think on reflection you would want to reconsider that. I think the work that was done was carried out with all the seriousness that this task deserves and I have indicated to you that issues of this nature can be handled through a parliamentary committee. I intend to work with the parliamentary committee and

[Traduction]

avoir inclu dans le groupe d'étude spécial des membres de l'opposition? Je vous dit en passant que j'ai tout à fait confiance en M. Murta. C'est un député excellent, j'ai également toute confiance en M. McKnight et également en M. Schellenberger. Je ne mets pas en doute leur intelligence ou leur sincérité, mais nous faisons partie d'un système parlementaire et je crois qu'un comité de ce genre devrait être composé de membres de tous les partis.

J'ai vu aussi, monsieur le ministre, dans le *Feuilleton* hier, en réponse à une question que j'avais posée, que le groupe d'étude avait dépensé \$9,161.00 de fonds publics pour un rapport émanant d'un comité du caucus conservateur. Je me demande si à l'avenir ces groupes d'étude ne pourraient pas compter des représentants de mon parti et du parti libéral également.

M. Mazankowski: Monsieur le président, lors de la première séance du comité, j'ai bien dit que j'entendais travailler en collaboration avec les membres du comité et j'ai certainement coopéré à tous les égards avec eux. J'espère pouvoir continuer à le faire.

Vous le savez, monsieur Nystrom, le Parlement ne siègeait pas à ce moment-là. La Chambre ne s'était pas encore réunie. Il était urgent d'agir et à notre avis, il fallait absolument voir quelles mesures pouvaient être prises pour essayer de renverser la vapeur. J'ai donc fait appel à ces trois députés qui ont accepté cette responsabilité, et même ce sacrifice . . .

M. Nystrom: Je ne conteste pas cela.

M. Mazankowski: . . . j'ai alors précisé que le Comité permanent des transports ou celui de l'agriculture auraient l'occasion de se pencher sur ces questions cruciales une fois le Parlement réuni. A ce moment-là, les comités ne siégeaient pas non plus . . .

M. Nystrom: Je sais bien. Vous auriez pu cependant faire appel à des députés des autres partis et je voudrais vous entendre dire que vous ne procéderez pas de la sorte à l'avenir car des fonds publics ont été engagés. Il ne s'agit pas d'un comité de caucus financé à même la bourse du parti conservateur et se réunissant dans les bureaux du parti. Je ne conteste pas l'intégrité des députés. Je pense qu'ils sont tous trois très compétents mais . . .

M. Mazankowski: Dans la motion que vous avez déposée à la Chambre aujourd'hui, en vertu du règlement 43, vous laissez entendre qu'il s'agissait d'un comité partisan ayant pour but de servir la cause du parti progressiste conservateur. Il est injuste de faire une telle déclaration et vous voudrez peut-être la retirer. Je pense que ces trois députés ont fait leur travail en toute conscience et je vous l'ai dit, c'est désormais au comité parlementaire d'étudier ces questions. J'ai l'intention de travailler en collaboration avec les membres du comité, de leur

[Text]

I intend to seek its advice and I intend to refer matters such as the movement of grain and the statutory freight rates and items of that nature, which I am sure occupy the mind of many members as well as many people in Canada, and I intend to use the Committee in that regard.

Mr. Nystrom: Well I hope you do that in the future and I will not pursue this any further. I will be pursuing it later on, but I want to ask you one question about the statement in the report itself. It is on page 19 in the report where you are talking about the allocation of cars and the formula used for the allocation of cars. Under the present circumstances we have a lot of respect for the historical allocation or the traditional allocation of cars between companies and here you are talking about the possibility of the co-ordinator being as flexible as possible; it is on Part III on page 19:

... the Co-ordinator to be as flexible as possible consistent with greater volumes of exports and irrespective of traditional market shares.

Does this mean we are going to get into a situation where it will be a race to purchase cars between Cargill Grain Co. Ltd. on the one hand and the wheat pool on the other? I wonder if you could elaborate a bit more on what you mean by that or perhaps Dr. Horner can.

Mr. Mazankowski: Well I think the responsibilities of the grain transportation co-ordinator are clearly outlined in his terms of reference and he has the responsibility for allocating the grain fleet, and any cars that are in the system now or that are coming on stream are part of that grain carrying fleet.

Mr. Nystrom: I wonder, Mr. Minister, if you could tell us a bit about the number of Canadian cars that are now in the United States and the number of American cars that are in Canada. Do you have those statistics?

Mr. Mazankowski: Mr. Nystrom, I do not have those statistics with me at the present time. It is a matter of ongoing concern. Our surface administration is the CTC. They are monitoring the situation very closely and we are attempting to refine or devise a better system for the retrieval of these cars. I do not think there are many grain cars, or cars committed to the grain fleet, being held up down in the United States. It perhaps is attributable more to the cars for the movement of forest products and things of that nature. I have had discussions, indeed, with the former American Ambassador on this particular issue because it is one that was brought to my attention while I was a member of the opposition.

Mr. Nystrom: I wonder if you could get that information from the CTC and provide it to the Committee.

Mr. Mazankowski: I would be very happy to do that, sir.

Mr. Nystrom: Okay, along the same line, I understand that there are now some Canadian ships being used to haul stocks of American grain in places like Toledo and Chicago and Duluth and I am wondering if you know how much American grain is now being shipped on Canadian vessels that normally could be used for Canadian purposes. Do you have that information available?

[Translation]

demander conseil, de les saisir de questions sur le transport du grain et sur l'échelle des taux statutaires, etc. Beaucoup de députés, beaucoup de Canadiens, se préoccupent de ces questions et j'ai l'intention de faire appel aux membres du comité pour les régler.

M. Nystrom: J'espère que vous le ferez à l'avenir et je m'en tiendrai donc là pour l'instant. J'y reviendrai plus tard. Je voudrais vous poser une question au sujet des déclarations qu'on peut lire dans le rapport même. A la page 19 du rapport, il est question de la répartition des wagons et de la formule utilisée pour cette répartition. Pour l'instant, on semble faire grand cas de la tradition, de la façon dont les wagons ont été répartis dans le passé entre les sociétés et vous faites allusion au service d'un coordonnateur qui pourrait donner plus de souplesse au système. Au paragraphe 2, par 19 je lis:

Le coordonnateur sera aussi souple que possible dans le cadre de la politique de hausse des exportations sans tenir compte du partage classique du marché.

Cela veut-il dire que la Cargill Grain Co. Ltd fera concurrence aux propriétaires des silos pour ce qui est des wagons? Vous pouvez peut-être nous donner plus de détails à ce sujet, si non, M. Horner pourrait le faire.

M. Mazankowski: Je pense que les responsabilités du coordonnateur du transport du grain sont bien définies dans son mandat car il a la responsabilité du partage du parc de wagons qui existe actuellement et de l'affectation de tous les wagons nouveaux dont on fera l'acquisition.

M. Nystrom: Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire combien il y a de wagons canadiens actuellement aux États-Unis et combien de wagons américains sont actuellement au Canada? Avez-vous ces chiffres?

M. Mazankowski: Non, je ne les ai pas ici. Cette question nous préoccupe. L'organisme responsable est la Commission canadienne des transports. La Commission surveille la situation de très près et nous essayons de mettre au point un système qui nous permettrait de récupérer ces wagons. Je ne pense pas que les wagons destinés au transport du grain soient retenus aux États-Unis en grand nombre. Je pense que c'est surtout les wagons destinés au transport de produits forestiers qui posent un problème. J'ai discuté de cette question avec l'ex-ambassadeur américain quand j'étais encore dans l'opposition.

M. Nystrom: La Commission canadienne des transports pourra peut-être nous communiquer ces chiffres qui intéressent les membres du comité.

M. Mazankowski: Volontiers.

M. Nystrom: Si je ne m'abuse, des bateaux canadiens transportent du grain américain vers Tolédo, Chicago et Duluth. Quelle quantité de grain américain est expédiée sur des bateaux canadiens dont nous aurions nous-même l'usage? Ces renseignements sont-ils disponibles?

[Texte]

• 1615

Mr. Mazankowski: That information can be made available. It is a matter that has been brought to our attention. I want to tell the Committee, Mr. Chairman, and particularly the member, that we had a meeting with the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board yesterday and representatives of the Great Lakes shippers, the carriers' association, dealing with this very important problem and revealing the fact that there was some diversion because there were insufficient supplies of grain at Thunder Bay; and of course, because of that the carriers went elsewhere for business. There were some contracts signed as well.

I think we have identified the problem. It really boils down to the fact that we have got to maintain a minimum stock of at least a million tons of grain in Thunder Bay at all times, and if we can do that, I am sure we can have a continual supply of lake ship capacity to move our grain.

We have identified the problem, I think we have got a clear understanding of what we have to do and I am sure that while there may be some pressures at the beginning of the 1980 season, I think we can look forward to more stability and security as far as that movement is concerned.

Mr. Nystrom: And if there is any statistical information that you can provide, I assume you will advise this Committee again?

Mr. Mazankowski: If you would like the statistics on it, Mr. Nystrom, I am sure that I can get that information for you.

Mr. Nystrom: Okay.

A couple more questions.

The Chairman: A brief one.

Mr. Nystrom: Okay, one more, then.

I have to go back again to a Conservative Party promise and that was, to increase the sale of grains by 20 per cent this year over last.

According to statistics we had from the Wheat Board on November 21, grain exports were running at some 7.8 million tons compared with 7.6 million tons at this time last year, an increase of only about 3.7 per cent. I would like to ask you what actions you are planning on taking or Dr. Horner is planning on taking in the near future to increase our grain exports, or is this a promise that you are now starting to back down upon? Are you having some problems with meeting that commitment?

Mr. Mazankowski: Well, we are naturally having some problems meeting that commitment, there is no question about that. I said that I am not satisfied with the performance. We have had some unfortunate breakdowns in the system but I have reason to be optimistic about the future.

We have got additional rolling stock coming on every day: the Canadian Wheat Board cars are coming on stream, 2,000 of them; the Canadian government hopper cars will be coming on stream starting in April; the former government rehabilitated some 3,000 boxcars and those will be on stream by the end of December; the additional 2,000 boxcars which we commis-

[Traduction]

M. Mazankowski: Nous pouvons vous donner ces renseignements. La question a déjà été portée à notre attention. Je voudrais dire au Comité, monsieur le président, et plus particulièrement à ce député, que nous avons eu hier une réunion avec les commissaires principaux de la Commission canadienne du blé et avec les représentants de l'Association des transporteurs des Grands-Lacs pour discuter justement de ce problème très important; en effet on s'est aperçu qu'il y a une certaine diversion à cause d'approvisionnements insuffisants de grains à Thunder Bay; évidemment, c'était aussi parce que les transporteurs faisaient affaire ailleurs. Il y avait aussi certains contrats de signés.

Je crois que nous avons mis le doigt sur le problème. Essentiellement, nous devons garder un stock minimum d'au moins un million de tonnes de grains à Thunder Bay en tout temps, et si nous réussissons, je suis sûr que nous aurons une réserve permanente qui nous permettra d'exporter notre grain.

Nous avons identifié le problème, je crois que nous comprenons exactement ce qu'il faut faire et je suis sûr que même si certaines pressions se font sentir au début de la saison 1980, nous pouvons prévoir plus de stabilité et de sécurité en ce qui concerne le mouvement du grain.

M. Nystrom: Et si vous pouvez obtenir les données statistiques pertinentes, je suis sûr que vous nous en aviserez?

M. Mazankowski: Si vous voulez obtenir ces statistiques, monsieur Nystrom, je suis sûr que vous les faire parvenir.

M. Nystrom: Parfait.

Quelques autres questions.

Le président: La dernière.

M. Nystrom: Parfait, la dernière.

Je veux en revenir à cette promesse du parti conservateur qui s'était engagé à augmenter les ventes de grain de 20 p. 100 cette année par rapport à l'an dernier.

D'après les statistiques publiées par la Commission canadienne du blé le 21 novembre, les exportations de grains s'élevaient à quelques 7.6 millions de tonnes, pour 7.6 millions de tonnes à cette même époque l'an dernier, une augmentation d'environ 3.7 p. 100 seulement. Je vous demande ce que vous-même ou le docteur Horner entendez faire pour que nos exportations de grains augmentent à court terme? Ou bien s'agissait-il d'une promesse que vous ne pouvez désormais plus tenir? Avez-vous du mal à tenir vos promesses?

M. Mazankowski: Il ne fait aucun doute que nous avons du mal à tenir cette promesse. Je n'ai jamais dit que j'étais satisfait de la situation. Le système a malheureusement subi quelques pannes, mais j'ai toutes les raisons d'être optimiste quant à l'avenir.

Il nous arrive du nouveau matériel roulant tous les jours: les wagons de la Commission canadienne du blé arrivent, il y en a 2,000; les wagons-trémies du gouvernement canadien arriveront dès le mois d'avril; le gouvernement précédent a fait remettre en état quelque 3,000 wagons couverts qui arriveront dès la fin de décembre; les 2,000 autres wagons couverts que

[Text]

sioned will be coming on stream after that. So there is an increase in rolling stock capacity.

Mr. Nystrom: And the Manitoba hopper cars?

Mr. Mazankowski: Well, yes, there are the Manitoba hopper cars, and the province of Saskatchewan and the Province of Alberta—but I want to make my answers as short and concise as I possibly can because I could give you a very long answer.

We are taking a number of those initiatives. The appointment of Dr. Horner is a clear initiative to ensure that the grain transportation system is managed and co-ordinated in such a way that we can maximize the utilization. There are a number of other initiatives which will result from the implementation of these recommendations as well.

We are serious about the 20 per cent figure—I am serious about it. I am still determined to achieve that target; Dr. Horner is determined; and the members of the Canadian Wheat Board have given me their assurance that they are determined and will do everything they can to achieve that target. And I think that, working together in a spirit of co-operation, we probably will come very close to it.

Mr. Nystrom: A supplementary on that. The Commissioner of the Wheat Board, though, said that Manitoba and Alberta have not yet ordered their hopper cars. I just wondered whether you have any information that you can give the Committee as to when those transactions will be completed.

Mr. Mazankowski: I am not sure whether they have or not, but I know that those cars were not to come on stream until 1981 and they are probably still looking around for factory capacity to ensure that delivery could be facilitated.

Mr. Nystrom: Perhaps Dr. Horner would also speak to that.

Dr. Horner: I think that is correct. The question of getting capacity in the plants to get them built is the one that is concerning Alberta at the moment. But I want to say very clearly that those cars are committed without any restriction.

Mr. Nystrom: Manitoba, too?

Dr. Horner: Manitoba as well.

The Chairman: Thank you, Mr. Nystrom.

Mr. Towers, please.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman and Dr. Horner and Mr. Minister, it is a pleasure to welcome you both to this Committee because I am pleased to have the opportunity of saying that there are thousands of farmers in Western Canada that are really pleased with your appointment, Dr. Horner, and your choice, Mr. Minister, primarily because of the success, sir, that you had as a member in the House of Commons and in your own province.

• 1620

One of the areas of concern, I think, that many of us have had, Mr. Chairman, had to do with co-ordinating the move-

[Translation]

nous avons commandés arriveront après cela. Nos équipements roulants augmentent donc.

M. Nystrom: Et les wagons-trémies du Manitoba?

M. Mazankowski: Oui, il y a les wagons-trémies du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta... Mais si je ne voulais pas vous donner les réponses les plus courtes et les plus concises possible je pourrais vous en parler toute la journée.

Nous avons pris un certain nombre de ces initiatives. Nous avons nommé le docteur Horner pour nous assurer que le système de transport du grain soit bien géré et coordonné et pour en maximiser l'utilisation. La mise en œuvre de ces recommandations entraînera aussi d'autres résultats.

Nous sommes très sérieux en ce qui concerne ce chiffre de 20 p. 100... je suis très sérieux à ce propos. Je tiens à atteindre cet objectif; le docteur Horner y tient; les membres de la Commission canadienne du blé m'ont assuré qu'ils y tiennent et qu'ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour l'atteindre. Et je crois que si nous travaillons ensemble dans un esprit de collaboration nous pourrions certainement nous en approcher.

M. Nystrom: Une question supplémentaire à ce propos. Le Commissaire de la Commission canadienne du blé, a dit cependant, que le Manitoba et l'Alberta n'avaient pas encore commandé leurs wagons-trémies. Pouvez-vous nous dire quand ces transactions seront menées à terme?

M. Mazankowski: Je ne suis pas sûr que la transaction ait été menée à bien, mais je sais que ces wagons ne devaient pas arriver avant 1981 et nous sommes probablement toujours à la recherche d'une usine qui accepte de nous les livrer pour cette date.

M. Nystrom: Peut-être que le docteur Horner aura un mot à dire à ce propos.

M. Horner: Je crois que c'est exact. Ce qui préoccupe l'Alberta en ce moment, c'est de trouver les usines qui ont la capacité voulue pour les construire à temps. Mais je tiens à préciser très clairement que ces wagons sont promis et qu'il n'y a pas de réserves à cette promesse.

M. Nystrom: Le Manitoba aussi?

M. Horner: Le Manitoba aussi.

Le président: Merci, monsieur Nystrom.

Monsieur Towers, s'il vous plaît.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Monsieur Horner, monsieur le ministre, je suis très heureux de vous accueillir tous les deux au Comité, car cela me donne enfin le plaisir de dire que des milliers d'agriculteurs dans l'Ouest canadien se réjouissent de votre choix, monsieur le ministre, et de votre nomination, monsieur Horner, surtout à cause de ce que vous avez réalisé lorsque vous étiez député à la Chambre des Communes et à la législature de votre province.

L'un de nos principaux soucis, c'est la coordination du transport des grains vers la côte ouest et le chargement à bord

[Texte]

ment of grain to the West Coast and then on board ship. I remember the former Minister in charge of the Canadian Wheat Board saying it was very difficult to establish when boats were going to arrive and what they would want to be loaded with. Dr. Horner, have you given any thought to what you can do about this to ensure that when the boats do arrive the proper type of grain in quantity and quality is going to be there to load them up, to cut down on the high demurrage costs that the western farmers have had to pay for, as you are very much aware of, in the last several years.

Dr. Horner: Mr. Chairman, Mr. Towers, I think one of the weaknesses in the system is the one that you have identified on the ETAs of ship arrivals and communications with the ships on the high seas so that we know more about when they are arriving and what kind of grain they are coming for and so on. I think that is an important part of my role and, to that end, I will have one person who will be specifically assigned to the marine side, if you like, of the operations to try to improve on that performance.

Mr. Towers: Yes. Have you anyone appointed to that position yet?

Dr. Horner: Yes, Mr. Rowland Murray, who is now Special Assistant to the Seaway President, will be coming on staff in early January.

Mr. Towers: Also, I presume you have been meeting, no doubt, with many of the bodies that are involved in the movement of grain, such as the elevator companies, railways, grain handlers, longshoremen. Have you finished all your meetings with them yet?

Dr. Horner: No, I have met a number of organizations and with a number of people. I intend to continue that next week in Vancouver with an additional meeting with the longshoremen and others in the port of Vancouver. I have visited Thunder Bay; I intend to be back there to talk to the terminal-operating people as well and to meet as many people as I can to get them active as part of the team.

Mr. Towers: I have felt for a long time that many of the problems that we have had to deal with is a breakdown in communications: perhaps the left hand does not know what the right hand is doing and it is the same with the left foot and the right foot.

I presume this is going to be the major undertaking; you are going to try to get a cohesive action between all the elements that are involved. Do you see any shortfalls in the preliminary meetings that you have had with any of these bodies at the present time?

Dr. Horner: I think you have identified a very major problem in the system and that is communications, for the various components of that system to know what is going on. As an example, I think the producers have had to be involved to a greater extent with information on the marketing strategy, on the total amounts and kinds of grains that there are markets for. I think there is a responsibility on the part of the elevator companies, including the pools, to keep their manag-

[Traduction]

des bateaux. L'ancien ministre responsable de la Commission canadienne du blé a déjà dit qu'il était très difficile de déterminer avec précision la date d'accostement des bateaux et la nature de leur cargaison. Avez-vous déjà réfléchi à une méthode qui permettrait d'avoir au port à l'arrivée des bateaux le bon type de grain, et en quantité et en qualité afin de pouvoir charger immédiatement? Cela permettrait de réduire les frais de surestarie que doivent assumer les agriculteurs de l'Ouest et qui sont fort élevées.

M. Horner: Monsieur Towers, l'une des faiblesses du système ce sont précisément ces ETA pour l'arrivée des bateaux, de même que les communications avec les navires en pleine mer. Nous avons du mal à connaître la date précise de leur arrivée de même que le genre de grain qu'ils viennent chercher. C'est là l'un des aspects importants de mon rôle; c'est pourquoi j'affecterai expressément une personne à la navigation maritime afin qu'elle trouve une façon d'améliorer le rendement.

M. Towers: Bien. Avez-vous déjà nommé quelqu'un?

M. Horner: Oui, il s'agit de M. Rowland Murray qui est présentement adjoint spécial du président de la Voie maritime. Il doit entrer en fonctions au début de janvier.

M. Towers: Je présume aussi que vous avez déjà rencontré la plupart des organismes qui s'occupent de transport des grains, comme les sociétés administrant les silos, les sociétés de chemins de fer, les associations des manutentionnaires des grains et celles des débardeurs. Les avez-vous déjà tous rencontrés?

M. Horner: Non, mais j'ai déjà rencontré les représentants de plusieurs organisations. J'ai l'intention d'en rencontrer d'autres à Vancouver la semaine prochaine, surtout les débardeurs et les autres employés du port de Vancouver. Je suis allé à Thunder Bay et j'ai l'intention d'y retourner pour discuter avec ceux qui s'occupent du silo en tête de ligne et d'autres aussi pour qu'ils prennent une part plus active au travail d'équipe.

M. Towers: Longtemps j'ai cru que la plupart des problèmes auxquels nous avions à faire face étaient dûs à un manque de communication. Peut-être prend-on des mesures sans avertir nécessairement le reste du Service.

Votre plus grande tâche sera donc de rendre les divers services cohérents. D'après les premières réunions, croyez-vous que vous aurez du mal avec l'un ou l'autre des organismes rencontrés?

M. Horner: Vous mettez le doigt sur l'un des grands problèmes du système, à savoir les communications entre les divers départements du système. Par exemple, les producteurs doivent mieux se renseigner sur les stratégies de commercialisation, sur le volume total et le type de grain pour lequel il y a des débouchés. Les sociétés administrant les silos, y compris les syndicats, doivent tenir leurs gérants au courant des programmes de commercialisation et aussi de leurs besoins.

[Text]

ers much more informed about their marketing program and what they require in the system from their point of view.

And I think one of the things that has been talked about is the question of stored grain on the farms and the lack of knowledge that anybody has of the amount of that grain. And, surely, one of the things that you can get better information on through the elevator managers is that very fact.

I think you have identified, perhaps, the major problem in the system right now and that is the question of communications between the various players. I intend to put out, once we are established and moving, quarterly reports on the situation as we see it. There is a great deal of goodwill out there in the country and I accept that that means great expectations. So that is the challenge, to try to pull the pieces together.

• 1625

Mr. Towers: These quarterly reports, are you going to just send them out through press releases or will you be dealing directly with the grain companies, the elevators? How do you propose to do it?

Dr. Horner: I would hope that they would be widely disseminated and I am trying to get a mailing list of the elevator managers, frankly, I think that is very important.

Mr. Towers: The elevator managers are a little concerned at the moment, and perhaps you are aware of this, that with the present weekend loading on occasion the cars are not picked up on Monday. It really irks them to think that they have to take a part of either Saturday or Sunday to load a car and then it is not picked up until perhaps Tuesday or Wednesday. Are you going to be able to overcome this problem?

Dr. Horner: I think that is part of the fine tuning in that particular area that can be done. Hopefully, we will be able to get the railways co-operating so that we can have weekend loading and the cars are moved on Monday and or Sunday.

Mr. Towers: Within this system you are setting up, do you propose to have somewhere within the system, within the Canadian Wheat Board—I think it would be rather difficult to have it within the railroads—information available to you as to the location of the cars at any one time?

Dr. Horner: Yes. Earlier this year the railways and feeders only had the loaded cars, but one of the advances made in the last month and a half is the agreement by both railways to identify their empties, and that should speed it up. Anything we can do to speed up that turnaround time is going to be pretty important. So that is a positive step that has been taken in the last month relative to the identification of the empties as well as the loaded cars so you will know where both are all the time. Yes, that information is available through the various computers that are in place now.

Mr. Towers: It has also been suggested, sir, that out on the west coast there is too much time taken in the turnaround. Do you propose that you will be able to do something with that, that you will be able to get the cars through the facility a little quicker out there and get them to turn around? Perhaps it has to be with the co-operation of both railroads.

[Translation]

On a discuté de l'entreposage des grains dans les entreprises agricoles dont on ignore le volume. On pourrait certainement obtenir de meilleurs renseignements des administrateurs de silos.

Donc, il y a ce problème de communication entre les divers joueurs. Lorsque nous aurons pris notre rythme de croisière, j'ai l'intention de faire publier des rapports trimestriels expliquant notre point de vue sur la situation. Il y a des tas de gens de bonne volonté au pays et cela permet de beaucoup espérer. Nous devons donc relever le défi et regrouper les divers morceaux du casse-tête.

M. Towers: Ces rapports trimestriels seront-ils envoyés sous forme de communiqué de presse ou directement aux sociétés de grain et de silos?

M. Horner: J'espère qu'ils seront largement distribués; en fait, j'essaie d'obtenir une liste d'adresses des administrateurs de silos. Pour moi, c'est très important.

M. Towers: Les administrateurs de silos s'inquiètent à l'heure actuelle des wagons qui sont chargés en fin de semaine et ne partent pas le lundi. Ils sont exaspérés de devoir passer un samedi ou un dimanche à charger un wagon qui ne partira pas avant le mardi ou même le mercredi. Croyez-vous pouvoir régler le problème?

M. Horner: Il faudra faire des ajustements de précision. Nous espérons pouvoir obtenir la collaboration des sociétés de chemin de fer afin que les wagons chargés en fin de semaine partent le lundi et même le dimanche.

M. Towers: Envisagez-vous de mettre sur pied à la Commission canadienne du blé un service qui serait chargé de savoir où se trouvent les wagons à tout moment?

M. Horner: Oui. Plus tôt cette année, seules les sociétés de chemin de fer et les fabricants de provendes avaient des wagons chargés; mais depuis six semaines, on a réussi à conclure une entente avec les deux sociétés de chemin de fer qui vont nous faire connaître le nombre et l'emplacement des wagons vides. Cela devrait accélérer les choses. Il faut absolument accélérer les allers et retours. C'est l'une des mesures constructives prises depuis un mois puisque nous pourrions maintenant savoir où se trouvent les wagons vides aussi bien que les wagons pleins. Ces renseignements sont maintenant disponibles sur ordinateur.

M. Towers: On a également dit que sur la côte ouest, on mettait beaucoup trop de temps à décharger les wagons. Croyez-vous pouvoir accélérer le déchargement des wagons pour qu'ils reviennent plus rapidement? Il vous faudra sans doute la collaboration des deux sociétés des chemin de fer.

[Texte]

Dr. Horner: I think Vancouver is a special case relative to the kind of congestion there is in the Inner Harbour in Vancouver, along with the other difficulties we have had there recently vis-à-vis the bridge. However, there are some things that can be done from the point of view of both the railways and the terminal operators. One of those is to provide more private switching power by the terminal operators themselves. Another is to monitor very closely the question of dirty rapeseed which is not now pooled but which causes congestion even before it gets into the terminals vis-à-vis the amount of switching that has to be done with it. So there are some positive things we can do there and I would hope that they will be in place fairly quickly.

Mr. Towers: It would seem to me that the job is serious enough that you might almost have to put somebody in place there to be co-ordinating it day by day or almost hour by hour to ensure that . . .

Dr. Horner: There are people in Place at Vancouver, Peter Mayer and his assistant who are employees of the Canadian Transport Commission but working very closely with me. I must say that I found them very valuable and they are doing a good job. But there are some institutional constraints that have to be looked at relative to, particularly, the question of dirty rapeseed and where it should be cleaned.

Mr. Towers: Yes, this is one of the problems that I presume you are also going to be looking at, the cleaning of the grain, where it is going to be cleaned, and also perhaps in some cases that it may not have to be cleaned at all, that you might be able to go through with bulk loading. Are you going to give consideration to that?

Dr. Horner: I think the answer is that we will certainly have to look at the question of cleaning grain. Quite frankly, I have not had a really good answer to my question of why we clean feed barley at all.

Mr. Towers: That is my last question.

Dr. Horner: The answer to that question is not very effective or good and we will continue to pursue that matter. The question of whether or not we should clean at all, I think, is a policy one. But in my view there are some markets in the world which would accept it as a certain percentage of dockage without any problem. I think those are things that have to be worked out between the commission, the Wheat Board and ourselves.

The question of using the bulk terminals is a difficult one at the moment, but the more we can clean grain the easier it is for the terminals to lift it into ships. If you have enough terminal space in the traditional elevators, okay; if you do not, then let us use the bulk terminals.

• 1630

Mr. Towers: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers, very much indeed. The next speaker is Mr. Whelan.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, thank you very much.

[Traduction]

M. Horner: Vancouver est un cas bien spécial puisque le port intérieur est particulièrement congestionné depuis que nous avons eu des problèmes avec le pont. Les deux compagnies de chemin de fer et les administrateurs des silos de tête de ligne peuvent certainement faire quelque chose; entre autres, laisser aux administrateurs de silos une plus grande latitude dans l'aiguillage. On pourrait également surveiller de très près les graines de colza non nettoyées qui ne sont pas mises en commun mais qui provoquent un bouchon avant même d'arriver dans les silos terminaux à cause de tous les aiguillages. On peut donc faire quelque chose, et j'espère le plus rapidement possible.

M. Towers: La tâche est assez lourde; vous devriez peut-être songer à nommer un coordonnateur pour veiller à . . .

M. Horner: Il y a déjà des responsables à Vancouver, Peter Mayer et son adjoint qui sont tous deux employés de la Commission canadienne des transports et qui travaillent en étroite collaboration avec moi. Leur aide m'est très précieuse et je trouve qu'ils sont très compétents. Il y a bien entendu bien des contraintes d'organisation dont il faut tenir compte, surtout les graines de colza non nettoyées, dont on ne sait jamais où il faudrait les nettoyer.

M. Towers: C'est sans doute un des problèmes qui sera étudié. Il faut déterminer où les grains doivent être nettoyés; mais il est peut-être possible aussi de ne pas les nettoyer et de les charger en vrac, n'est-ce pas?

M. Horner: Nous allons certainement y réfléchir. Je ne suis pas satisfait de la réponse qu'on m'a donnée lorsque j'ai demandé pourquoi on nettoyait l'orge de provende.

M. Towers: C'est ma dernière question.

M. Horner: La réponse ne me satisfait pas nous allons donc insister. C'est une question de politique. Toutefois, à mon avis, certains marchés internationaux accepteraient sans doute de faire leur part. Il faudra que la commission, la Commission du blé et nous-même en discussions.

Pour ce qui est de l'utilisation des silos pour les grains en vrac, plus on nettoie les grains rapidement, plus le chargement des navires est facilité. S'il y a assez de place dans les élévateurs traditionnels, très bien; sinon, que l'on utilise les élévateurs réservés aux céréales en vrac.

M. Towers: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Towers.

Je donne maintenant la parole à M. Whelan.

M. Whelan: Merci beaucoup, monsieur le président.

[Text]

I first of all want to welcome Dr. Horner to this room again. The big books I have here on my desk are the reports of the Agriculture Committee, of Forestry and of Regional Development when they studied the Wheat Board's operations in 1966-67. It is interesting to see what Dr. Horner said at that time. I must say that he was very progressive; some of his ideas were very good. The recommendations of that committee supersede even some of the ones of that amazing committee that you have appointed, Mr. Minister. I commend you for the appointment of these three brilliant members of your caucus, but I want to gently remind you that we have some in our party who would have welcomed an invitation to participate with them on that Committee. For instance, Mr. Turner was a train engineer and he knows a lot about transportation. I am sure he would have welcomed that opportunity. He was traveling around Canada, just because he had nothing to do, and learning on his own.

Mr. Mazankowski: I will take that as notice, Mr. Chairman.

Mr. Whelan: I am not going to go as far as Mr. Nystrom did.

Just a couple of questions about the cars that Alberta is going to buy. Are these going to be under your jurisdiction? No matter what cars or who owns them, you are going to have the authority over those cars, Mr. Horner?

Dr. Horner: Yes.

Mr. Whelan: Can these cars be used for shipping grain to the port elevators in Eastern Canada for domestic and for export use?

Dr. Horner: They will be part of the fleet.

Mr. Whelan: They will be part of the fleet. Can they be used the way that, say, your cars are used if you ship products to the United States or someplace else? They might perhaps reroute them for a few days to southwestern Ontario to move distress corn out of the area?

Dr. Horner: No.

Mr. Whelan: I am sure you are aware of the minister of agriculture here in Ontario. Of course, he said that if he were a card-carrying Liberal he would vote for me for leader.

Mr. McDermid: We all would.

Mr. Whelan: But he meant it in a different way, Mr. Chairman.

I just want to say we do know that these cars get lost sometimes and are used for hauling produce. Are you going to have a way of controlling those cars?

Dr. Horner: I can speak relative to the Alberta cars. They will be painted in good Alberta colours so that everybody will be able to identify them very easily. I suggested to Saskatchewan a similar procedure, and they would then be policed by the producers better than any other way that I know of.

[Translation]

Je commence par souhaiter une fois encore la bienvenue à M. Horner. Les documents que j'ai devant moi sont les rapports du Comité de l'agriculture, des forêts et du développement régional, qui a étudié les activités de la Commission Canadienne du blé en 1966-67. Il contient des enseignements très intéressants et nous montre surtout que M. Horner avait à l'époque des opinions très progressistes. Les recommandations de ce comité dépassaient déjà celles du nouveau et surprenant comité que vous venez de nommer, monsieur le ministre. Certes, je dois vous féliciter d'avoir choisi trois brillants membres de votre caucus mais je me dois également de vous faire remarquer, sans acrimonie aucune, que certains membres de notre parti vous auraient été reconnaissants d'une invitation à participer aux travaux de ce comité. Par exemple, M. Turner, qui fût ingénieur des chemins de fer, connaît beaucoup les problèmes des transports. Je suis sûr qu'il aurait beaucoup apprécié une telle invitation. Comme il n'avait rien à faire, il a beaucoup voyagé dans le pays et il a beaucoup appris.

M. Mazankowski: Je tiendrai compte de cette recommandation, monsieur le président.

M. Whelan: Notez bien que je ne vais pas aussi loin que M. Nystrom.

Je veux maintenant poser quelques questions sur les wagons que l'Alberta est sur le point d'acheter. Seront-ils placés sous votre responsabilité, même s'ils sont achetés par cette province?

M. Horner: Oui.

M. Whelan: Pourra-t-on les utiliser pour expédier des céréales dans les ports de l'Est, pour l'exportation ou pour la consommation nationale?

M. Horner: Ils feront partie du parc de wagons qui est à notre disposition.

M. Whelan: Très bien. Vous pourrez donc les utiliser comme vous le faites lorsque vous expédiez des produits aux États-Unis ou ailleurs? Si oui, ne pourriez-vous pas en détourner quelques-uns, pendant quelques jours, vers le sud-ouest de l'Ontario, pour assurer le transport du maïs de cette région?

M. Horner: Non.

M. Whelan: Vous n'ignorez certainement pas l'opinion du ministre de l'Agriculture de l'Ontario. Certes, il a dit que s'il avait une carte du parti libéral, il voterait pour moi comme chef de ce parti.

M. McDermid: Nous le ferions tous.

M. Whelan: Sans doute mais dans sa bouche, ces paroles prennent un sens différent, monsieur le président.

Nous savons tous que certains de ces wagons se perdent quelques fois, et sont utilisés pour le transport d'autres produits. Aurez-vous un moyen de les contrôler?

M. Horner: En ce qui concerne les wagons de l'Alberta, ils seront peints aux couleurs de la province et chacun pourra les identifier facilement. J'avais recommandé une procédure identique pour la Saskatchewan, ce qui permettrait aux producteurs d'exercer eux-mêmes le contrôle, ce qui serait beaucoup plus efficaces.

[Texte]

Mr. Whelan: I would not want to see any discriminatory use of these cars in any manner or form.

Dr. Horner: I should point out, Mr. Chairman, that any increase in the grain fleet that is restricted to Western Canadian grain freezers up other cars that are going to help other products regardless.

Mr. Whelan: In our area we pay the highest rate per mile for shipping grain, and no one, not CP or CN, provided cars in there when they really needed them this fall. They had to store grain outside, and that is a very high humidity area as far as moisture is concerned.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, except that after the former minister makes a representation to the Minister of Transport he gets action.

Mr. Whelan: Yes, he did. I have to congratulate him for that. I marked that down as one for you.

Mr. Mazankowski: You have a short memory. That is the second one, Mr. Chairman.

Mr. Whelan: I mean on railroads. The other one was on air transportation.

The Chairman: I will remind the two of them that it is grain we are talking about.

Mr. Whelan: Recommendation No. 10 in the report by this committee says, "Concentrate efforts to remove grain from snow lines before winter." How many miles of rail are classified in this area of snow lines? How many bushes would be on the snow lines? How many producers would be on the snow lines?

• 1635

Dr. Horner: I think there is a difference between the two railways in that regard, in that the Canadian Pacific, as I understand it, are going to keep their lines open this winter, all of them. The Canadian National has a number of the lighter lines that are more particularly referred to as snow lines. I think that depends on the winter. Certainly in my own view in some of those areas it might be easier to use those lines when the ground is frozen under them than at other times of the year.

Mr. Whelan: They can carry the loads better when the ground is frozen. So you are not suggesting that they rush in the way the Committee is talking about and move the grain . . .

Dr. Horner: Well, in certain areas it might be advisable.

Mr. Whelan: It might be advisable. But you did not say you were going to do it.

Dr. Horner: We are going to look at it.

Mr. Whelan: Soon. I will move to another one. Producer cars, at the moment. Last year producer cars in some areas were said to be a real problem in jimmying up the system, et cetera, for moving grain. Have you looked at that at all?

[Traduction]

M. Whelan: Je ne voudrais surtout pas qu'on fasse preuve de discrimination dans l'utilisation de ces wagons.

M. Horner: Je vous signale, monsieur le président, qu'en réservant des wagons céréaliers au transport exclusif des céréales de l'Ouest on est forcé d'utiliser d'autres wagons pour le transport d'autres produits.

M. Whelan: Dans notre région, nous payons le taux le plus élevé, par mille, pour le transport des céréales; or personne, c'est-à-dire ni le CP ni le CN, ne nous a fourni de wagons, lorsque nous en avions vraiment besoin, cet automne. Les agriculteurs ont dû entreposer leurs céréales à l'extérieur, à un moment où le taux d'humidité était très élevé.

M. Mazankowski: Il ne faut pas oublier, monsieur le président, qu'après que l'ancien ministre eut entrepris des démarches auprès du ministre des Transports, des mesures ont été prises.

M. Whelan: Certes, je dois d'ailleurs en féliciter le ministre et lui accorder un point pour cela.

M. Mazankowski: Vous avez la mémoire courte. C'est le deuxième point, monsieur le président.

M. Whelan: Oui, mais le premier il l'avait gagné pour les transports par air.

Le président: Je vais devoir vous rappeler que nous parlons de céréales.

M. Whelan: La dixième recommandation de ce comité dit qu'il faudrait: «Concentrer les efforts sur l'enlèvement des grains des lignes enneigées avant l'hiver». Ceci concerne combien de milles de voies ferrées et combien de producteurs?

M. Horner: Je pense que la situation diffère d'une société de chemins de fer à l'autre. Ainsi, pour le CP, je crois savoir que les voies ferrées resteront ouvertes tout l'hiver. Par contre, le CN a un certain nombre de voies ferrées qui risquent d'être enneigées. Tout dépend de la sévérité de l'hiver. Selon moi, il serait peut-être parfois plus facile d'utiliser ces voies ferrées lorsque le sol est gelé.

M. Whelan: Sur ces voies, on peut en effet transporter des quantités plus lourdes lorsque le sol est gelé. Donc, vous ne recommandez pas que l'on adopte immédiatement cette recommandation du Comité et . . .

M. Horner: Dans certaines régions, ce serait peut-être souhaitable.

M. Whelan: Mais vous ne voulez pas dire que c'est ce que vous allez faire.

M. Horner: Nous allons examiner cette recommandation.

M. Whelan: J'espère que vous le ferez bientôt. Je voudrais maintenant passer aux problèmes des wagons des producteurs. L'an dernier, certains wagons de producteurs ont apparemment causé des embouteillages dans le système de transport des céréales. Avez-vous examiné la situation?

[Text]

Dr. Horner: In my travels around in the various areas I have been asking that particular question, and to date I have not found where the producer cars in fact caused a problem in the system.

Mr. Whelan: You have not found this?

Dr. Horner: No.

Mr. Whelan: If anyone has that evidence they should bring it forward to you.

Dr. Horner: That is right.

Mr. Whelan: Could I ask a couple more questions, Mr. Chairman, on the computer system that the Wheat Board uses for locating cars? I am told that they can tell where a car is in less than a minute by using the computer system. Is that available to you?

Dr. Horner: Yes. What I mentioned earlier was that they could tell very quickly where all the loaded cars were, but for some reason or other, until recently, they could not tell where the empties were. In the turnaround time it is as important to know where the empties are, so that you can then get your system spotting them, as it is the full ones.

Mr. Whelan: You were quoted in the press as saying, in one of the western farm magazines, the main lines in the transportation system in Canada were as good as any in the world.

Dr. Horner: That is right.

Mr. Whelan: With my little knowledge of transportation I would say they are better than any in the world. I visited some of the other countries, Brazil and some of the other countries that we talk about trying to be our competitors. They have stated to me about their transportation problems, some of them have made some comparisons to ours, and then our own trade people have made some studies, maybe not in that great a detail. Have you seen those in the Kansas area, et cetera?

Dr. Horner: No, I have not as yet had an opportunity to look at those in the U.S. I have read some reports on them. My reports are that we are not alone in a rail transportation difficulty relative to grain.

Mr. Whelan: Yes, this was done, Mr. Minister, through you, Mr. Chairman, by one of our officers of Industry, Trade and Commerce. I believe he was stationed at Dallas and he did quite a thorough study on the movement of grain in that area, and if anything, to me, after reading it a year ago, it was more chaotic than here.

My last question. How much time do I have?

The Chairman: You are down to your last question, Mr. Whelan.

Mr. Whelan: I should not have said that. What are you going to do, or are you going to recommend to the Minister of Transport that he keep the St. Lawrence Seaway open longer than he has even stated he is going to try to keep it open?

[Translation]

M. Horner: Au cours de mes voyages dans le pays, je me suis intéressé à ce problème mais je n'ai encore eu aucune preuve que les wagons des producteurs aient en effet causé des problèmes.

M. Whelan: Vous n'en avez pas trouvé?

M. Horner: Non.

M. Whelan: Voulez-vous que les gens qui ont de telles preuves vous les transmettent?

M. Horner: Oui.

M. Whelan: Je vais maintenant aborder un autre sujet, monsieur le président, c'est-à-dire le système d'informatique utilisé par la Commission du blé pour repérer les wagons. On me dit qu'avec ce système vous pouvez déterminer en moins d'une minute, où se trouve tel ou tel wagon. Est-ce bien vrai?

M. Horner: Oui. Comme je l'expliquais plus tôt, on pouvait jusqu'à présent déterminer très rapidement où se trouvaient tous les wagons chargés mais, pour une raison ou une autre, on ne pouvait pas faire la même chose pour les wagons vides. Or, pour éviter les délais il est aussi important de savoir où se trouvent les wagons vides que les wagons chargés.

M. Whelan: D'après certains journaux, vous auriez dit à des magazines agricoles de l'Ouest que les principales voies de transport du Canada sont aussi bonnes que n'importe où dans le monde.

M. Horner: C'est exact.

M. Whelan: Le peu que je connais de notre système de transport m'inciterait plutôt à dire que ces voies principales sont les meilleures au monde. Je me suis rendu dans d'autres pays, tel que le Brésil, et j'ai pu y constater que l'on essaie souvent d'atteindre notre niveau. Dans certains de ces pays, on a fait des comparaisons avec notre propre système de transport et je sais que nos représentants commerciaux ont également fait certaines études là-dessus. Avez-vous lu celle qui portait sur la région du Kansas par exemple?

M. Horner: Non, je n'ai pas encore eu la possibilité d'examiner les études portant sur les États-Unis. J'ai lu certains rapports là-dessus et j'ai pu en conclure que nous ne sommes pas les seuls à avoir des problèmes de transport céréaliers par chemins de fer.

M. Whelan: Je crois que l'étude du Kansas a été faite par un de vos représentants, monsieur le ministre, au ministère de l'Industrie et du Commerce. Je crois qu'il était alors basé à Dallas et qu'il avait procédé à une étude détaillée des transports de céréales dans cette région. J'ai eu l'impression très nette qu'il avait conclu, il y a environ un an, que la situation y était beaucoup plus cahotique qu'ici.

Combien me reste-t-il de temps pour poser ma question, monsieur le président?

Le président: Vous arrivez à la fin, monsieur Whelan.

M. Whelan: Je n'aurais pas dû vous le faire remarquer. Avez-vous l'intention de recommander au ministre des Transports de laisser la Voie maritime du St-Laurent ouverte plus longtemps qu'il ne l'a prévu?

[Texte]

Dr. Horner: I think that is a very important consideration and if the technology is there economically, I am sure that that would be my recommendation. Indeed we have had some discussion on that already.

Mr. Whelan: The icebreakers that the United States government provided for that area last year are not nearly as competent as the Canadian icebreakers, so I would hope that there are some of them in the system at the present time if you are going to try to extend that transportation system. I live on the St. Lawrence Seaway, I watch it. I saw them get stuck in the ice, I saw the big Canadian Coastguard icebreaker just zoom around them and free them and it made me proud to be a Canadian to see that Canadian Coastguard boat operating in the past . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Candidate.

Mr. Whelan: They laughed at another fellow one time and he was from Alberta too.

An hon. Member: And he is still laughing.

The Chairman: I did not laugh at all. It was just an aside.

• 1640

It is my pleasure to welcome to the Committee Mr. Hovdebo and to extend the congratulations of the Committee to him on his taking his seat in the House and his first appearance with us here. I would ask him if he would have a few questions he would like to direct to Dr. Horner?

Mr. Hovdebo: Thank you very much, Mr. Chairman.

I do have a couple of questions I would like to put forward. First of all, the expansion at Prince Rupert is a welcome addition to the facilities, but the railway companies have agreed only to the interchange of grain in Alberta. That means that the CP lines in Saskatchewan will not have access to Prince Rupert. Are you proceeding with some new agreement to have that area covered as well?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is a matter that is still under active consideration. The subject of the interchange agreement is not as easily resolved as we had anticipated. We have had discussions with both railways. I think we have agreement with CN; we have not been able to get back to CP in the last day or so but it is progressing. Of course, as you are aware, the development at Prince Rupert is clearly contingent upon the interchange agreement. As far as the additional lines that you referred to are concerned, that will certainly be something that has to be considered as well. I might say that if we can arrive at a suitable agreement vis-à-vis Prince Rupert, it may very well set the stage for further interchanges, such as Churchill, as well.

Mr. Hovdebo: I was just going to ask that, because I noticed that No. 7 of the recommendations in this report suggests an interchange at Churchill as well. I would hope you would proceed with that.

The second question also has to do with the recommendations in this report. I want to follow along on Mr. Nystrom's question about No. 2, on page 19, a summary of which says

[Traduction]

M. Horner: C'est là un problème très important et si nous disposons des moyens technologiques, à coût relativement abordable, je suis sûr que ce sera ma recommandation. Je dois dire que nous avons déjà discuté de cette question.

M. Whelan: Les brise-glaces fournis dans ce but par le gouvernement américain, l'an dernier, ne sont certainement pas aussi efficaces que les brise-glaces canadiens. J'espère donc que vous en avez suffisamment, actuellement, si vous voulez vraiment essayer de prolonger la saison d'utilisation de la Voie maritime. Je puis vous dire que je vis en bordure de la Voie maritime et que j'ai donc vu certains de ces brise-glaces être pris dans les glaces. Par contre, j'ai vu de grands brise-glaces de la garde côtière canadienne venir les libérer sans aucune difficulté, ce qui m'a rendu très fier d'être Canadien.

Le président: Merci, monsieur le candidat.

M. Whelan: Vous pouvez rire, mais je me souviens qu'il n'y a pas très longtemps on rigolait également beaucoup d'un autre Albertain.

Une voix: Qui n'a d'ailleurs pas arrêté de rire depuis.

Le président: C'était simplement une plaisanterie sans importance.

J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Hovdebo et de lui transmettre les félicitations des membres du comité à l'occasion de sa récente victoire électorale et de sa première réunion avec nous. Je vais lui demander s'il a quelques questions à poser à M. Horner.

M. Hovdebo: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais en effet poser plusieurs questions et commencer par signaler que l'agrandissement des installations de Prince-Rupert est fort apprécié; toutefois, les sociétés de chemins de fer n'acceptent de faire charger les céréales de wagons qu'en Alberta. Cela signifie que les voies ferrées du CP, en Saskatchewan, n'iront pas jusqu'à Prince-Rupert. Avez-vous l'intention de conclure une nouvelle entente pour résoudre ce problème?

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous étudions ce problème de l'échange des wagons de très près, mais il n'est pas aussi facile à résoudre que prévu. Nous avons eu des pourparlers avec les deux sociétés de chemins de fer et je pense que nous avons réussi à nous mettre d'accord avec le CN; nous n'avons pas pu reprendre nos contacts hier avec le CP, mais nos discussions progressent. Comme vous le savez, l'expansion de Prince-Rupert dépend évidemment de cette entente sur l'échange des wagons. Vous avez parlé de voies ferrées supplémentaires et il est bien entendu qu'il faudra en envisager. A mon avis, si nous arrivons à conclure une entente adéquate pour Prince-Rupert, cela ouvrira la voie à d'autres accords d'échange à Churchill, par exemple.

M. Hovdebo: J'allais justement vous en parler car, à la recommandation n° 7 du rapport, il est question d'un échange de wagons à Churchill. J'espère que cette recommandation sera appliquée.

Ma deuxième question porte également sur les recommandations du rapport. M. Nystrom en a déjà posé une au sujet de la deuxième recommandation, à la page 19, où il est dit, en

[Text]

that the car allocation formula must encourage the addition of private cars to the grain fleet. I would just like to comment on the interpretation of this. It would seem to me that if you allow a private fleet to have some advantage because they are a private fleet, this means that more cars will be spotted beside elevators that are vertically integrated, or companies that are vertically integrated. This would mean that they would get a larger share of the sales because they would have more room and more cars to move their grain, consequently leaving the co-op elevators, who do not go in for transportation as part of their company, in a bad situation getting less grain.

Mr. Mazankowski: I think that recommendation has to do with other ways and means of financing additional hopper car fleet that is required. There have been a number of interesting proposals that have been brought forward to the Committee and, indeed, to my office, about how we might finance additional rolling stock. There have been some investment plans, similar to an RRSP or MURB type of investment, which could provide to producers or any Canadians who wanted to invest in the purchase of hopper cars an opportunity to do so. That is a matter we are looking at very actively. I think what should be said is that any cars that come in in this form would become part of the grain-carrying fleet and would be allocated under the direction of Dr. Horner, the Grain Transportation Coordinator.

Mr. Hovdebo: It would certainly be preferable if that kind of condition were placed on cars, just as I guess you are doing for the cars of Alberta, Saskatchewan and Manitoba.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is very clear in the terms of reference. If you see the terms of reference for the Grain Transportation Co-ordinator it becomes very clear that any cars that will be acquired in that manner become part of the grain-carrying fleet under the direction of the Grain Transportation Co-ordinator, he does the allocation process. So I think the suggestion that you are advancing is not, in effect, valid.

• 1645

Mr. Hovdebo: Along the same line, but a little differently—not necessarily entirely with transportation—if you look at 14, on page 23:

The Task Force recommends that supplementary quotas be employed as an emergency measure to . . . of cleaning to export standards. Where sufficient car spots are available, this should also extend to farmer-owned facilities capable of cleaning to export standards.

This would seem to favour also Alberta government terminals in Alberta, Rosetown and Weyburn, the inland terminals, in that they do have these facilities and are able therefore to move grain because they can clean before they ship.

Mr. Mazankowski: I think, there again, you were talking about maximizing the utilization of our existing system, and that is what this report is all about. We have got facilities and

[Translation]

substance, que la formule de répartition du wagon doit favoriser l'ajout de wagons privés aux trains de céréales. A mon avis, si vous favorisez des trains privés simplement parce qu'ils sont privés, cela signifie qu'un plus grand nombre de wagons seront stationnés à côté de l'élevateur intégré verticalement. Dans le cas, les sociétés possédant des camions auront une plus grande part des ventes puisqu'ils auront plus de place et plus de wagons pour transporter les céréales et les silos coopératifs se retrouveront dans une mauvaise passe puisqu'ils auront beaucoup moins de céréales.

M. Mazankowski: Cette recommandation touche le problème du financement des wagons-trémies supplémentaires qui sont nécessaires. Un certain nombre de propositions intéressantes ont été faites au comité et à mon bureau pour le financement de ce matériel supplémentaire. Ont été ainsi proposés des plans d'investissement semblables à un REER ou au système d'investissement dans des immeubles résidentiels collectifs. Tout producteur ou simple particulier désireux d'investir dans l'achat de wagons-trémies pourraient ainsi se faire. Nous étudions donc la question de très près et je peux vous dire que tous les wagons qui seront ainsi achetés feront partie des trains réservés au transport des céréales et qui relèveront donc de M. Horner, coordonnateur du transport des céréales.

M. Hovdebo: Ce serait en effet préférable, puisque c'est ce que vous faites pour les wagons de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

M. Mazankowski: Monsieur le président, cela est indiqué très clairement dans le mandat du coordonnateur du transport des céréales, à savoir que tous les wagons ainsi achetés feront partie des trains réservés au transport des céréales et placés sous la direction du coordonnateur du transport des céréales. C'est lui qui s'occupe de la répartition des wagons. La suggestion que vous faites n'est donc pas valable.

M. Hovdebo: J'aimerais maintenant aborder un sujet un peu différent; la recommandation 14, à la page 23, stipule que:

Le Groupe de travail recommande d'utiliser comme mesure d'urgence . . . pouvant nettoyer le grain conformément aux normes à l'exportation. S'il existe une capacité de placement suffisante, cette mesure pourrait également s'étendre aux installations appartenant à des cultivateurs qui peuvent nettoyer le grain conformément aux normes à l'exportation.

Une telle recommandation semble favoriser également les terminaux du gouvernement albertain qui se trouvent à Rosetown et à Weyburn, en Alberta, puisqu'ils disposent déjà de ces équipements et qu'ils pourront donc expédier plus de céréales puisqu'ils peuvent les nettoyer.

M. Mazankowski: Vous parliez d'optimiser l'efficacité de notre système actuel et tel est justement l'objectif du rapport. Certains de nos équipements et usines ne sont pas utilisés de

[Texte]

plant and equipment that are not being properly utilized and one of the immediate things that we have to do is ensure that the system that we now have is utilized to its absolute maximum. I think that a number of suggestions that are advanced here are recommendations which could in fact facilitate the increased utilization of our existing facilities, bearing in mind that we want, naturally, to ensure that the degree of fairness and equity that is certainly the hallmark of the grain handling and transportation system is in fact preserved to its utmost.

Mr. Hovdebo: I think that is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Ritchie, please.

Mr. Ritchie (Dauphin): Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome the Minister and Dr. Horner, and I would wish him the best in a difficult situation.

What perhaps occurs to me a little bit as a permit holder myself is the wide variation you get into. It seems to be rather difficult to ascertain what the markets will take. In my area I think it is four years since there has been an oats quota, and this year they are cleaning them all out. So suddenly there is a four-year drought. The oats that have been sitting there have vanished. It makes you wonder how the market system works, if it takes four years to find a market for oats and then you suddenly find that it is a terrific market, relatively speaking. Similarly, barley and No. 3 wheat have been sitting around for two and three years, and suddenly it goes. But a good many producers find at the end of the year they have not much to sell that seems to be taken in by the Wheat Board.

We have not really expanded our exports in the seventies. You said the Americans have expanded theirs by 70 per cent, mainly in low-grade wheat, 70 per cent of which I believe the expansion is. Even this year, the member from Swift Current, I think I can say—he is not here—mentioned to me, and he is very knowledgeable, that notwithstanding their strike at Duluth, they already have exported more—the increase for them this year is already greater than what we have exported. I know the situation is not really the same, they fortunately have the Mississippi with the barges and so on, but somehow . . . And you hear of troubles, grain piled high in Texas, west Texas, and the Oklahoma Panhandle, but it is all gone within a month or two. What is to be learned, or how do you think the systems compare? What could we learn from them, particularly in their use of trucks, which seems to be in short hauls and longer hauls? Somehow they seem to be able to do these things.

I must say I am kind of sceptical as to how the railroads, with an old-established pattern of moving grain, will respond to the demands placed on them, when the farm industry I think has become used to the quota system, has become used to the volume of grain that it can move. I do not know whether pressures are great enough to expand that.

[Traduction]

façon adéquate et l'une des premières choses à faire est de remédier à cette situation. La plupart des recommandations de ce rapport permettraient d'accroître l'utilisation de nos installations actuelles, à condition que l'on maintienne un certain niveau d'équité, qui est déjà l'apanage du système de transport et de manutention des céréales.

M. Hovdebo: C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Ritchie, vous avez la parole.

M. Ritchie (Dauphin): Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue au ministre ainsi qu'à M. Horner qui, je l'espère, viendra à bout de cette situation difficile.

Je suis étonné de la façon dont les permis sont répartis car j'en possède un moi-même. Il semble difficile de prévoir exactement ce que les marchés pourront absorber. Par exemple, cela fait quatre ans que ma région n'a pas eu de quota pour l'avoine et, cette année, il y a une demande phénoménale. Toute la production d'avoine a été vendue. C'est à se demander comment le système des marchés fonctionne puisqu'il faut quatre ans avant d'en trouver un pour l'avoine et que, d'un seul coup, il se révèle phénoménal. La même chose s'est produite pour l'orge et le blé de catégorie numéro 3 qui ne se sont pas vendus pendant deux et trois ans et qui, d'un seul coup, font l'objet d'une demande très active. Mais beaucoup de producteurs constatent que, à la fin de l'année, ils ne réussissent pas à vendre grand-chose à la Commission canadienne du blé.

Au cours des années 70, nous n'avons pas vraiment augmenté nos exportations. Vous avez dit que les Américains avaient augmenté les leurs de 70 p. 100, surtout en ce qui concerne le blé de catégorie inférieure. Le député de Swift Current me disait l'autre jour, et il s'y connaît, que malgré la grève à Duluth, ils avaient déjà exporté davantage que l'année dernière. Je sais qu'ils sont dans une situation assez avantageuse puisqu'ils ont le Mississippi avec les péniches, mais . . . Mais on entend parler de problèmes de surplus de stocks au Texas et en Oklahoma, mais ces surplus disparaissent complètement en l'espace d'un mois. Peut-on en tirer une leçon? Pensez-vous que l'on puisse comparer les deux systèmes? Pourrait-on prendre modèle sur les Américains en ce qui concerne, notamment, l'utilisation qu'ils font des camions sur de petits parcours, plutôt que sur de longs trajets? Apparemment, cela leur réussit.

Personnellement, je doute que le réseau routier, qui est vétuste, ne réponde aux besoins existants étant donné que l'industrie agricole est maintenant habituée aux quotas et qu'elle connaît donc la quantité de céréales pouvant être transportée. Je ne sais pas si on vous encourage suffisamment à développer notre système actuel.

[Text]

• 1650

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, perhaps Dr. Horner will have some comment as well, but I think one of the reasons we have failed to exploit our full market potential in the international market-place is the restrictions in our transportation system. In 1972-73 we exported some 21.4 million metric tons of grain; we have never been able to exceed that. Surely if we are going to be a dominant factor in the international market-place, we have to increase that. The last crop year we exported some 18.9 million metric tons of grain and oil-seeds, a considerable drop from the 1972-73 level. The Canadian Wheat Board have indicated over and over again that they have turned down or deferred markets at least 4 million metric tons. So the markets are clearly there; they are clearly there right now. This is why we have made the movement of grain our number one priority.

I am not totally familiar with the U.S. system, but I know one thing: They have a tremendous amount of surge storage capacity. That is something I think we have to look at very closely. This is why we are promoting the concept of surge storage capacity at the Port of Prince Rupert, in addition to the terminal itself. We consider you have to have sufficient surge capacity there to compensate for breakdowns or delays in the system, because the transportation system, even if it is in the best of shape, will have a certain amount of fragility. I think the fact that we will have Prince Rupert on stream will not only provide an alternative outlet, but indeed, if we can go for the storage capacity, will give us that sort of catch-up capability which we have been lacking. You have a situation such as the delay in the Seaway opening here, which has caused us some problems, and then the fact that we did not have sufficient grain in time to match the arrival of the Great Lakes vessels. That has certainly been very frustrating. But it has been caused, to some extent, by a lack of co-ordination. In our view we have to identify these weaknesses, and that is precisely what we are doing. If we look at it in a very objective way, we can define a system which will take into consideration and account for, compensate, for those kinds of breakdowns.

Dr. Horner may have something further to say.

Mr. Ritchie (Dauphin): Mr. Minister, maybe, then, you can answer this. Why have the Americans developed some sort of surge capacity when, as you say, we under somewhat similar circumstances do not seem to have been able to do that? Can you give us some ideas on this?

Mr. Mazankowski: Well, maybe it is because we have not had a Conservative government in this country for 16 years.

Mr. Whelan: Why did you not do it when you were there?

Mr. Mazankowski: We did not have enough time.

Dr. Horner: Dr. Ritchie, the American system, of course, has its problems as well. But it is so much larger than ours. They have something over 200,000 hopper cars in operation, so they can, in spite of their problems, move a very large quantity of grain as well as have the surge capacity the Minister is talking about. I think that is why Prince Rupert is so impor-

[Translation]

M. Mazankowski: M. Horner pourrait peut-être ajouter quelque chose, mais nous n'avons pu exploiter toutes les possibilités qui s'offraient à nous sur le marché international à cause des limites de notre réseau de transport, entre autres raisons. En 1972-1973, nous avons exporté environ 21.4 millions de tonnes métriques de céréales, chiffre que nous n'avons jamais pu dépasser. Il faut certainement le faire pour accroître notre influence dans le marché international. Au cours de la dernière campagne agricole, nous avons exporté environ 18.9 millions de tonnes métriques de céréales et de graines oléagineuses, un net recul par rapport à 1972-1973. La Commission canadienne du blé a souvent signalé qu'elle avait dû refuser ou reporter des commandes de l'ordre de 4 millions de tonnes métriques. Les débouchés existent donc déjà et c'est pourquoi le transport des céréales est notre priorité.

Je ne connais pas très bien le système américain, mais je sais qu'il dispose d'un énorme potentiel de stockage transitoire. C'est un aspect que nous devons étudier de très près et c'est pourquoi nous sommes favorables à la création d'un tel potentiel au port de Prince-Rupert, en plus du terminal lui-même. Il faut disposer là-bas d'un potentiel de stockage suffisant pour faire face à toute interruption ou retard se traduisant par une accumulation, car une certaine fragilité est inhérente au réseau de transport. La mise en service des installations de Prince-Rupert offrira non seulement des débouchés de plus, mais aussi, grâce au potentiel de stockage, nous disposerons d'installations de rattrapage qui nous faisaient défaut jusqu'à maintenant. Par exemple, l'ouverture tardive de la voie maritime pose certaines difficultés et nous n'avons pas assez de céréales pour charger les navires arrivant des grands lacs. Cette situation a été très irritante mais elle découlait en partie d'un manque de coordination. C'est pourquoi nous cherchons à identifier les faiblesses du système. En adoptant une attitude très objective, nous pouvons mettre sur pied un système capable de faire face à ces perturbations.

M. Horner a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Ritchie (Dauphin): Vous pouvez peut-être répondre à une autre question, monsieur le ministre. Comment se fait-il que les Américains aient pu créer ce potentiel de stockage transitoire de crête alors que nous n'y avons pas réussi dans des circonstances à peu près semblables? Pouvez-vous nous donner des explications?

M. Mazankowski: Probablement parce que nous n'avons pas eu de gouvernement conservateur pendant 16 ans.

M. Whelan: Pourquoi ne l'avez-vous pas fait lorsque vous étiez au pouvoir?

M. Mazankowski: Nous n'en avons pas eu le temps.

M. Horner: Monsieur Ritchie, le réseau de transport américain a aussi des difficultés, mais il est beaucoup plus important que le nôtre. On dispose d'environ 200,000 wagons trémies et c'est pourquoi on peut, malgré tout, transporter des céréales en grandes quantités et disposer du potentiel qu'a mentionné le ministre. C'est pourquoi les installations de Prince-Rupert sont

[Texte]

tant—to give us that contingency and surge capacity to get into those markets we have lost out on.

Mr. Ritchie (Dauphin): What about the very large use of trucks within the American industry? Is there any similar role for trucking in Canada?

Mr. Mazankowski: Well, that is a matter our committee looked at, and I know it is a matter we will be pursuing. There is a great amount of interest from the Prairie Trucking Associations to assist in grain movement and I am sure it is one of those areas Dr. Horner will be examining, depending on the winter and depending on the necessity of moving grain from branch lines which may not be serviced onto the main line. A number of alternatives can be employed in that particular area. We have to look at the costs, of course. I have been going to a lot of farm meetings lately, and I have been reminded that, you know, it is all right, Mr. Minister, you want to move more grain, but at what cost? And we have to weigh that; the cost factor always has to be taken into consideration.

• 1655

Mr. Ritchie (Dauphin): Do you think, in the trucking, that whatever comes out of it will be largely at the farmer's own expense as an individual rather than as part of a concentrated movement, shall we say, or as part of the trade expense? Will the farmer, himself, have to haul it the distance or will the system provide for it?

Mr. Mazankowski: Well, many farmers today are hauling their grain much further distances and they are utilizing alternative points. I have not developed a program for supplementing or subsidizing the trucking industry. As you know, we are in a period of restraint. I am trying to provide additional hopper car capacity and improve some of the branch lines. In this current fiscal year, 1980-81, we will be spending some \$268 million to \$270 million in the grain handling and transportation system. We have not defined or devised any policy in that direction but it will certainly be one that will be considered as a result of Dr. Horner's initiatives and the recommendations that are flowing from this report.

Mr. Ritchie (Dauphin): One last question. Dr. Horner, in your observation of the system, there has long been an argument that the movement of board grain, wheat and barley mainly, and also the responsibility of moving rape and flax as open market grains, tend to conflict. Do you see this as a problem and will you be making any changes in the system?

Dr. Horner: Well, I think it has, in the past, been a problem, particularly insofar as rapeseed is concerned, of cleaning it at the terminals and the more of it that can be cleaned inland, the better system we will have and the more fluid the system we will become at those terminals, whether at Vancouver or Thunder Bay. That is an important consideration and, as I understand, the technology is that rapeseed takes longer to clean and therefore holds up the whole terminal operations. In the present week, the Wheat Board has suggested that at least 50 per cent of the rapeseed going to Vancouver be cleaned. We are also working on the problem of some sort

[Traduction]

si importantes, car elles nous doteront de ce potentiel de stockage transitoire d'urgence et nous permettront de pénétrer les marchés qui nous ont échappé.

M. Ritchie (Dauphin): Et le rôle important du transport par camion dans l'industrie américaine? En est-il de même au Canada?

M. Mazankowski: Notre comité a étudié cet aspect et je sais que nous l'approfondirons. Les associations de camionnage des Prairies sont très intéressées à participer au transport des céréales et je suis sûr que M. Horner envisagera cette possibilité selon les conditions météorologiques et la nécessité de transporter des céréales à partir de lignes qui ne sont peut-être pas raccordées à la ligne principale. On peut choisir entre différentes options, et nous devons aussi, évidemment, tenir compte des coûts. J'ai assisté à beaucoup de réunions dans les fermes récemment, et on m'a rappelé que le transport du grain entraînait toujours certains coûts. Nous devons donc en tenir compte.

M. Ritchie (Dauphin): Si l'on a recours au camionnage, est-ce l'agriculteur qui en assumera les frais ou bien considérera-t-on cela comme partie intégrante du système?

M. Mazankowski: Bien des agriculteurs transportent déjà par camion leurs céréales sur de plus grandes distances jusqu'à différentes localités. Je n'ai pas établi de programme en vue de subventionner le secteur du camionnage. Comme vous le savez, nous traversons une période d'austérité. Je tente d'augmenter le nombre de wagons-trémies et d'améliorer certaines lignes d'intérêt local. Au cours de la présente année financière, 1980-1981, nous affecterons de 268 à 270 millions de dollars au réseau de transport et à la manutention des grains. Nous n'avons pas établi de politique à cet égard, mais nous envisageons certainement de le faire par suite des efforts de M. Horner et des recommandations du rapport.

M. Ritchie (Dauphin): Une dernière question. Monsieur Horner, d'aucuns disent depuis longtemps qu'il existe un conflit entre le transport des céréales relevant de la Commission, surtout le blé et l'orge, et celui du colza et de la graine de lin, vendus librement. Avez-vous constaté un tel problème et apporterez-vous des changements au système en conséquence?

M. Horner: Cela a posé des difficultés dans le passé, surtout pour ce qui est du nettoyage du colza aux terminaux. Et en nettoyant plus sur place, on pourra améliorer le système et dégager les terminaux, que ce soit à Vancouver ou à Thunder Bay. C'est un facteur important car le nettoyage du colza prend du temps et retarde toutes les activités aux terminaux. Pour cette semaine, la Commission canadienne du blé a proposé qu'au moins 50 p. 100 du colza transporté à Vancouver soit nettoyé auparavant. Nous cherchons aussi à prendre des dispositions à l'égard de la mise en commun du colza, il s'agira

[Text]

of pooling arrangements relative to rapeseed, and it may be just an exchange of paper, but that would certainly speed up the system at the ports.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie. Both the producers and the movers are honoured to have a second contender with us this afternoon, Mr. Axworthy. I apologize for having called Mr. Whelan the leader. I guess it is not over yet, so you are all still in the race.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, it has not even started yet.

Mr. Chairman, I would like to begin by expressing my welcome to Dr. Horner to his new-found home in the City of Winnipeg which is still the centre of the grain industry in this country and we hope it will continue to be even under a Conservative administration which suffered such a substantial defeat in the province in the last election. I hope there will be no retribution as the result of that particular accolade.

Mr. Chairman, I have a couple of questions that might be applied both to Mr. Horner and to the Minister going back to the basic objective of increasing the movement of grain by 20 per cent in this grain year, 1979-80. I am a little concerned about the figure because according to the report that was just tabled with this Committee this afternoon, the Wheat Board said that a maximum increase would be to twenty-two million tons which would only represent a 10 per cent increase. It would follow from that there would have to be substantial changes in the transit system and the only one that is available now is the trans-shipment of grain through the Port of Montreal, and, as you know, a commitment of that particular movement would require a number of major decisions to be made. I would be interested in knowing if, in fact, any steps have been taken to begin re-organizing the major trans-shipment of grain through the Lakehead to the Port of Montreal by rail and particularly whether the railways have agreed to a higher mobilization and agreed to provide the locomotive power necessary to move the grain freight on the trans-continental line, particularly when you take into account that locomotive power is a substantial addition in the winter months because the train loads are that much smaller.

• 1700

Secondly, the major question would be as to who would cover the costs, the additional costs, of those new train loadings on the transcontinental line to Montreal. It has been suggested that there is a very high multiplication of costs by rail transshipment into Montreal and it would be very important to determine at this stage who was going to cover those additional costs, if that were the case. The questions I would direct to both the Minister and Dr. Horner are, have any steps been taken to begin that movement of additional grain loads into Montreal? To what extent have agreements been made with the railways that this would be the case? And what formula would be applied for the cost of such a movement?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, first of all, Mr. Axworthy's figures and mine do not seem to jibe. Last year we exported 18.9 million metric tons. In my calculation, a 20-per

[Translation]

peut-être seulement d'un échange de documents, mais cela a trait certainement au mouvement dans les ports.

Le président: Merci, monsieur Ritchie. Les producteurs et les transporteurs ont l'honneur d'accueillir un deuxième candidat cet après-midi, M. Axworthy. Je m'excuse d'avoir appelé M. Whelan le leader, ce n'est pas encore terminé, vous êtes toujours dans la course.

M. Axworthy: Monsieur le président, ce n'est même pas encore commencé.

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord souhaiter la bienvenue à M. Horner à Winnipeg qui demeure le centre de l'industrie céréalière dans notre pays. Nous espérons qu'il sera maintenu en poste même sous les conservateurs qui ont subi une telle défaite dans la province aux dernières élections. J'espère qu'il n'y aura pas de représailles.

Mes questions s'adressent aussi bien à M. Horner qu'au ministre et portent sur l'objectif fondamental qui est d'augmenter le transport des grains de 20 p. 100 pendant l'année 1979-1980. Ce chiffre me préoccupe un peu car selon le rapport qui vient d'être déposé auprès du Comité cet après-midi, la Commission canadienne du blé prévoit une augmentation maximale de 10 p. 100, soit jusqu'à 22 millions de tonnes. Il faudrait donc apporter des changements fondamentaux au système de transit. Pour l'instant, le transbordement de grain par le port de Montréal est notre seul recours, et, comme vous le savez, il faudrait que des décisions importantes soient prises pour ce faire. Je voudrais savoir si des mesures ont été prises à l'égard du transbordement de grain par chemins de fer de Lakehead au port de Montréal. Plus particulièrement, je voudrais savoir si les chemins de fer ont accepté une plus grande mobilisation et ont convenu de fournir les locomotives nécessaires au transport du grain sur la ligne transcontinentale, surtout pendant l'hiver, quand les chargements sont beaucoup moins importants.

Deuxièmement, il importe de savoir qui va en assumer les coûts, c'est-à-dire les coûts supplémentaires des nouveaux chargements effectués sur la transcontinentale, jusqu'à Montréal. D'aucuns prétendent que le transbordement des marchandises d'un wagon à l'autre à Montréal, augmenterait considérablement les coûts et qu'il faudrait donc déterminer dès le départ qui va les assumer. J'aimerais donc savoir, de la bouche du ministre ou de M. Horner, si des mesures ont été prises pour acheminer vers Montréal des quantités supplémentaires de céréales? A cet égard, des ententes ont-elles été conclues avec les sociétés de chemins de fer? Quelle formule serait alors appliquée pour le partage des coûts qu'entraîneraient ces expéditions supplémentaires?

M. Mazankowski: Monsieur le président, les chiffres de M. Axworthy ne concordent pas tout à fait avec les miens. L'année dernière, nous avons exporté 18.9 millions de tonnes métriques.

[Texte]

cent increase would be something in the order of 23 million metric tons. The figure of 22 million metric tons, which he alluded to, is not really accurate in terms of the 10-per cent figure he attaches to it. We are really looking at a target of about 23 million metric tons.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I was just referring to his own report that was just tabled in the Committee, it says 22 million tonnes.

Mr. Mazankowski: Well, 18.9 million metric tons is what we exported in the last crop year. We slipped quite a bit, we slipped by almost 10 per cent. My original target, assuming that we would have maintained the status quo, would have been a 10-per cent increase. Because we slipped, I thought it was reasonable to assume that we should be able to increase it by 10 per cent over the previous year. There are negotiations going on between the Canadian Wheat Board and the railways for the winter movement of grain. The details have not been worked out yet but I am satisfied that they will be, in a satisfactory manner.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, I would say that that is a very incomplete answer. I put very specific questions to the Minister and to Dr. Horner . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I just finished telling the member that the negotiations were still going on. When they are completed, I will probably be glad to provide the complete answer.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, if I may repeat, it appears to me that winter is already upon us, the lake is already plugged. It would seem to me that perhaps the Minister would be prepared to tell us when the negotiations would be completed, and are there some assurances that the additional costs would not be provided by the producers in that case?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I met with the Chief Commissioner of the Wheat Board yesterday and I will be seeing him again on Monday. Negotiations are going on. As soon as they are completed I will be very glad to advise the honourable member.

Mr. Axworthy: All right, Mr. Chairman, I will await with interest the Minister's decision.

I would like as well to ask the Minister whether the new government has continued the commitment of the previous government to spend upwards of \$800 million in the rebuilding of the railway lines. There has been no indication from the new government as to whether they intend to continue with that commitment, which is an essential part of the rebuilding process and is also a recommendation within the new task force report. Is the commitment there?

Mr. Mazankowski: I am not sure where the honourable member has been. He had better check back with his source of information. The continuation of the railway program has been announced, is being continued, and is in the estimates for next year.

Mr. Axworthy: Can the Minister provide the exact figures as to what the allocations will be?

[Traduction]

Selon mes propres calculs une augmentation de 20 p. 100 représenterait à peu près 23 millions de tonnes métriques. Le chiffre de 22 millions de tonnes métriques dont il a parlé ne correspond donc pas à une augmentation de 10 p. 100, comme il le prétend. Notre objectif est donc d'environ 23 millions de tonnes métriques.

M. Axworthy: Monsieur le président, je citais tout simplement le rapport que le ministre lui-même nous a présenté et où il est question de 22 millions de tonnes métriques.

M. Mazankowski: Ce chiffre de 18.9 millions de tonnes métriques représente nos exportations de l'année dernière. Elles ont diminué un peu, de près de 10 p. 100. Si on avait pu maintenir le statu quo, mon objectif initial était une augmentation de 10 p. 100. Étant donné que notre production a diminué, j'ai pensé qu'il valait mieux prévoir une augmentation de 10 p. 100 de nos exportations par rapport à l'année précédente. Les négociations se poursuivent entre la Commission canadienne du blé et les sociétés de chemins de fer en ce qui concerne le transport des céréales en hiver. Elles n'ont pas encore abouti, mais je suis confiant.

M. Axworthy: Monsieur le président, j'estime que cette réponse est tout à fait incomplète. J'ai posé des questions très précises au ministre et à M. Horner . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, je viens de dire au député que les négociations se poursuivaient. Quand elles auront abouti, je lui fournirai une réponse plus détaillée.

M. Axworthy: Monsieur le président, je me répète peut-être, mais l'hiver est déjà là, et le lac est pris par les glaces. Je pensais que le ministre pourrait quand même nous dire à quelle date les négociations pourraient se terminer et qu'il pourrait nous garantir que ces coûts supplémentaires ne seraient pas assumés par les producteurs?

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai rencontré hier le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé et je dois le revoir lundi prochain. Les négociations se poursuivent. Dès qu'elles seront terminées, je vous ferai part des résultats.

M. Axworthy: Très bien, monsieur le président. J'attends donc avec impatience la décision du ministre.

J'aimerais également savoir si le nouveau gouvernement va respecter l'engagement de son prédécesseur, c'est-à-dire consacrer plus de 800 millions de dollars à la reconstruction des voies ferrées. Le nouveau gouvernement n'a pas encore fait connaître sa position; or, il me semble que cet engagement constitue un élément essentiel de tout le programme de reconstruction et qu'il fait également l'objet d'une recommandation du rapport du groupe de travail. Avez-vous donc l'intention de respecter cet engagement?

M. Mazankowski: De toute évidence, le député n'a pas une bonne source de renseignements. En effet, nous avons déjà avancé que le programme de reconstruction des chemins de fer se poursuivait et qu'il figurait au budget de l'année prochaine.

M. Axworthy: Pourriez-vous nous donner le montant exact des crédits qui y sont affectés?

[Text]

Mr. Mazankowski: When the estimates are tabled you will have that information.

Mr. Axworthy: All right. I would like as well, Mr. Chairman, to know whether Dr. Horner or, again, the Minister, is in agreement with the statements made by the chairman of the task force relating to the use of the Port of Churchill in the Province of Manitoba, as to whether it really is irrelevant to the movement of grain and should be closed down or whether, in fact, there is a continuing use and whether Dr. Horner sees us improving and adding to and expanding this port of Churchill to improve its use, as in that report.

Dr. Horner: If I could respond in this way: the recommendation in the report makes reference to the interchange relative to Churchill. I think the important, pragmatic thing is that we have a terminal facility there and the rail line to it, let us make the maximum use of Churchill. To that extent, we will have a program that will make the maximum use of Churchill.

Mr. Axworthy: Mr. Chairman, if I may ask Dr. Horner, one of the major problems in the utilization of Churchill is the relative weakness of the rail line into Churchill. Are there plans now to rebuild or substantially upgrade that rail line so that it can carry the new hopper cars?

• 1705

Dr. Horner: Well, that is part of the rehab program and we would hope that that work would go on, but I would point out that if we can do it in the late winter months, the line will be able to carry that. In addition to that, we have in process the use of our ballast cars with hopper tops which could be used on the Churchill line.

Mr. Axworthy: Thank you. Mr. Chairman, I have another question, related to a past statement about the proposed use of trucking as a vehicular mode for moving grain. Again, the past government indicated that it intended to pay the full difference between trucking and rail line cost. Is the new government prepared to make the same kind of commitment?

Mr. Mazankowski: At the present time we do not have a program developed for the utilization of trucks.

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, in examining the usage, as the minister said he is now doing, is that based upon the principle that full cost coverage would be absorbed by the government?

Mr. Mazankowski: Well, if that is a representation, I will take it as such.

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, I am more asking whether it is a government commitment, not as a representation.

Mr. Mazankowski: I am not in a position to make a commitment on something that we have not even considered in detail. The report has just been received. Dr. Horner is going to be looking at the whole host of initiatives that can facilitate the movement of grain. That will be one of them. The questions is quite hypothetical.

[Translation]

M. Mazankowski: Vous le saurez quand le budget sera présenté.

M. Axworthy: Bien. J'aimerais également savoir si M. Horner ou le ministre sont d'accord avec le président du groupe de travail en ce qui concerne l'utilisation du port de Churchill au Manitoba. Pensez-vous que ces installations portuaires ne conviennent pas au transport des céréales et que, par conséquent, elles devraient être fermées, ou bien estimez-vous qu'elles conviennent très bien et que l'on devrait même améliorer leur capacité, ainsi que le recommande le rapport?

M. Horner: La recommandation du rapport concerne l'échange de wagons à Churchill. Étant donné que ce port est équipé d'un terminal et qu'il est desservi par une voie ferrée, essayons de l'utiliser au maximum; un programme sera donc mis au point à cette fin.

M. Axworthy: Monsieur le président, l'un des principaux handicaps du port de Churchill est justement l'état de la voie ferrée qui le dessert. Est-il prévu de reconstruire ou d'améliorer considérablement cette voie ferrée afin que les nouveaux wagons-trémis puissent y circuler.

M. Horner: Cela fait partie du programme de reconstruction et, si nous pouvons le faire, à la fin de l'hiver, les nouveaux wagons-trémies pourront emprunter cette voie ferrée. En outre, nous commençons à utiliser des wagons à ridelles, avec des trémies, qu'on pourrait faire circuler sur cette voie ferrée.

M. Axworthy: Merci. Monsieur le président, j'aimerais maintenant revenir sur la possibilité d'utiliser des camions pour le transport des céréales. Le gouvernement précédent avait indiqué qu'il s'engageait à payer toute la différence existant entre le coût du transport par camion et le coût du transport par voie ferrée. J'aimerais savoir si le nouveau gouvernement est prêt à en faire autant?

M. Mazankowski: Pour l'instant, nous n'avons pas encore mis au point un programme d'utilisation des camions pour le transport des céréales.

M. Axworthy: Monsieur le président, le ministre a dit qu'il en étudiait la possibilité, mais j'aimerais savoir s'il parle du principe selon lequel les coûts seront absorbés dans la totalité par le gouvernement?

M. Mazankowski: Je considère cela comme une suggestion.

M. Axworthy: Monsieur le président, je ne fais pas une suggestion; je demande plutôt si le gouvernement actuel a l'intention de respecter cet engagement?

M. Mazankowski: Je ne suis pas en mesure de prendre un engagement tant que nous n'avons pas étudié la question en détail. Nous venons de recevoir le rapport et M. Horner va étudier toutes sortes de possibilités pour faciliter le transport des céréales. Il tiendra compte de celle que vous suggérez, mais pour l'instant, votre question est tout à fait hypothétique.

[Texte]

Mr. Towers: On a point of order, Mr. Chairman, by way of clarification to Mr. Axworthy. Is he talking about the Hall report or was there another commitment that he is speaking about?

Mr. Axworthy: There is a commitment as well in this report

Mr. Towers: No, no, but you mentioned the former government had a report and I am just wondering, were you talking about an adoption of the Hall report?

Mr. Axworthy: No, I said it made a commitment to cover the full cost of the differential trucking, a statement by the previous minister.

The Chairman: Whatever report is being referred to, it has little to do with grain. I think inasmuch as we have Dr. Horner here it might be interesting for some of the members to learn something about the work he is undertaking . . .

Mr. Axworthy: On a point of order, Mr. Chairman. I think we have been talking about grain movement, have we not? I take some exception to those remarks, as far as I am concerned.

The Chairman: Whatever exception to them that you want to. I will invoke the rule of relevancy. I have been fairly broad. We brought at some considerable inconvenience and expense Dr. Horner here to talk about his capacities under a very clear term of reference. What the members have done this afternoon, and I have overlooked it, is to have reference to a document that the Minister has seen fit to table in response to requests for that document.

I would remind you, and remind all gentlemen, that the purpose of the meeting this afternoon and the latitude of the Chair in allowing you to proceed under Vote 1 had only to do with accommodation of the members; it had not to do with the wasting of Dr. Horner's time nor that of the Minister. We have appropriate votes that have been before us for some three or four weeks now, dealing with surface transportation in which these questions might more properly be put to the minister, in the context of the ministers appearing in front of the Committee with appropriate technical support staff to answer the questions directly. In the interests of grain and grain producers and the movement of grain, of course you are quite relevant and I am quite prepared to accept that.

Mr. Axworthy.

Mr. Axworthy: Well, Mr. Chairman, if we are not talking about the problem of moving grain through truckers, we can turn back to the position that Dr. Horner now has. I have understood from his remarks that he does not feel that he is in a position as yet to exercise the full authority of his office; that he is still in a preliminary stage. Could Dr. Horner indicate when he feels he will be fully operational as a co-ordinator and will be taking the decisions necessary as has been outlined in discussions in this Committee this afternoon.

Dr. Horner: I think I responded earlier to that, Mr. Axworthy. I hope in the early part of January I will have the entire team together.

[Traduction]

M. Towers: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aimerais demander à M. Axworthy s'il parlait du rapport Hall ou bien d'un autre engagement du gouvernement précédent?

M. Axworthy: Il est également question d'un engagement dans ce rapport.

M. Towers: Ce n'est pas cela; vous avez dit que l'ancien gouvernement avait fait faire un rapport et je me demande tout simplement si vous voulez parler de l'adoption du rapport Hall?

M. Axworthy: Non, j'ai dit que le gouvernement précédent s'était engagé à assumer la totalité de la différence de coûts entre le transport par camion et le transport par voie ferrée.

Le président: Quel que soit le rapport auquel vous faites allusion, il n'a pas grand chose à voir avec les céréales. Étant donné que nous avons M. Horner parmi nous, il serait peut-être plus intéressant de l'interroger sur la tâche qui l'attend . . .

M. Axworthy: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je m'oppose tout à fait à ce genre de remarques, car, depuis tout à l'heure, nous parlons du transport des céréales, et . . .

Le président: . . . vous pouvez vous y opposer si vous voulez; quant à moi, je vais appliquer la règle de la pertinence des questions, car, jusqu'à présent, j'ai été plutôt généreux. Nous avons réussi à faire venir M. Horner, non sans peine, pour nous parler de son nouveau mandat; or, le comité ne s'est préoccupé jusqu'à présent que d'un document que le ministre a jugé bon de déposer en réponse à des questions là-dessus; je n'aurais pas dû vous laisser faire.

J'aimerais donc vous rappeler, à tous et à chacun, que l'objet de notre réunion de cet après-midi est l'étude du crédit 1; si j'ai été très indulgent quant à la nature de vos questions, c'était par complaisance, mais je n'ai pas l'intention de faire perdre le temps de M. Horner et du ministre. Certains crédits particuliers, dont nous avons été saisis il y a trois ou quatre semaines, portent précisément sur les moyens de transport par surface et, à mon avis, vous devriez plutôt poser ces questions au ministre lorsqu'il est accompagné des fonctionnaires responsables. En ce qui concerne les producteurs de céréales et le transport des céréales, votre intervention est, bien sûr, tout à fait pertinente et je l'accepte comme telle.

Monsieur Axworthy.

M. Axworthy: Monsieur le président, si nous ne pouvons pas parler du problème du transport des céréales par camion, nous pouvons en revenir au mandat que s'est vu confier M. Horner. Selon ses propres paroles, il n'est pas encore en mesure d'exercer tous les pouvoirs que lui confère son nouveau poste; en quelque sorte, il est encore à l'étape préliminaire. M. Horner pourrait-il nous dire quand il pense pouvoir s'acquitter de toutes ses responsabilités de coordonnateur et prendre les décisions qui sont apparues comme nécessaires au cours des discussions de cet après-midi.

M. Horner: Je pense avoir déjà répondu à cette question, monsieur Axworthy. J'espère avoir réuni toute mon équipe dès le début de janvier.

[Text]

Mr. Axworthy: Could you indicate what staff complement and positions will be filled by that time?

Dr. Horner: Yes, I have announced all the positions except one or two. Mr. Doug Radke is coming as the deputy coordinator. He is now the Chairman of the Alberta Motor Transport Board. Mr. Jim Mants is coming from the Canadian Grain Commission. Mr. Gordon Davis is coming from the Canadian Wheat Board to liaise with the Wheat Board particularly in their block shipping arrangements. Mr. Rowland Murray is coming on the marine side. We still have to appoint somebody to liaise with the railroads and I am having some difficulty in getting the people I want there.

• 1710

Mr. Lumley: Who is on the marine side again?

Dr. Horner: Mr. Rowland Murray.

Mr. Axworthy: It sounds awfully close, Mr. Chairman. You still have not . . . Never mind. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I have had the same problem with that one too. Thank you, Mr. Axworthy. Mr. Nylander.

Mr. Nylander: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister and Mr. Horner, welcome to Ottawa. I represent The Battlefords-Meadow Lake, and Blaine Lake, Saskatchewan is about three miles out of my area.

I certainly say that I must have respect for your courage in taking on a problem of this magnitude. I think finally we have someone ultimately responsible for pointing the finger at the weak links in the system and I think that is a very positive move on Mr. Mazankowski's part.

Getting to the problems of transportation, out on the Prairies everyone basically ships out the oats and ships in materials, and we have freight problems both coming in and going out on everything we do out there. One major concern of supporters of organized marketing is if your appointment will affect the future of the Wheat Board, what are your intentions for the future of the open-market system versus organized marketing of grains, and how will you control car allocation to each marketing sector? That is the open-market system versus the organized marketing system.

Dr. Horner: First of all, I see this role as strengthening the Canadian Wheat Board. I do not see it as in any way weakening it at all. My role is to provide them with the necessary transportation component that they can meet their sales commitments and increase them. So I do not have any problem with that one. I have had very good co-operation from the Chief Commissioner and the other commissioners and I expect that to continue. In so far as how we will allocate the cars vis-à-vis the Board and non-Board sectors, I am a little early in the job to give you a definitive answer on that but we will be looking closely at all the factors that are involved.

[Translation]

M. Axworthy: Combien d'employés allez-vous recruter d'ici là?

M. Horner: J'ai déjà annoncé tous les postes qui avaient été créés, à l'exception d'un ou deux. M. Doug Radke sera le coordonnateur adjoint. Il est actuellement président de l'«Alberta Motor Transport Board». M. Jim Mants vient de la Commission canadienne des grains et M. Gordon Davis, de la Commission canadienne du blé, sera notre agent de liaison avec cette commission, surtout en ce qui concerne les expéditions en bloc. M. Rowland Murray s'occupera des transports par voie maritime et il nous reste encore à nommer quelqu'un pour assurer la liaison avec les sociétés de chemins de fer; j'ai quelques problèmes de ce côté-là.

M. Lumley: Qui s'occupe des transports par voie maritime?

M. Horner: M. Rowland Murray.

M. Axworthy: Ce nom m'en rappelle un autre, monsieur le président. Vous n'avez toujours pas . . . tant pis. Merci, monsieur le président.

Le président: J'ai eu la même réaction. Merci, monsieur Axworthy. Monsieur Nylander.

M. Nylander: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre et monsieur Horner, je vous souhaite la bienvenue à Ottawa. Je représente la circonscription de (Battleford-Meadow Lake) et Blaine Lake, en Saskatchewan, n'est qu'à trois milles de là.

J'admire sincèrement votre courage d'avoir accepté une tâche d'une telle envergure. Nous avons enfin quelqu'un qui pourra déceler les anomalies de notre système et M. Mazankowski doit être félicité d'avoir pris cette décision.

Pour revenir au problème du transport, dans les Prairies, la plupart des producteurs expédient de l'avoine et font venir des matériaux; or, nous avons des problèmes pour expédier et faire venir ces marchandises. Les partisans des systèmes de commercialisation se demandent si votre nomination va influencer le rôle de la Commission canadienne du blé; quelles mesures avez-vous l'intention de prendre vis-à-vis du système du marché libre, par opposition au système de commercialisation des céréales? Comment allez-vous répartir les wagons entre chaque secteur de commercialisation? Je veux parler du système du marché libre par opposition au système de commercialisation dirigé.

M. Horner: Tout d'abord, j'estime que mon rôle va renforcer celui de la Commission canadienne du blé et absolument pas l'amoindrir. Ma tâche consiste à lui fournir les moyens de transport dont elle a besoin pour respecter ses engagements de ventes et même pour les augmenter. Je n'ai donc aucun problème de ce côté-là. Jusqu'à présent, le Commissaire en chef et les autres commissaires m'ont apporté toute leur collaboration et j'espère que cela continuera. En ce qui concerne la répartition des wagons entre la Commission et les autres intervenants, je n'ai pas encore assez d'expérience pour vous donner une réponse définitive, mais nous allons étudier de très près tous les facteurs en présence.

[Texte]

I would remind you that rapeseed is on the open market and is the major one that is of concern, but it is on the open market as a result of a vote by the producers. Therefore, I think we have to respect their wishes in that regard. It is also a very, very important cash crop across Western Canada.

Mr. Nylander: Right. Do the proposals introduced by the Murta task force come under your jurisdiction, for example, the steps to reduce turn-around time for cars, providing for the pooling of grain among companies, the increased use of inland terminals and the speeding up of movement of grain in other ways? If so, can you indicate how you intend to proceed with these proposals, and if not, what involvement do you have in this respect?

Dr. Horner: I would say that all the things that you have mentioned are things that I have to address myself to. We have already done some things in certain areas. The question of pooling of oilseeds is an important one and, as I said earlier in the meeting, it may be a very major impact particularly at Thunder Bay and Vancouver and we are hopeful that that will come about. There was a subcommittee under Jim Mants who has done a lot of work on the question of pooling of oilseeds. In the trade there is some restriction as they do not like the word pooling but that does not matter, so long as you have an exchange of paper, it can still work.

The other important thing is that the rapeseed is cleaned inland, the more fluid the system becomes at the terminal. At the moment there is a lot of cleaning going on inland, in Saskatoon, at Moose Jaw, at Edmonton and Calgary. I might say that 20 per cent of Edmonton's elevator capacity is from Saskatchewan.

Mr. Nylander: What about physical pooling of grains and paper pooling of grains? How would that solve the problem?

• 1715

Dr. Horner: Well, at the moment you have to switch out the rapeseed cars. As an example, on one train in Vancouver a couple of weeks ago there were 103 cars in the train and it took 52 switches to get it there. So you can see what that does to the congestion in a crowded port like Vancouver. So, if we can overcome that, then you can direct your cars much more efficiently.

Mr. Nylander: What is your estimate of how much we can improve the turn-around time on cars when you have got your feet right into the system? Do you think you can pull it off, like the Boze-Allen Report said, when they were talking about 15 per cent?

Dr. Horner: Oh, I think that should be our target and we should attempt to get there. And a number of things that can help are, again, some of the things that are mentioned in the recommendations and, in addition to that, the identification of the empties I think is going to be a major help. One directional

[Traduction]

J'aimerais vous rappeler que les graines de colza sont vendues sur le marché libre, à la suite d'un vote des producteurs, et que cela pose de graves problèmes. Toutefois, nous devons respecter la volonté des producteurs. Il s'agit également d'une culture très importante pour l'Ouest du Canada.

M. Nylander: Bien sûr. Les propositions élaborées par le groupe de travail Murta s'adressent-elles à vous? Je veux parler, par exemple, des mesures destinées à réduire le temps de rotation des wagons, à permettre la mise en commun des wagons des sociétés pour le transport des céréales, à accroître l'utilisation des terminaux de l'intérieur du pays et à accélérer le transport des céréales de façon générale. Si ces propositions vous ont été adressées, pourriez-vous nous dire ce que vous avez l'intention d'en faire et, si non, si vous avez l'intention de dire quand même ce que vous en pensez?

M. Horner: Tous les problèmes que vous avez mentionnés font partie de ceux auxquels je devrai moi-même m'attaquer. Nous avons déjà pris des mesures dans certains domaines; la mise en commun des wagons pour le transport des graines oléagineuses est une question importante qui, comme je l'ai déjà dit, aura sans doute des conséquences très importantes, surtout à Thunder Bay et à Vancouver. Nous espérons donc que cette recommandation sera appliquée. Un sous-comité, sous la direction de Jim Mants, a d'ailleurs longuement étudié cette question. Les sociétés n'aiment pas beaucoup ce mot «mise en commun» mais cela n'a pas d'importance; du moment que l'on se met d'accord par écrit, cela peut marcher.

Par ailleurs, plus on nettoie de graines de colza à l'intérieur du pays, plus le système est fluide aux terminaux. C'est une considération importante. A l'heure actuelle, beaucoup d'opérations de nettoyage se font à l'intérieur du pays, à Saskatoon, à Moose Jaw, à Edmonton et à Calgary. Environ 20 p. 100 de la capacité des éleveurs d'Edmonton sont utilisés par des graines provenant de la Saskatchewan.

M. Nylander: Ne pourrait-on pas mettre en commun toutes ces céréales? Cela ne résoudrait-il pas le problème?

M. Horner: A l'heure actuelle, il vous faut faire sortir les wagons de colza du convoi. Par exemple, dans un des convois qui est allé à Vancouver il y a quelques semaines, il y avait 103 wagons et il a fallu 52 manœuvres d'aiguillage pour l'y amener. Vous voyez donc comment cela peut contribuer à remplir les embouteillages dans un port comme celui de Vancouver. Si nous arrivons à régler cette difficulté, il sera alors possible de diriger les wagons plus efficacement.

M. Nylander: De combien pourrions-nous améliorer le temps de rotation pour les wagons si l'on cherche vraiment à améliorer le système? Croyez-vous que nous pourrions atteindre le chiffre cité dans le rapport Boze-Allen où il était question d'une amélioration de 15 p. 100?

M. Horner: Je crois que ce la devrait être notre objectif, nous devrions essayer de l'atteindre. Une autre chose qui pourrait nous aider et que l'on retrouve dans les recommandations, c'est cette question d'identification des wagons vides. Des mouvements uni-directionnels nous a déjà aidés à amélio-

[Text]

movement has already improved the situation somewhat. A number of these things taken together should be able to have an impact on the turn-around time.

Mr. Nylander: Thank you very much, Dr. Horner.

The Chairman: Thank you, Mr. Nylander.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

To the Minister and to his honoured guest,

Monsieur Horner, vous avez des pouvoirs très larges, très étendus, pour ce qui concerne la répartition, la distribution des véhicules des chemins de fer. Je me demande où cessent en réalité ces pouvoirs et ma question plus précise est celle-ci: dans l'Est, il y a plusieurs ports, comme le port de Montréal, le port de Québec, Port-Cartier, qui ont des élévateurs à grains. Si on se fie à ce rapport-ci et si on se fie aux prévisions du ministre, il va falloir se servir de *unit trains*, comme on dit en anglais, pour desservir ces ports-là. Une fois que le wagon est rendu au port, où commencent vos pouvoirs et où se terminent-ils?

Dr. Horner: Well, I would suggest that insofar as those cars are carrying western grain they remain under our jurisdiction, and indeed we would expect to use all of those transfer houses on the St. Lawrence in a major way, both summer and winter.

M. Deniger: Ce que je veux dire monsieur Horner, c'est ceci: Je partage les objectifs optimistes du ministre, c'est-à-dire augmenter nos exportations, tenter de réduire la période de temps qu'on appelle le *Turnaround* pour les wagons de chemin de fer, mais si vous n'avez pas les pouvoirs nécessaires au port même où le déchargement se fait, comment allez-vous réussir à réduire ce temps et à augmenter nos exportations?

Dr. Horner: Well, I consider that we do have the powers in those ports.

M. Deniger: Pourriez-vous les énumérer? Quelles sortes de pouvoirs avez-vous à ce moment-là?

Dr. Horner: Well, the powers of the leverage of the office.

M. Deniger: Je vais vous donner un exemple. Parmi les difficultés auxquelles nos exportateurs de grain ont dû faire face au Canada, on note les conflits ouvriers qui sont survenus soit au port de Montréal, soit au port de Vancouver. Je parle évidemment des inspecteurs de blé. Dans la description de tâches que vous avez, je ne vois pas que vous ayez de responsabilité ou d'autorité dans le cas d'un conflit ouvrier et je note, à la page 16 du rapport de M. Murta, que vous avez quand même le pouvoir d'aller au ministre et je cite:

S'il le juge nécessaire à un moment quelconque, le coordonnateur demandera au ministre de lui accorder les pouvoirs supplémentaires appropriés lui permettant de bien remplir son mandat.

Si jamais il y avait un arrêt de travail des inspecteurs qui paralyserait le mouvement du blé au pays, quels pouvoirs auriez-vous?

Dr. Horner: Well, I do not think there is any power for me in the terms of reference relevant to labour management

[Translation]

rer sensiblement la situation. Un certain nombre de ces solutions prises ensemble devraient avoir un certain impact sur ce fameux temps de rotation.

M. Nylander: Merci beaucoup, monsieur Horner.

Le président: Merci, monsieur Nylander.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Au Ministre et à son honorable invité.

Mr. Horner, you have very wide and widespread powers concerning the dispatching or distribution of railway vehicles. I am wondering where, in real life, those powers stop and this is my specific question. In the East, there are many ports such as the port of Montreal, Quebec, Port-Cartier, where there are grain elevators. If we take this report and the Minister's estimates, we will have to use unit trains to serve those ports. Once the railroad car has arrived in a port, where do your powers start and where do they stop?

M. Horner: Puisqu'il y a du grain de l'Ouest dans ces wagons, il me semble qu'ils relèvent toujours de notre compétence et nous nous attendons, en vérité, à nous servir de tous ces points de transfert sur le fleuve Saint-Laurent été comme hiver.

Mr. Deniger: What I mean, Mr. Horner, is this. I share the Minister's optimistic objectives which are to increase our exports and try to bring down turnaround time for railway cars, but if you do not have the powers necessary to do so in the port where the unloading is done, how are you going to manage to decrease that time and increase our exports?

M. Horner: Je crois que nous avons ce pouvoir dans ces ports.

Mr. Deniger: Could you tell us what they are? What kind of powers do you have at that point?

M. Horner: Tous les pouvoirs que nous accorde la Commission.

Mr. Deniger: Here is an example. Among all the problems our grain exporters have had to face in Canada, there are the labour conflicts that occurred either in the port of Montreal or in the port of Vancouver. I am talking about the wheat inspectors, of course. In your job description, I do not see where you are responsible or where you have authority in the case of labour disputes and I note on page 16 of Mr. Murta's report that you do have the power to go to the Minister and I quote:

If he deems necessary at some point, the co-ordinator can ask the Minister to grant him the appropriate supplementary powers needed to fulfil his mandate.

If ever a work stoppage by inspectors were to paralyse the movement of wheat in this country, what powers would you have?

M. Horner: Je ne crois pas que ce mandat me donne des pouvoirs concernant les négociations entre employeurs et

[Texte]

negotiations. Obviously that has to be done outside my responsibility. I do intend though to become knowledgeable about and talk with the various labour unions that are involved in the movement of grain so that, hopefully, we can at least try and prevent breakdowns in the system.

M. Deniger: Est-ce que c'est votre intention, si j'ai bien compris, d'intervenir personnellement dans ce genre de dossier-là, sans nécessairement prendre position de part et d'autre, mais peut-être en identifiant la partie qui pourrait être coupable ou la partie qui pourrait être de mauvaise foi dans un conflit ouvrier entre le ministre des Transports ou le Conseil du Trésor, devrais-je dire, et les inspecteurs de blé, par exemple, ou les débardeurs?

Dr. Horner: Well, I think it would be not correct for me to become involved in the labour-management negotiations.

M. Deniger: Alors, vous êtes encore une fois à la merci des relations ouvrières au pays.

Dr. Horner: If you would like to put it that way, but I think that much can be done by creating goodwill with the people and having them as part of the team that is going to move grain, whether it goes out to the east or west coast.

M. Deniger: Monsieur Horner, vous êtes sûrement d'accord avec la politique qui a été énoncée par le ministre des Transports et qui suit en réalité la politique de son prédécesseur, c'est-à-dire l'augmentation des wagons de chemin de fer pour le mouvement des céréales. Est-ce que vous êtes quand même satisfait et est-ce que vous avez l'assurance qu'il existe présentement au Canada assez de locomotives pour tirer ces wagons additionnels?

Dr. Horner: I can say that that is of immediate concern, obviously. I have had some discussions with both railways and I am confident that we will have the pulling power.

M. Deniger: J'aimerais savoir si M. Horner est en mesure de nous donner une opinion, pour ne pas dire une projection, sur la croissance ou l'arrêt de ce qu'on appelle en anglais les *inland terminals*. Est-ce que vous voyez personnellement un avenir certain dans ce genre d'élevateur ou est-ce que vous pensez que les deux ou trois qui existent, dont un à Weyburn et quelques autres un peu plus au nord de la Saskatchewan, sont des essais, ou est-ce que vous voyez dans l'avenir ce genre de structure se multiplier?

Dr. Horner: Well, I do not know whether these kinds of structures will increase but I think, as the Minister said earlier, that if we are going to achieve our targets, we are going to have to make maximum use of the facilities that we have.

M. Deniger: Une dernière question, monsieur Horner, et elle s'adresse autant au ministre des Transports qui est aussi ministre responsable de la Commission canadienne du blé. J'étais inquiet d'apprendre que les *lakers* desservaient davantage cette année des ports comme Duluth, c'est-à-dire des ports américains, au détriment de ports comme Thunder Bay. Et justement ce qui se passe à Thunder Bay ces temps-ci, c'est qu'il y a un énorme amoncellement de blé, mais il n'y a malheureusement pas les bateaux pour les amener à l'Est, ce

[Traduction]

employés. Cela doit se faire hors de ma compétence. Cependant, j'entends bien étudier le sujet à fond et rencontrer les différents syndicats ouvriers qui s'occupent du mouvement du grain de façon à pouvoir, espérons-le, au moins essayer d'éviter la panne sèche de tout le système.

Mr. Deniger: Unless I am mistaken, then, do you intend to intervene personally in that sort of thing without necessarily being in favour of one or the other of the parties but perhaps by identifying the party which might be guilty or the party which might be negotiating in bad faith in a labour conflict between the Minister of Transport or Treasury Board, rather, and the wheat inspectors, say, or the dockers?

M. Horner: Je ne crois pas que je devrais me mêler des négociations entre l'employeur et l'employé.

Mr. Deniger: So, you are once more at the mercy of labour relations in this country.

M. Horner: Si vous y tenez, je crois qu'on peut faire beaucoup en créant de la bonne volonté chez les gens et en leur faisant sentir qu'ils font partie de l'équipe qui doit livrer le grain, que ce soit vers les ports de la côte est ou ouest.

Mr. Deniger: Mr. Horner, you are probably in agreement with the policy stated by the Minister of Transport and which, in actual fact, flows from the policy of his predecessor, and I refer more specifically to the increase in railway cars for the movement of grain. Are you really satisfied and do you have the assurance that presently there are enough locomotives in Canada to pull all those additional cars?

M. Horner: Évidemment, c'est là une de mes préoccupations immédiates. J'ai eu certaines discussions avec les deux sociétés de chemin de fer et je suis sûr que nous avons tout ce qu'il faut en ce domaine.

Mr. Deniger: I would like to know if Mr. Horner could give us an opinion, not to say a projection, on the increase or not of what are called inland terminals. Do you personally foresee a future for that kind of elevator or do you think that the two or three that exist already such as the one in Weyburn and the others a little further more north in Saskatchewan, are trials only or do you see a future for them and do you think more will be built?

M. Horner: Je ne sais pas si le nombre de ce genre de structures augmentera, mais comme l'a dit le ministre un peu plus tôt, je crois que si nous voulons atteindre nos objectifs, il nous faudra tirer le maximum des installations que nous avons.

Mr. Deniger: A final question, Mr. Horner; and one which is for the Minister of Transport who is also the Minister responsible for the Canadian Wheat Board, as well. I was quite concerned when I learned that the *lakers* were serving more American ports like Duluth this year at the expense of ports like Thunder Bay. Right now in Thunder Bay there is an enormous accumulation of wheat but there are unfortunately not enough boats to bring it East which makes it necessary to use the railroads. Could the Minister or Mr. Horner, if they

[Text]

qui nécessite justement de se servir du chemin de fer. Est-ce que le ministre ou M. Horner, s'ils sont au courant, peuvent me dire pourquoi justement il y a eu cette absence de ratification des contrats entre les bateaux canadiens de la compagnie CSL, Hall Navigation ou Upper Lakes Shipping et la Commission canadienne du blé? Ou est-ce que la Commission canadienne du blé a été peut-être négligente ou a fait une mauvaise projection justement quant à la nécessité de contrats supérieurs avec les navires canadiens qui desservent les Grands Lacs?

Mr. Mazankowski: As I have indicated earlier, Mr. Chairman, this matter was discussed yesterday with the representatives of the lake carriers and, indeed, the Chief Commissioner. I think the important thing is that we were able to sit down and discuss the problem in a rational way, and, while there may have been some problems on either side, I think we have that resolved.

The fact is that at the earlier part of the year, because of delays and insufficient quantities, many of the carriers were faced with being tied up waiting for grain. There are no demurrage fees paid to them and there was other business available, and they took it; and, of course, that involved some contracting.

We are in a position now where there has been, as you point out, a shortage of lake carrier capacity. That is a problem that exists. We are taking steps to correct it and I think that, through the mutual negotiations that are going on at the present time, we will be able to resolve it. I think it is fair to say the lake carriers want to carry Canadian grain. They have a huge investment in their facilities. If the grain is not there, then they have to put their ship to work. The failure is, Mr. Chairman, in our ability to have sufficient quantities of grain in stock to load the vessels. We are taking every step available to ensure that we can have at all times a workable stock of one million metric tons in Thunder Bay.

• 1725

M. Deniger: Si vous me le permettez j'aurais une courte question supplémentaire à poser. C'est en même temps une représentation que je fais à M. Horner. Il y a point de vue que je n'ai jamais compris dans l'industrie du grain au Canada et cela concerne le demurrage. Il n'y a pas de demurrage pour les navires canadiens alors que nos pauvres fermiers doivent payer des demurrages extraordinaires aux navires étrangers qui attendent ou qui perdent leur temps le long de la côte du Pacifique. Je n'ai jamais vraiment compris cette politique-là. Je ne vous demande pas de m'expliquer, mais j'aimerais que vous me donniez l'assurance que vous allez l'examiner attentivement parce que je considère qu'un des gros problèmes que l'on a du pays, c'est justement celui des demurrages, tant au port de Churchill qu'au port de Vancouver. A ce moment-là, est-ce qu'on va avoir un port à Prince Rupert qui va être en mesure de bien servir nos fermiers canadiens? Cela va être aussi un problème. Est-ce que je peux avoir cette assurance, monsieur Horner?

Mr. Mazankowski: I will certainly take that as a representation.

[Translation]

know anything about this, tell me exactly why not enough contracts were ratified between the Canadian boats of companies like CSL, Hall Navigation or Upper Lakes Shipping and the Canadian Wheat Board? Was the Canadian Wheat Board negligent or did it make an erroneous projection concerning the number of contracts which would be necessary with Canadian ships serving the Great Lakes?

M. Mazankowski: Comme je l'ai dit plus tôt, monsieur le président, cette question a déjà fait l'objet d'un entretien, hier, avec les représentants des transporteurs des Grands-Lacs et le commissaire principal. L'important, me semble-t-il, c'est que nous nous sommes réunis pour discuter du problème de façon rationnelle et s'il existait certains problèmes des deux côtés, je crois que nous avons tout de même réussi à la résoudre.

A vrai dire, au début de l'année, à cause de retards et de quantités insuffisantes, bon nombre de transporteurs se sont vus obligés d'attendre le grain. On ne leur verse pas de frais de surestaries, une occasion s'est présentée, ils l'ont saisie; évidemment, il était alors question de contrat assigné.

Nous manquons maintenant de transporteurs sur les Grands lacs. Ce problème existe réellement. Nous prenons les mesures nécessaires pour corriger la situation et je crois bien que grâce aux négociations actuelles, nous pourrions résoudre le problème. Il est juste de dire que les transporteurs des Grands lacs voudraient transporter du grain canadien. Ils ont déjà beaucoup investi dans leur équipement. Si le grain ne parvient pas au port d'embarcation, il faut que leur bateau travaille quand même. Notre problème provient des quantités insuffisantes de grain à embarquer. Nous faisons tout en notre possible pour veiller à ce qu'il y ait, en tout temps, un million de tonnes métriques à Thunder Bay.

Mr. Deniger: With your permission, I would like to ask Mr. Horner a short supplementary, it is more a representation than a question Mr. Horner. There is something I never quite understood in the grain industry in Canada and it concerns demurrage charges. There is no demurrage for our Canadian vessels and our unlucky farmers have to pay extremely high demurrage to foreign vessels who have to wait in the Pacific coast harbours. I never really understood why it was so. I am not asking you to clarify this for me but I would like you to give me the assurance that you will give this matter proper consideration because I think that one of the biggest problems this country has is the matter of demurrages, charges in the Port of Churchill or in the Port of Vancouver. I would like to know if the Prince Rupert Harbour will be able to serve our Canadian farmers adequately? The problem will arise there too. Mr. Horner, could you give me this assurance?

M. Mazankowski: Je prends bonne note de ce que vous venez de dire.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

I have Mr. Richardson, Mr. Turner, Mr. Hargrave, and Mr. Neil. I have Mr. Whelan on the second round. I remind members it is virtually 5.30 p.m.

Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Dr. Horner, I would like to congratulate you on your appointment. If you have the same success in moving grain as you have had in things you have indulged in the past, I think we will be all right. I wish you the best of luck, anyway.

Mr. Whelan: He is talking to you about a land case.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): This matter has been touched on before. This afternoon it is the fact that grain movement was down 10 per cent last year. I guess we have to lay that at the feet of the former government for failure of performance. The Wheat Board says we can market 50 per cent more grain by 1985. To meet that commitment we have to increase our transportation this year by 20 per cent. How are we doing on it?

Mr. Horner: Well, quite frankly, we have increased it by about 400,000 tons to date. But I am optimistic with the expansion of the rolling stock now coming into the system—the Wheat Board cars are coming in now and have for about a month now, and they are coming in at about 28 cars a day. They will all be in in early 1980 and that will give us a substantial increase in rolling-stock capacity. In addition to that, as the Minister has said, the rehab cars coming into the system, the lease cars—and we are also looking at a mechanism for using the ballast cars owned by the federal government under the rehab program, putting fibreglass tops on them and effectively using them. We will be testing that later this winter and if it works, it will give us a substantial number of additional cars to use in the entire fleet.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Thank you. That leads me to my next question. Has the Government of Saskatchewan placed an order for their cars yet?

Dr. Horner: As far as I am aware, they have. They have signed the agreement with the Canadian Wheat Board, which will act as the purchasing agent.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Have they given you any undertaking they will not be used for potash?

Dr. Horner: No, I have had a very good meeting with the Minister in Saskatchewan, and in the agreement he has signed with the Wheat Board they are assigned to the basic grain fleet. Only if it should come about that we do not require them could they be used for potash.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): This was what I was wondering about. There is Board grain and off-Board grain, and both are produced in Saskatchewan.

Dr. Horner: Both. The Saskatchewan cars will become part of the grain fleet and will be administered by our office.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): And you do not anticipate any conflict?

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Deniger.

J'ai encore les noms de MM. Richardson, Turner, Hargrave et Neil sur ma liste. M. Whelan a demandé à prendre la parole au deuxième tour. Je vous rappelle qu'il est presque 17 h 30.

Monsieur Richardson.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Monsieur Horner, je vous offre mes félicitations suite à votre nomination. Si vos efforts du côté des grains sont couronnés d'autant de succès que vos entreprises passées, nous sommes entre bonnes mains. Je vous souhaite bonne chance.

M. Whelan: Il fait allusion ici à une autre cause.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): L'an dernier, nous avons transporté 10 p. 100 moins de grain. Je pense qu'il faut accuser l'ancien gouvernement car c'est sa faute. La Commission canadienne du blé prétend que l'on peut commercialiser 50 p. 100 de plus de grain d'ici à 1985. Pour y parvenir, nous devons augmenter notre capacité de transport de 20 p. 100 cette année. Comment allons-nous nous y prendre?

M. Horner: Jusqu'à présent, nous avons transporté environ 400,000 tonnes de plus. Nous sommes optimistes, face à l'augmentation du matériel roulant car les wagons de la Commission canadienne des transports sont désormais disponibles et viennent nous prêter main-forte à un rythme de 28 wagons supplémentaires par jour depuis un mois. Au début de 1980, ils seront tous en service et notre capacité sera donc accrue d'autant. Par ailleurs, comme l'a dit le ministre, nous avons des wagons rénovés, des wagons loués et nous envisageons de modifier certains wagons ouverts qui appartiennent au gouvernement fédéral en y installant des caissons de fibre de verre. Nous ferons des essais l'hiver prochain et si tout va bien, cela nous donnera un nombre supplémentaire de wagons assez important que nous pourrions utiliser.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Merci. Cela m'amène à ma prochaine question. Le gouvernement de la Saskatchewan a-t-il déjà commandé ces wagons?

M. Horner: Pour autant que je sache, oui. Il a signé un accord avec la Commission canadienne du blé, qui fera office d'acheteur.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Ce sont-ils engagés à ne pas les utiliser pour la potasse?

M. Horner: Non. Le ministre de la Saskatchewan a néanmoins rencontré les représentants de la Commission canadienne du blé et l'accord signé stipule que ces wagons seront incorporés au parc de wagons. Si nous n'en avons pas besoin, ils pourront alors être utilisés pour le transport de la potasse.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): C'est ce que je voulais savoir. Il y a des grains destinés à la Commission canadienne du blé et d'autres grains destinés ailleurs. Les deux catégories sont produites en Saskatchewan.

M. Horner: Les wagons de la Saskatchewan feront partie du parc des wagons pour le transport du grain et c'est notre bureau qui s'en occupera.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Et vous ne prévoyez pas qu'il y aura des conflits?

[Text]

Dr. Horner: There are no restrictions.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Okay, that answers that.

The question of cars going to the United States: Sometimes we lose cars down there. Have you any idea how we can control the length of time they are down there, getting them back, or anything like this?

• 1730

Dr. Horner: I do not, but we are going to have a look at that. I would think that very few hopper cars get into the United States, frankly. As the minister said earlier, the box-cars that are going to the States, of course, are going with forest products. There are some hopper cars carrying potash into the U.S. But one of the points in the agreement, both with Alberta and Saskatchewan, is that their cars, and indeed the Wheat Board cars, are to remain in Canada. So while we will have a look at the question of cars going into the United States, remember they are carrying Canadian products to market there. Now how you catch it, I do not know. Reading the American farm press, one comment was that if they stayed on one particular railway they could always be found. But the comment of Burlington Northern was that if your car got into the Con Rail system you might never see it again.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Just how extensive are your powers? Are they to move grain from western Canada anywhere at all?

Dr. Horner: Export positions and domestic.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): All right. Most of the things I have here have been touched on. How are we doing on the bridges in B.C.?

Dr. Horner: My information is that the target date for the end of January is there on the major bridge in the Vancouver harbour. The other bridge in northern B.C. will be back in operation. They have done it as an earth fill as opposed to a trestle, and it will be back in operation in the next day or two. They have done a very good job up there in getting it redone.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson. Mr. Turner.

Mr. Turner: Dr. Horner, welcome to the Committee. Your brother Jack and I were great friends and he certainly taught me a lot about western grain problems, especially the transportation of grain.

I ask you, sir, what is new about the shortage of power in cars as far as the CNR is concerned. When I hired on the railway in 1941 I fired for engineers who had 40 years' service; every spring and fall, the same shortage of cars, shortage of power. During the war years it was nothing new to wait 6, 8, 10, 12 hours while on duty, waiting for engines. In fact, last year the boys in Mimico and the new yard in Toronto were waiting for engines because at that time they had diesel units leased to the railroads in the United States.

[Translation]

M. Horner: Il n'y a pas de restriction.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): D'accord.

Parfois nous perdons des wagons aux États-Unis. Pouvez-vous me dire comment on pourrait restreindre le temps que ces wagons passent aux États-Unis, comment on pourrait les récupérer plus rapidement?

M. Horner: Je l'ignore, mais nous nous pencherons là-dessus. Franchement, je crois que très peu de wagons-trémies se rendent jusqu'aux États-Unis. Comme l'a dit plus tôt le ministre, les wagons couverts qui se rendent aux États-Unis transportent bien entendu des produits forestiers. Certains wagons-trémies transportent de la potasse jusqu'aux États-Unis. Toutefois l'accord conclu avec l'Alberta et la Saskatchewan prévoit que leurs wagons, et aussi ceux de la Commission canadienne du blé, doivent rester au Canada. Nous allons quand même vérifier ce qui arrive aux wagons qui se rendent aux États-Unis, mais n'oubliez pas qu'ils transportent des produits canadiens. Comment les retracer, je l'ignore. J'ai déjà lu dans un journal agricole des États-Unis qu'on pouvait toujours les trouver s'ils restaient dans un seul réseau ferroviaire. Toutefois selon le Burlington Northern, on risque de ne jamais revoir son wagon s'il entre dans le réseau Con Rail.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Quelle est l'étendue de vos pouvoirs? Êtes-vous chargé du transport du grain de l'ouest du Canada vers n'importe quelle destination?

M. Horner: A l'intérieur et à l'étranger.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Très bien. On a déjà abordé les autres sujets qui m'intéressent. Qu'en est-il des ponts en Colombie-Britannique?

M. Horner: Pour autant que je sache, on prévoit que le principal pont du port de Vancouver sera terminé à la fin de janvier. L'autre pont dans le nord de la Colombie-Britannique sera remis en service dans un jour ou deux. Il s'agit maintenant de remblai de terre plutôt que de chevalet, les travaux de réfection ont donné un très bon résultat.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Merci beaucoup.

Le président: Merci monsieur Richardson. Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Horner, je vous souhaite la bienvenue au Comité. Votre frère Jack et moi étions de grands amis et il m'a beaucoup appris sur les problèmes que pose le transport du grain dans l'ouest.

Je voudrais savoir ce qu'il en est de la pénurie de wagons au CN. Lorsque j'étais responsable du personnel en 1941 j'ai dû renvoyer 4 ingénieurs qui avaient 40 ans de service. Tous les printemps et tous les automnes, on faisait face à la même pénurie de wagons et de locomotives. Pendant la guerre, il arrivait souvent d'attendre des locomotives pendant 6, 8, 10, 12 heures. En fait, l'an dernier, les employés de Mimico et de la nouvelle gare de triage de Toronto ont dû attendre des locomotives parce que des diesels avaient été loués à bail aux sociétés de chemins de fer américaines.

[Texte]

My first question is: Have you checked with the railroads to make sure that they have no diesel units leased to the United States, railroads?

Dr. Horner: My information is that it is the other way around right now.

Mr. Turner: It is the other way around?

Dr. Horner: That CP is leasing American locomotives.

Mr. Turner: All right. Are you going to keep on top of these railroads so you have the cars and the units to haul the wheat out west? They will do anything to make a buck.

Mr. Towers: What is wrong with that, Charlie?

Dr. Horner: As was pointed out, perhaps earlier, we have asked for and received a commitment from Canadian National identifying their car fleet that is dedicated to grain, and we have at least a forecast from Canadian Pacific relative to the cars that will be in their fleet, in addition to, of course, the almost 10,000 government- and producer-owned cars.

Mr. Turner: There used to be a slogan in the CNR that it was like a cut finger, it could run itself. The other slogan was that when you were busy you immediately repaired the cars, then once the rush was over you had the cars repaired and you did not need the things.

How many grain cars are assigned to the grain service in the west and how many unit trains are used per day?

Dr. Horner: I cannot answer the unit train question, but there are in the neighbourhood of 22,000 to 23,000 cars in the grain fleet dedicated to grain.

Mr. Turner: Do you check weekly or daily? How many hopper grain cars are under "bad order" cars and awaiting repairs?

Dr. Horner: I have not done that, but we do get a report daily on the more important thing, the question of unloads and the question of where they are. It may well be that that is a useful suggestion to follow up.

Mr. Turner: Do they do the same with the diesel units? Are units assigned to you to run on grain trains?

• 1735

Dr. Horner: Not that I am aware of.

Mr. Turner: Do you have the power to take these units away from those railroads and to assign them to the grain transportation system in the West?

Dr. Horner: I would not say so.

Mr. Lumley: Do you want that power?

Dr. Horner: At the moment I do not. I think we should be able to do it with co-operation and the leverage of good will that is out there.

Mr. Turner: How many hopper cars of the new brand have you on sidings that have something wrong with them? I understand there is a problem with some of the cars with the brake system. Have you heard of this statement?

[Traduction]

Premièrement, vous êtes-vous assuré que les chemins de fer n'ont loué aucun diesel aux sociétés américaines?

M. Horner: Pour autant que je le sache, c'est le contraire qui se produit.

M. Turner: Le contraire?

M. Horner: Le CP loue des locomotives américaines.

M. Turner: Très bien. Allez-vous surveiller ces sociétés de chemins de fer afin d'assurer la disponibilité de wagons et de locomotives pour le transport du blé de l'Ouest? Elles sont prêtes à tout pour faire de l'argent.

M. Towers: Qu'y a-t-il de mal à cela, Charlie?

M. Horner: Comme nous l'avons déjà dit, le Canadien national s'est engagé, comme nous lui avons demandé, à identifier ses wagons affectés au transport du grain et le Canadien Pacifique qui nous a déjà dit de combien de wagons il prévoyait disposer, en plus des 10,000 wagons du gouvernement et des producteurs.

M. Turner: Autrefois, on disait au CN que ça marchait tout seul. On disait aussi que lorsqu'on était fort occupé, on réparait immédiatement les wagons, mais qu'après la période de pointe, ils n'étaient plus nécessaires.

Combien de wagons sont affectés au transport des grains dans l'Ouest et combien de trains sont utilisés chaque jour?

M. Horner: Je ne peux vous répondre au sujet des trains, mais environ 22,000 à 23,000 wagons sont affectés au grain.

M. Turner: Vérifiez-vous chaque semaine ou chaque jour combien de wagons-trémies affectés au grain sont hors service?

M. Horner: Je ne l'ai pas fait, mais nous recevons chaque jour un rapport sur l'aspect le plus important, à savoir les déchargements et l'emplacement des wagons. Il serait peut-être utile de suivre votre suggestion.

M. Turner: En est-il de même pour les diesels? Des locomotives sont-elles affectées uniquement aux trains transportant du grain.

M. Horner: Pour autant que je sache, non.

M. Turner: Êtes-vous autorisé à confisquer ces locomotives et à les affecter au réseau de transport du grain dans l'Ouest?

M. Horner: Je ne crois pas.

M. Lumley: Voulez-vous y être autorisé?

M. Horner: Pour l'instant, non. L'esprit de collaboration et de bonne volonté des chemins de fer suffit.

M. Turner: Combien de wagons-trémies de la nouvelle marque ont été mis hors de service à cause de défauts aux freins, d'après ce que j'ai entendu dire? En avez-vous entendu parler?

[Text]

Dr. Horner: Not the brake system; we have some concerns relative to the safety mechanisms on them, the brake wheel and the unloading chutes, and I think those are being attended to.

Mr. Turner: On September 1, I understand the National Farmers Union accused the Canadian National and CPR of deliberately sabotaging the grain handling system in Western Canada—that they refused to maintain rail lines and refused to haul the grain cars and refused to repair the boxcars, and to that statement I say Amen.

On November 27 we had the vice-president of the Canadian National and he said Canada's two railways are amongst the most efficient and most profitable on the continent. My next question is if they are making so much money, why do they need the Governments of Saskatchewan and Alberta to buy rail cars to provide the cars for the service they are . . .

The Chairman: Maybe the Minister should answer that.

Mr. Mazankowski: Well, the precedent was clearly established by the former administration and our priority was to take the necessary steps available to facilitate the movement of grain. We have undertaken a number of initiatives including the purchase of hopper cars, the rehabilitation of boxcars, and some initiatives that were taken as a result of a report which we are now considering.

Mr. Turner: The CNR is in the service industry and they must have equipment, which is diesels, and cars to provide that service. Why, after the Governments of Saskatchewan and Alberta announced they were going to buy cars, did the CNR invite bids? Are they not in the service business, why did they not ask for bids before any other government?

Mr. Mazankowski: Bids on what, Mr. Turner?

Mr. Turner: On constructing rail hopper cars.

Mr. Mazankowski: Well, of course, because we had discussions with the CN and the CP and the CN had undertaken to order 1,000 hopper cars. It is the first time that has occurred in 10 years.

Mr. Turner: Well, now you are going to have to provide the service . . .

Mr. Mazankowski: That is part and parcel of the new spirit of co-operation this government has brought about.

Mr. Turner: We will wait and see.

An hon. Member: You should be over here with us, Charlie.

Mr. Turner: Not me. Once a Tory, always a Tory. I listened to R. B. Bennett when I was a boy. I never worked harder and had less under a Tory government.

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: The Chair will not comment on that, but I hope the lesson is learned.

Mr. Turner: Sir, because your grandfather drove a Model T car, does that mean to say you, the Minister of Transport, have to drive a Model T car? Why do you say the Crownsnest Pass rates have to be holy ground and cannot be touched? Why should the railroads lose \$200 million hauling grain?

[Translation]

M. Horner: Il ne s'agit pas des freins, mais des mécanismes de sûreté dans la roue actionnant les freins et des déversoirs, mais les réparations sont en cours.

M. Turner: Le 1^{er} septembre dernier, l'Union nationale des agriculteurs a accusé le Canadien National et le CPR de saboter délibérément le système de manutention des grains dans l'Ouest du Canada parce qu'ils refusaient d'entretenir les lignes de chemin de fer, de transporter les wagons de grain et de réparer les wagons couverts.

Lors de sa comparution le 27 novembre, le vice-président du Canadien National nous a dit que les deux sociétés de chemin de fer du Canada étaient parmi les plus efficaces et les plus rentables du continent. Si elles font tant d'argent, pourquoi faut-il que les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta achètent des wagons pour assurer le service qu'elles . . .

Le président: Le ministre devrait peut-être répondre.

M. Mazankowski: Le précédent a été établi par l'ancien gouvernement et nous voulions en premier lieu prendre les mesures nécessaires pour faciliter le transport des grains. Nous avons par conséquent acheté des wagons-trémies, remis en service les wagons couverts et pris d'autres mesures par suite du rapport que nous étudions maintenant.

M. Turner: Le CN est une industrie de service et doit disposer de l'équipement, les locomotives et les wagons, nécessaires à la prestation de ce service. Pourquoi le CN a-t-il fait un appel d'offres après que les gouvernements de la Saskatchewan et de l'Alberta ont annoncé leur intention d'acheter des wagons? Pourquoi ne l'a-t-il pas fait avant?

M. Mazankowski: Quel appel d'offres?

M. Turner: Pour la fabrication de wagons-trémies.

M. Mazankowski: Eh bien, parce que nous en avons discuté avec le CN et le CP et que le CN s'était engagé à commander 1,000 wagons-trémies, pour la première fois en dix ans.

M. Turner: Il faudrait maintenant offrir le service.

M. Mazankowski: C'est un exemple du nouvel esprit de collaboration suscité par notre gouvernement.

M. Turner: Nous verrons bien.

Une voix: Vous devriez être ici avec nous, Charlie.

M. Turner: Pas moi. Conservateur un jour, conservateur toujours. J'ai écouté R. B. Bennett quand j'étais petit. Je n'ai jamais travaillé aussi fort pour aussi peu que sous un gouvernement conservateur.

Des voix: Oh!

Le président: Je m'abstiens de tout commentaire, mais j'espère qu'on a compris la leçon.

M. Turner: Si votre grand-père conduisait une voiture de modèle T, est-ce que cela signifie que vous, le ministre des Transports, devez faire la même chose? Pourquoi dites-vous que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est sacré et qu'on ne peut y toucher? Pourquoi les sociétés de chemin de fer devraient-elles perdre \$200 millions sur le transport du grain?

[Texte]

Mr. Mazankowski: I am not sure, Mr. Chairman, whether I have witnessed a flip flop here. We just had an earlier point where he was suggesting the railways were making lots of money and . . .

Mr. Turner: Well, I did not say it.

Mr. Mazankowski: . . . that they could buy their own hopper cars. That is what you were suggesting.

Mr. Turner: Mr. Larson said it.

Mr. Mazankowski: Now you are suggesting we should amend the Crow rate. There has been some discussion on that.

Mr. Turner: I did not say that.

An hon. Member: Answer the question.

Mr. Mazankowski: I think I answered those questions earlier, Mr. Chairman. I did indicate the position of our government and party and I read it into the record, so it is very clear.

Mr. Turner: You are skating on pretty thin ice, sir.

Mr. Mazankowski: No, no, I am not skating on thin ice. As a matter of fact, I will read it into the record again if the member wishes.

Mr. Turner: You do not have to. I know your position.

Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I was going to say why does he not run too?

Like all the other members of the Committee I would welcome Dr. Horner, not only to your new responsibilities, Dr. Horner, but to the Committee.

• 1740

I want, very briefly, Mr. Chairman, to open up another aspect that has not been touched on and that is the use in Alberta of the government elevators under, shall we say, their new ownership and their new responsibilities. Are you ready yet to announce how they are to be used, at least in a different way if there is to be different way?

But perhaps more particularly I wanted to talk about the Lethbridge terminal elevator and to ask Dr. Horner if it is the intention to continue at least some of its use for those two specialty grain crops in the south, winter wheat and top white spring wheat and, hopefully, increase their use in that capacity in a significant manner and help us find markets for them, because I think the volume is going to step up. And, related to that too, is there a possibility either Alberta's hopper cars or other hopper cars being allocated to move northern barley, shall we say, into that terminal elevator in Lethbridge to help serve the feeding industry in southern Alberta? I would appreciate your comments on those subjects.

Dr. Horner: Mr. Chairman, it is a little bit of a difficult position in that when I left my previous employ, we had finalized the purchase from the federal government by Alberta terminals of the three government elevators in Alberta and hired a general manager to look after them. It was the intention to maximize the use of all three of them, with

[Traduction]

M. Mazankowski: Il me semble que vous vous contredisez, ne venez-vous pas de dire que les sociétés faisaient des profits excessifs . . .

M. Turner: Ce n'est pas moi qui l'ai dit.

M. Mazankowski: . . . et qu'elles devraient acheter leurs propres wagons. C'est ce que vous disiez.

M. Turner: Non, c'est M. Larson.

M. Mazankowski: Maintenant vous dites qu'on devrait modifier le tarif du Pas. On en a déjà discuté.

M. Turner: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

Une voix: Répondez à la question.

M. Mazankowski: J'ai déjà répondu à des questions semblables, monsieur le président. J'ai déjà consigné au procès-verbal la position de notre gouvernement et de notre parti.

M. Turner: Vous êtes sur la corde raide.

M. Mazankowski: Non, pas du tout. En fait, je puis le répéter si vous le voulez.

M. Turner: Ce n'est pas nécessaire, je connais votre position. Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. J'allais demander pourquoi il n'essayait pas aussi de courir.

Comme tous les autres membres du comité, je souhaite la bienvenue à M. Horner, non seulement dans sa nouvelle fonction, mais devant le comité.

Je voudrais parler brièvement d'un autre sujet qui n'a pas encore été abordé, l'utilisation en Alberta des élévateurs du gouvernement qui ont, pourrions-nous dire, de nouveaux propriétaires et une nouvelle importance. Pouvez-vous dire maintenant comment ils seront utilisés, le seront-ils de façon différente?

Je voulais parler surtout de l'élévateur de tête de Lethbridge et demander à M. Horner s'il a l'intention de s'en servir encore pour les deux cultures spéciales du Sud, le blé d'hiver et le blé blanc du printemps de première catégorie. Nous pourrions augmenter sensiblement la capacité des élévateurs et trouver des marchés pour ces cultures car je crois que les volumes vont augmenter. Pourrait-on aussi affecter des wagons-trémies de l'Alberta ou d'ailleurs au transport de l'orge du Nord vers l'élévateur de tête de Lethbridge afin d'approvisionner les éleveurs de bétail du sud de l'Alberta? J'aimerais bien que vous me fassiez connaître votre opinion à ce sujet.

M. Horner: Monsieur le président, je suis dans une position assez difficile car lorsque j'ai quitté mon emploi précédent, nous venions de conclure l'achat par l'Alberta de trois élévateurs du gouvernement fédéral et d'embaucher un directeur général pour s'en occuper. Nous avons l'intention de nous servir au maximum de ces trois élévateurs en accordant une

[Text]

particular emphasis on perhaps what one would call nonboard grains in the Lethbridge area, in that it would be an ideal situation to maximize the use in that area. So I do not have any problem in suggesting that they will become, I hope, a very important part of the grain movement system in western Canada. And particularly in the Lethbridge area we have to, in my view, taken advantage of the irrigation that is there to get into new markets with different kinds of crops, and I expect that will happen.

Mr. Hargrave: Through you, Mr. Chairman, would you care to comment, Dr. Horner, on the specialized Alberta-only use of hopper cars then to move barley to the south?

Dr. Horner: I would see that hoppers may be used to move barley into the feeding areas if it is required on a domestic basis. As you are probably aware, the railways decreased their domestic rate to a truck competitive rate in southern Alberta, and that was an interesting movement on their part. But I do not see designating the Alberta cars to the Alberta terminal. They have to be part of the entire fleet and will be designated accordingly.

Mr. Hargrave: That is all, Mr. Chairman. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Horner, I would also like to welcome you to the committee and I wish you well in the job that you have undertaken.

I have one or two questions that I would like to pose to you. You mentioned cleaning the bottleneck out at the west coast and I believe also tough and damp grains. Have you given any consideration or discussed the multiplicity of grades that create problems out at the west coast in the elevators?

Dr. Horner: Yes, I think that is a problem that has to be addressed, we have had some discussions with the Canadian Grain Commission relative to that, and I think we are making some progress, particularly in the protein grading area, which has caused some problems. But I think that is something that we have to continue to address, both from a technical point of view and a policy point of view.

Mr. Neil: So it is within your terms of reference to examine that and discuss with the Grains Commission the possibility of making some changes.

Dr. Horner: Insofar as it bottlenecks the system, I think it is in my terms of reference.

Mr. Neil: I would like to turn to the question of inland terminals. Obviously, before the purchase of the government terminals in Alberta I would assume that either yourself or someone examined them in some detail as to their viability. I am concerned about the elevator at Moose Jaw. I am wondering where you see the place of a terminal such as that in the system. More specifically, I am wondering if the Minister of Agriculture, for example, talked to you about the use of this elevator and where it fits into the scheme of the movement of grain.

[Translation]

attention plus particulière peut-être aux céréales qui ne relèvent pas de la Commission dans la région de Lethbridge. Nous avons cru que c'était l'occasion idéale de favoriser cette utilisation. Je n'ai donc aucune hésitation à dire que ces élévateurs joueront, je l'espère, un rôle important dans le système de transport du grain dans l'Ouest du Canada. Nous devons surtout profiter des terres bien irriguées de la région de Lethbridge pour nous lancer sur de nouveaux marchés avec différents genres de récoltes. J'espère que nous y parviendrons.

M. Hargrave: Monsieur le président, M. Horner pourrait-il nous dire ce qu'il pense d'utiliser seulement les wagons-trémies de l'Alberta pour transporter l'orge vers le Sud?

M. Horner: Il peut être utile de se servir des wagons-trémies pour transporter l'orge vers les parcs d'engraissement. Vous le savez sans doute, les sociétés ferroviaires ont diminué leur tarif interne pour qu'il soit concurrentiel avec le tarif du camionnage dans le Sud de l'Alberta. Je ne vois pas toutefois comment on pourrait réserver les wagons de l'Alberta pour desservir le terminal de l'Alberta. Ils doivent faire partie de l'ensemble de la flotte et être affectés comme les autres.

M. Hargrave: C'est tout, monsieur le président, je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci monsieur Hargrave.

Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Monsieur Horner, je vous souhaite la bienvenue au comité et je vous offre mes bons souhaits pour votre travail.

Je voudrais vous poser une ou deux questions. Vous avez mentionné qu'il fallait éliminer l'embouteillage sur la côte ouest et également les céréales dures et humides. Avez-vous tenu compte ou discuté de la multiplicité des types de grains, qui crée des problèmes dans les élévateurs de la côte ouest?

M. Horner: Oui, c'est un problème qu'il faut étudier. Nous avons déjà eu des discussions avec la Commission canadienne des grains à ce sujet. J'ai l'impression que nous faisons des progrès, surtout pour la classification des protéines, où nous avons eu des difficultés. Nous allons continuer à nous en occuper à la fois du point de vue technique et du point de vue politique.

M. Neil: Votre mandat vous autorise donc à étudier la possibilité d'apporter des changements et d'en discuter avec la Commission des grains.

M. Horner: En autant que cela concerne l'embouteillage du système, cela fait partie de mon mandat.

M. Neil: Je voudrais maintenant passer à la question des terminaux intérieurs. Avant d'acheter les terminaux du gouvernement en Alberta, je suppose évidemment que vous ou quelqu'un d'autre en avez étudié la rentabilité. L'élévateur de Moose Jaw me préoccupe. Je me demande où vous voyez l'utilité d'un terminal de ce genre dans le système. Je me demande plus précisément si le ministre de l'Agriculture vous a parlé de l'utilisation de cet élévateur et où il s'inscrit dans le système de transport des grains.

[Texte]

• 1745

Dr. Horner: To answer your last question first, yes, we have had some discussions with the Minister of Agriculture. As you are aware, I am sure, Jim Mants, who is with the Canadian Grain Commission and was in charge of the government elevators, is coming on staff with me. I am sure that he will have the background necessary to maximize the utilization of all of those terminals, and more particularly in certain crop areas.

Mr. Neil: Do you feel that perhaps the place of the Moose Jaw terminal or the Saskatoon terminal is to specialize, for example, in oil seeds?

Dr. Horner: I think that might be an appropriate consideration. You asked earlier about who had examined the terminals in Alberta relative to the buying. I have to answer that I did and made the bid. However, I think that they can be useful in the system. Indeed, they could be used in more grains as well.

Mr. Neil: It is a fact, I understand, that the CPR has a lot of steel hopper cars which are not really of any value except on lines that are in top shape. Can you see the utilization of these steel hopper cars on main lines drawing from the inland terminals in unit or solid trains?

Dr. Horner: Certainly, we should attempt to at least get them in blocks so that we cut down on the switching time and improve the turnaround time, and I would see that happen.

Mr. Neil: One final question. Are all the hopper cars the various governments and so on are now ordering, aluminum cars or are any of them steel cars?

Dr. Horner: They are all steel.

Mr. Neil: They are all steel cars. Are they a smaller type of car than the previous ones?

Dr. Horner: I think they are identical.

Mr. Neil: They are identical. There has been a complaint on many lines that the steel cars are so heavy that they cannot fill them to capacity.

Dr. Horner: Yes, and we are going to be looking at that and whether or not you should allocate box cars to those lines as opposed to allocating the steel hoppers. I think that if our experiment works out with the ballast cars we can get a modified hopper into some of those places.

Mr. Neil: Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much. Are there any other questions on the first round? Any supplementaries? Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): I just want to ask a very short question and perhaps a supplementary question to the questions raised by Mr. Richardson.

The Chairman: Very briefly, Mr. Reid, because the minister does have to leave at 6 p.m. or a few minutes before, if that is possible. Mr. Reid.

Mr. Reid (St. Catharines): This question might relate to Mr. Horner's consideration of reaching the objective of a 20 per cent increase in our trade position and in the movement

[Traduction]

M. Horner: Pour répondre à votre dernière question d'abord, oui, nous avons eu des discussions avec le ministre de l'Agriculture. Vous savez sans doute que Jim Mants, qui fait partie de la Commission canadienne des Grains et qui y est chargé des éleveurs du gouvernement, fera partie de mon personnel. Il aura certainement l'expérience nécessaire pour favoriser l'utilisation de tous ces terminaux et plus particulièrement ceux qui se trouvent dans certaines régions agricoles.

M. Neil: Croyez-vous par exemple que le terminal de Moose Jaw ou celui de Saskatoon doit se spécialiser dans les graines oléagineuses?

M. Horner: Il faudrait peut-être étudier la question. Vous m'avez demandé plus tôt qui avait examiné les terminaux de l'Alberta avant leur achat. C'est moi qui les ai examinés et qui ai présenté l'offre. Toutefois, je crois qu'ils ont leur utilité dans le système. Ils pourraient servir pour d'autres céréales également.

M. Neil: On m'a laissé entendre que le CP avait beaucoup de wagons-trémies en acier qui ne sont vraiment efficaces que sur les lignes en parfait état. Croyez-vous qu'on pourrait utiliser séparément ou en trains complets sur les lignes principales pour assurer le transport à partir des terminaux intérieurs?

M. Horner: Certainement, nous pourrions au moins essayer de les grouper en bloc afin de réduire le temps d'aiguillage et améliorer le temps de rotation des wagons. Je crois que ça pourrait très bien se faire.

M. Neil: Une dernière question, est-ce que tous les wagons-trémies que les gouvernements commandent actuellement sont des wagons en aluminium, ou certains sont-ils en acier?

M. Horner: Ils sont tous en acier.

M. Neil: Tous en acier, s'agit-il de wagons plus petits que les précédents?

M. Horner: Je crois qu'ils sont identiques.

M. Neil: Bien. On s'est plaint sur bien des lignes que les wagons d'acier sont trop lourds et qu'on ne peut les remplir à capacité.

M. Horner: Oui, nous allons étudier cette question afin de savoir si nous pouvons utiliser des wagons couverts sur ces lignes au lieu de wagons-trémies. Si les wagons à ridelles fonctionnent bien, nous pourrions utiliser des wagons-trémies modifiés pour certains de ces endroits.

M. Neil: Merci beaucoup.

Le président: Merci. Avez-vous d'autres questions pour le premier tour? Des questions supplémentaires? Monsieur Reid.

M. Reid (St. Catharines): Je veux poser une courte question et peut-être aussi une question supplémentaire à celle qu'a posée M. Richardson.

Le président: Brièvement, monsieur Reid, car le ministre doit partir à 18 h 00 ou même quelques minutes avant si possible.

M. Reid (St. Catharines): Je veux parler de l'augmentation prévue de 20 p. 100 de nos échanges commerciaux, du transport et de la manutention des céréales. Quel rôle à son avis

[Text]

and handling of grain. What does he see the role of the St. Lawrence Seaway and the use of ships, be they Canadian owned or American owned, in the attempt to reach that target which we hope you will in the near future?

Dr. Horner: I think that at the moment about 60 per cent of the grain goes through the St. Lawrence system and therefore it is a very important part of the entire operation and we will be hopefully using it to a maximum effort. As the minister said earlier, discussions have taken place with the carrier association, and I am confident that they will give us every co-operation in the future as well.

Mr. Reid (St. Catharines): If you could, Mr. Minister or Dr. Horner, refer to (a) the capacity of the St. Lawrence Seaway Authority and then (b) the availability of such ships to reach your objective. Is it there?

Dr. Horner: I would say yes to both.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I might just supplement there, there is sufficient capacity at the present time. If we are looking down the road to the 50 per cent targets then we have to talk about some additional capacity, and there are discussions going on in that regard as well. Also, because we are committed to the gradual revitalization of the Canadian merchant fleet, we are looking at ways and means in which we can employ the use of Canadian ships for the movement of grain from Thunder Bay right to our overseas destinations, and I can tell you that some very fruitful discussions are going on between the Canadian Wheat Board and some Canadian shipping interests right now. Because we have been concentrating on Prince Rupert is in so way an indication that we are downplaying the significance of Thunder Bay. We need all of these delivery spouts and we intend to use them all; we have to use them all if we are going to achieve the targets we have established.

• (1750)

Mr. Reid (St. Catharines): Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the response.

The Chairman: Thank you, Mr. Reid.

Mr. Whelan or Mr. Lumley?

Mr. Lumley: I will defer, obviously, to the former minister of agriculture.

Mr. Whelan: No, no.

Mr. Lumley: Okay, I will go then.

I want to follow up on the question that Mr. Reid asked because I think it is very important. My understanding is that as far as capacity, ships for grain, you are going to be very strained next year, let alone five years down the road and your very commendable target of 50 per cent, because the Wheat Board did not enter into contracts with some of the Canadian bottoms; consequently, they have signed contracts with American firms. Maybe my information is not correct and I would appreciate it, Dr. Horner or Mr. Minister, if you could straighten me out on that.

Mr. Mazankowski: Yes, we are advised that there has been some diversion and we are trying to turn that around. That

[Translation]

pourrait jouer la Voie maritime du St-Laurent, les navires canadiens ou américains, pour réaliser cet objectif?

M. Horner: Pour le moment, 60 p. 100 environ des céréales passent par la Voie maritime du St-Laurent; par conséquent, la Voie est un maillon important de la chaîne et nous espérons pouvoir l'utiliser au maximum. Comme le ministre l'a dit plus tôt, nous avons des discussions avec l'association des transporteurs et je suis confiant d'obtenir leur collaboration pour l'avenir.

M. Reid (St. Catharines): Monsieur le ministre ou monsieur Horner, pourriez-vous nous parler de la capacité de la Voie maritime du St-Laurent et de la disponibilité des navires pour réaliser votre objectif. Avons-nous l'une et l'autre?

M. Horner: Oui.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si vous le permettez j'ajouterai ceci, pour le moment la capacité est suffisante. Si nous envisageons un objectif de 50 p. 100, il nous faudra augmenter notre capacité, il y a des entretiens à ce sujet aussi. En outre, comme nous nous sommes engagés à faire renaître graduellement la marine marchande canadienne, nous étudions les moyens d'utiliser les navires canadiens pour le transport des céréales, de Thunder Bay jusqu'à leur destination outre-mer; je peux vous dire qu'il y a des entretiens très fructueux à ce sujet en ce moment entre la Commission canadienne des grains et certains affréteurs canadiens. Ce n'est pas parce que nous avons mis l'accent sur Prince Rupert que nous diminuons pour autant l'importance de Thunder Bay. Nous avons besoin de tous ces points de livraison et nous avons l'intention de les utiliser tous; d'ailleurs, il nous faut les utiliser tous, si nous voulons réaliser nos objectifs.

M. Reid (St. Catharines): Merci, monsieur le président. Je vous suis reconnaissant de cette réponse.

Le président: Merci, monsieur Reid.

Monsieur Whelan ou monsieur Lumley?

M. Lumley: Je cède la place, comme il se doit, à l'ancien ministre de l'Agriculture.

M. Whelan: Non, non.

M. Lumley: Très bien, dans ce cas, j'y vais.

Je vais donner suite à la question posée par M. Reid parce que je la trouve très importante. Si j'ai bien compris, vous aurez beaucoup de mal à trouver le nombre de navires nécessaires pour transporter les céréales l'an prochain, sans parler de ce qui arrivera dans cinq ans et à atteindre votre objectif port louable de 50 p. 100, puisque la Commission du blé n'a pas conclu de marchés avec des transporteurs canadiens mais avec des entreprises américaines. Mes renseignements sont peut-être inexacts et je serais heureux si M. Horner ou le ministre pouvait me dire exactement ce qu'il en est.

M. Mazankowski: Oui, on nous dit qu'il y a eu quelques détournements et nous tentons de remédier à la situation. C'est

[Texte]

was one of the reasons I had both parties in my office yesterday in an attempt to try to resolve this very important issue. The other thing I think we have to recognize is that the United States are going to be using the St. Lawrence Seaway system to a much greater extent, and we have to look at the capacity in the Seaway system itself. So we have these things to address, and I want to tell the Committee that we are actively looking at ways and means of extending the shipping season in the St. Lawrence. That too will increase our capacity.

Mr. Lumley: Of course, you have a double problem: first as the minister responsible for the St. Lawrence Seaway, but Dr. Horner has the senior problem of making sure there are enough bottoms available to transport the wheat.

Mr. Mazankowski: I just want to reiterate, Mr. Chairman, that the importance of the St. Lawrence Seaway as a major artery and a major component of our transportation system is certainly not being overlooked by this government.

Mr. Lumley: I am not referring to the seaway system, Mr. Minister, I am just referring to Canadian bottoms available for the shipment of wheat. My understanding is that, they have tied themselves up with some contracts because the Wheat Board did not enter into any, and is that going to create a problem for you? Do you still anticipate that you will be able to ship the quantities that you have set as your goal?

Mr. Mazankowski: There has been a bit of that, Mr. Lumley, but as a result of our discussion I think it is fair to say there is a firm determination on the part of the carriers to co-operate and help us achieve that target.

Mr. Lumley: With regard to Churchill, Mr. Horner, Mr. Murta got a lot of publicity when he said Churchill is a luxury we cannot afford. I agree with one of the articles that said perhaps he did it a great service because he raised the whole subject of Churchill. Have you had a chance to look at Churchill in terms of expanding Churchill, over and above what has been accomplished to date?

First of all, do you agree with what Mr. Murta allegedly said?

Dr. Horner: I think I answered that earlier, in that we have to use every spout we can and we have to maximize Churchill, and we will have a program in place to effectively do that.

Mr. Lumley: That includes, I would imagine, the upgrading of the Herchmer subdivision, not just the port.

Dr. Horner: In a gradual way, but I think even before that upgrading is done we can maximize Churchill.

Mr. Lumley: With regard to the tie-up in the Vancouver harbour because of the unfortunate accident, has there been an increase in demurrage charges for the shipment of grain?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not have the precise figures but our West Coast unloads are considerably ahead of last year, notwithstanding the unfortunate accident. For example, as of the end of week 18, this year we have unloads

[Traduction]

une des raisons pour lesquelles j'ai fait venir les deux parties dans mon bureau hier, pour tenter de résoudre cette question des plus importantes. Il ne faut pas oublier non plus que les États-Unis vont faire une beaucoup plus grande utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent que nous devons par conséquent examiner la capacité de la Voie maritime elle-même. Il nous faut donc étudier ces questions; j'ajouterai à l'intention des membres du Comité que nous examinons la possibilité de prolonger la saison de navigation dans le Saint-Laurent. Nous augmenterions ainsi notre capacité.

M. Lumley: Évidemment, le problème est double: vous avez un problème comme ministre responsable de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais M. Horner a le problème le plus grave, puisqu'il doit s'assurer qu'il y a suffisamment de navires pour transporter le blé.

M. Mazankowski: Je tiens à répéter, monsieur le président, que le présent gouvernement ne sous-estime pas l'importance de la Voie maritime du Saint-Laurent comme grande artère et comme élément majeur de notre réseau de transport.

M. Lumley: Je ne parlais pas de la Voie maritime, monsieur le ministre, je parlais du nombre de navires canadiens disponibles pour expédier le blé. Je me suis laissé dire que les navires canadiens ont conclu d'autres contrats parce que la Commission du blé ne leur avait rien offert; est-ce que cela va vous créer des problèmes? Prévoyez-vous pouvoir expédier les quantités de blé que vous vous êtes fixées comme objectif?

M. Mazankowski: Il y a du vrai dans ce que vous dites, monsieur Lumley, mais à la suite de nos entretiens, je crois pouvoir dire que les transporteurs sont fermement décidés à collaborer avec nous et à nous aider à réaliser notre objectif.

M. Lumley: Pour parler maintenant de Churchill, monsieur Horner, M. Murta a obtenu beaucoup de publicité lorsqu'il a déclaré que Churchill constituait un luxe que nous ne pouvions nous payer. On a eu raison de dire qu'il nous avait peut-être rendu un grand service en soulevant cette question. Avez-vous eu l'occasion d'étudier la possibilité d'agrandir Churchill au-delà de ce qui a déjà été fait?

Tout d'abord, êtes-vous d'accord avec ce que M. Murta aurait dit?

M. Horner: Je crois avoir déjà répondu plus tôt lorsque j'ai dit que nous devons utiliser tous les ports disponibles et qu'il nous fallait utiliser Churchill au maximum; nous allons mettre en place un programme qui nous permettra de le faire.

M. Lumley: Ce qui inclurait, je suppose, l'amélioration de la sous-division Herchmer, pas seulement le port.

M. Horner: D'une façon graduelle, oui, mais même avant d'améliorer les installations, nous pouvons utiliser Churchill au maximum.

M. Lumley: Au sujet de l'embouteillage dans le port de Vancouver, à la suite de ce malheureux accident, a-t-on vu une augmentation des droits de surestaries sur les cargaisons de céréales?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je n'ai pas les chiffres précis, mais le déchargement sur la côte ouest est considérablement en avance sur l'an dernier, nonobstant ce malheureux accident. Par exemple, à la fin de la dix-huitième

[Text]

49,764 cars versus last year's figure of 42,286. At the present time there are five vessels loading and four waiting. So I would not think that poses a major problem in terms of demurrage.

• 1755

Mr. Miner tells me there are two waiting now. Bear in mind we have tried to orchestrate the arrival of ships to be synchronized with the arrival of the grain. But I think here again we have a clear example of the co-operative efforts of everyone concerned to overcome a situation which otherwise could have been very serious.

Mr. Lumley: No question about that.

Is Westac still operating? Does Transport Canada still have a contract with Westac in Vancouver Harbour?

Dr. Horner: Westac did a study relative to the congestion in Vancouver Harbour and made some recommendations relative to trying to improve it. I do not know where those recommendations are.

Mr. Lumley: Will you be dealing directly.

Dr. Horner: I will be following it up.

Mr. Lumley: ... with their report as soon as your responsibility ...

Dr. Horner: Yes, I intend to deal directly with Westac and get their help, as I need help from anybody.

Mr. Lumley: Did I hear correctly earlier, Mr. Chairman—I think somebody asked the question, I forget now—about the railway interchange—Price Rupert—those negotiations have not been finalized yet with the railways?

Mr. Mazankowski: Not completely, Mr. Chairman. We hope they will be completed very soon. It has been a little more difficult than we had expected. We have the indication from CN that they are agreed now to the latest draft. We have not heard from CP, not because they have tried to avoid the issue, but the officials with whom we are dealing are not available right at this particular time. We will be following that up next week.

Mr. Lumley: My final question, Mr. Chairman. Mr. Minister, I know I asked the question a couple of weeks ago in the House of the Treasury Board President regarding the Crowsnest study.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Lumley: ... where he had no objection about making that report public. He was going to have consultations with yourself and other departments involved. Have you had those discussions and will that report be made public?

Mr. Mazankowski: Yes. It is a study that was commissioned by the former government. It is dated January 1979. It will have to be translated, Mr. Lumley, and I think the report is in the process of being translated now.

Mr. Lumley: So it will be made public.

[Translation]

semaine, cette année, nous avons déchargé 49,764 wagons, comparé à 42,286, l'an dernier. A l'heure actuelle, on charge cinq navires et quatre sont en attente. Je ne crois donc pas que les droits de surestaries posent un grand problème.

M. Miner me dit qu'il y en a deux en attente en ce moment. Il ne faut pas oublier que nous avons tenté de synchroniser l'arrivée des navires avec celle des céréales. Encore une fois, nous avons ici un très bon exemple de collaboration entre tous les intéressés afin de surmonter une situation qui aurait pu autrement devenir très grave.

M. Lumley: Cela ne fait aucun doute.

Est-ce que Westac est toujours là? Est-ce que le ministère des Transports a toujours un contrat avec Westac dans le port de Vancouver?

M. Horner: Westac a effectué une étude sur la congestion dans le port de Vancouver et a formulé quelques recommandations visant à améliorer la situation. Je ne sais pas quelles sont ces recommandations.

M. Lumley: Allez-vous étudier directement ...

M. Horner: Je vais me renseigner.

M. Lumley: ... leur rapport aussitôt que vos responsabilités ...

M. Horner: Oui, j'ai l'intention de faire affaire directement avec Westac et d'obtenir l'aide de cette entreprise puisque j'ai besoin de toute l'aide disponible.

M. Lumley: Ai-je bien entendu, plus tôt, monsieur le président ... je crois que quelqu'un a posé la question; j'oublie maintenant ... c'était au sujet de l'échangeur de Prince-Rupert, est-ce que les négociations sont terminées avec la société de chemins de fer?

M. Mazankowski: Pas tout à fait, monsieur le président. Nous espérons les terminer très prochainement. Les négociations se sont révélées un peu plus difficiles que nous n'avions prévu. CN nous a dit être d'accord maintenant avec la dernière ébauche. Nous n'avons rien entendu de CP, non pas parce que cette entreprise essaie d'ignorer la question, mais simplement parce que les représentants avec lesquels nous avons fait affaire ne sont pas disponibles en ce moment. Nous allons poursuivre les entretiens la semaine prochaine.

M. Lumley: Ma dernière question, monsieur le président. Monsieur le ministre, je sais que j'ai posé la question à la Chambre, il y a quelques semaines au président du Conseil du Trésor, sur l'étude du Nid-de-Corbeau ...

M. Mazankowski: Oui.

M. Lumley: ... il ne s'opposait pas à ce que le rapport soit publié. Il allait vous consulter, vous, ainsi que les représentants d'autres ministères intéressés. Ces consultations ont-elles eu lieu, le rapport sera-t-il publié?

M. Mazankowski: Oui. Vous parlez de l'étude commandée par l'ancien gouvernement. Celle du mois de janvier 1979. Il faudra la traduire, monsieur Lumley, ce qui est en train de se faire maintenant, je crois.

M. Lumley: Donc, le rapport sera publié.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Oh, yes. I have no objection. There may be some reference to a Cabinet decision of the former government which I think has to be removed. Other than that, I see no objection.

Mr. Lumley: Just one final comment, Mr. Chairman. I heartily agree with the position taken by the Minister and Dr. Horner on trying to effect a more efficient transportation system through the process of moral suasion, but as I have said on several occasions, if that is not the case, we are prepared on this side, obviously, to assist the Minister and Dr. Horner in bringing legislation forward which would facilitate his responsibilities under his terms of reference.

Mr. Mazankowski: Thank you very much, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Lumley for that support and I think the kind of constructive proposals which have been coming from Mr. Lumley are a clear indication that this Committee can work very effectively. Through the process of the Parliamentary Committee, the Transportation Committee, I am sure Dr. Horner has received some very useful suggestions here today which I hope can be implemented and facilitate the ways and means of meeting the objective I think we all support.

The Chairman: If you would just use the Port of Halifax, I would love you all.

Mr. Whelan:

Mr. Whelan: Mr. Chairman, to Mr. Mazankowski, the Minister, are you aware that Canadian-owned ships probably carry 80 per cent of all tonnage on the Great Lakes?

Mr. Mazankowski: Yes, I am.

Mr. Whelan: You are aware also the former government subsidized the building of those ships to the tune of nearly 50 per cent?

Mr. Mazankowski: I did not think it was the government. I thought it was the people of Canada.

Mr. Whelan: Well, that is what I mean. I am sure you consider you are representing the people of Canada at the present time and you are the government—for a while.

But they owe a bit of loyalty to the movement of Canadian products is what I am trying to say, Mr. Chairman, to the Minister, and I would hope this is what he said and I can imagine it is what he said—maybe my imagination is running away with me—when they were in his office the other day and he was telling them about their obligations to move Canadian grain.

Mr. Mazankowski: Yes, that point was made, Mr. Chairman. But I think the subsidy to which the honourable member refers assisted the shipbuilding industry of Canada as well.

Mr. Whelan: Oh, yes, no doubt about it. Canadian interests took over Great Lakes shipping because of that.

[Traduction]

M. Mazankowski: Certainement. Je n'ai aucune objection. Dans le rapport, il est peut-être question d'une décision du cabinet de l'ancien gouvernement qu'il faudra rayer. Outre cela, je n'ai aucune objection.

M. Lumley: Une toute dernière remarque, monsieur le président. J'appuie de tout cœur la position adoptée par le ministre et par M. Horner en vue de tenter de mettre sur pied un réseau de transports plus efficace en ayant recours à la persuasion, mais comme je l'ai dit à plusieurs reprises, si cela ne donne pas de résultats, nous sommes disposés, de ce côté-ci, à aider le ministre et M. Horner à faire adopter une mesure législative qui aiderait ce dernier à remplir son mandat.

M. Mazankowski: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens à remercier M. Lumley de cet appui et je crois que les propositions très constructives mises de l'avant par M. Lumley montrent clairement que le comité peut être très utile. Grâce au processus des comités parlementaires, je suis persuadé que M. Horner a reçu aujourd'hui du Comité des transports des suggestions très utiles qui pourront devenir des réalités et faciliter la mise en œuvre de moyens qui permettront de réaliser l'objectif que nous appuyons tous, je crois.

Le président: Si vous pouviez vous servir du port de Halifax, je vous adorerais tous.

Monsieur Whelan.

M. Whelan: Monsieur le président, à M. Mazankowski, le ministre, j'aimerais demander s'il sait que des navires appartenant à des Canadiens transportent probablement 80 p. 100 de tout le tonnage sur les Grands lacs?

M. Mazankowski: Oui, je le sais.

M. Whelan: Savez-vous également que l'ancien gouvernement a subventionné la construction de ces navires à presque 50 p. 100?

M. Mazankowski: Je ne pensais pas que c'était le gouvernement. Je croyais que c'étaient les citoyens du Canada.

M. Whelan: C'est ce que je voulais dire. Je suis convaincu que vous pensez représenter les citoyens du Canada à l'heure actuelle et vous êtes le gouvernement... pendant quelques temps.

Ces propriétaires de navires doivent donc faire preuve de loyauté et transporter des produits canadiens, voilà ce que j'essaie de dire, monsieur le président, au ministre, et j'ose espérer que c'est ce qu'il a dit, je m'imagine que c'est ce qu'il a dit... je me laisse peut-être emporter par mon imagination... lorsqu'ils sont allés à son bureau l'autre jour, j'imagine qu'il leur a fait comprendre leurs obligations de transporter les céréales du Canada.

M. Mazankowski: Oui, j'ai fait valoir ce point, monsieur le président. Toutefois, je crois que les subventions dont parle l'honorable député ont également aidé l'industrie de la construction navale au Canada.

M. Whelan: Oui, cela ne fait aucun doute. C'est pour cette raison que les intérêts canadiens ont mis la main sur la navigation dans les Grands lacs.

[Text]

• 1800

Mr. Mazankowski: I do not think that point should be overlooked as well. I suppose the carriers would argue that maybe the subsidy was helping the shipbuilding industry more than it was helping them, but that is part of the debate. Your point is well taken.

Mr. Whelan: It is the same thing when we talk about the icebreakers. The shipbuilding industry needed assistance, and the former government was far-sighted enough to build the super ice-breaker that I talked about before. So you will be in a position to move that grain in the St. Lawrence in a better fashion than you had imagined you would.

Mr. Mazankowski: Unfortunately, the former government never had the courage or the inspiration to use it up in Churchill. It took this government to do that.

Mr. Whelan: They used it before, and you know they did.

Mr. Lumley: After Murta's statement you did not have a choice.

Mr. Whelan: I wanted to ask another question, Mr. Chairman. I was reprimanded in the House by some members of the other side about privatization; we believed in privatization et cetera. Does Dr. Horner call the Alberta government's buying of elevators from the federal government privatization?

The Chairman: I do not think Dr. Horner should respond to that question. He can invoke the fifth amendment.

Mr. Whelan: All right, then I can ask the Minister of Transport because he is the government representative here today. Your government does talk a lot about privatization. Why do you not leave the transportation system alone and let the private transportation companies solve all transportation problems?

Mr. Mazankowski: That is a suggestion, I suppose. There are others who would suggest that we should create a public transportation system and nationalize the CP. I guess good old Conservative tradition will come down the middle and be all things to all people, and satisfy both extremes.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, the minister is not being very consistent at all, that is for sure, on the policies of his government.

Concerning the elevators that are built now, and I am sure you are not going to take too much credit now, and I am sure you are not going to take too much credit for the elevators that have been built for years on the Great Lakes system . . .

The Chairman: Even before your time.

Mr. Whelan: Yes, most of them were built around the time I was born.

—the Americans are using a lot of these elevators because the grain trade in Canada would not commit itself to the use of those elevators. They would not say how much storage they wanted. Some of the Americans, if I remember correctly, have

[Translation]

M. Mazankowski: Je ne crois pas qu'il faille sous-estimer ce point. Je suppose que les transporteurs prétendront que la subvention a peut-être aidé l'industrie de la construction navale plus qu'elle ne les a aidés, mais c'est discutable. Votre argument est valable.

M. Whelan: C'est la même chose pour les brise-glaces. L'industrie de la construction navale avait besoin d'aide et l'ancien gouvernement a eu la prévoyance de construire le superbe brise-glaces dont j'ai parlé auparavant. Vous serez donc en mesure de déplacer les céréales dans le Saint-Laurent beaucoup plus facilement que vous ne l'auriez imaginé.

M. Mazankowski: Malheureusement, l'ancien gouvernement n'a jamais eu le courage ni l'inspiration d'utiliser le port de Churchill. Il a fallu attendre notre gouvernement pour le faire.

M. Whelan: On l'utilisait auparavant, et vous le savez.

M. Lumley: Après la déclaration de M. Murta, vous n'aviez pas le choix.

M. Whelan: Je voulais poser une autre question, monsieur le président. Certains députés de l'autre parti m'ont réprimandé à la Chambre au sujet de la privatisation; nous croyions, dans la privatisation, etc. Est-ce que c'est de la privatisation pour M. Horner que l'achat par le gouvernement de l'Alberta des silos du gouvernement fédéral?

Le président: Je ne crois pas que M. Horner devrait répondre à cette question. Il peut refuser en disant qu'il ne peut témoigner contre lui-même.

M. Whelan: Dans ce cas, je vais poser la question au ministre des Transports, puisque c'est lui le représentant du gouvernement ici aujourd'hui. Votre gouvernement parle beaucoup de privatisation. Pourquoi ne laissez-vous pas le réseau de transport tranquille et ne permettez-vous pas à l'entreprise privée de résoudre tous les problèmes de transport?

M. Mazankowski: C'est une idée. D'autres proposent que nous mettions sur pied un réseau de transport public et que nous nationalisons le CP. Je suppose que fidèles à leur excellente tradition, les Conservateurs opteront pour le moyen terme et feront plaisir à tout le monde, conciliant ainsi les deux extrêmes.

M. Whelan: Monsieur le président, le ministre n'a certainement pas beaucoup de suite dans les idées, en ce qui concerne les politiques de son gouvernement.

Pour ce qui est des silos que l'on construit actuellement, et je suis certain que vous n'allez pas vous attribuer une trop grande part de crédit pour les silos qui sont déjà construits depuis des années le long des Grands lacs . . .

Le président: Même avant vous.

M. Whelan: Oui, la plupart ont été construits vers l'époque de ma naissance.

Les Américains se servent d'un grand nombre de ces silos parce que les Canadiens, l'industrie au Canada ne voulaient pas s'engager à s'en servir. Ils refusaient de dire quels étaient leurs besoins. Certains Américains, si j'ai bonne mémoire, ont

[Texte]

long-term leases on some of the choicer elevators along the Great Lakes system. What are you going to do about that?

Mr. Mazankowski: I think, Mr. Chairman, that is another clear example of Americans utilizing the system in a more effective fashion than we have done. We have inland terminals or Canadian government elevators that have not been utilized, and there was a government in power for 16 years which failed to recognize that. We are concentrating on utilizing the existing facilities and the existing system to the maximum, and that is something we are doing that the former government did not do. As a result, we are going to achieve the targets we have laid out.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, just one last question to the minister. I saw something the other day that said they were going to freeze the sale of the elevators in Saskatchewan. Maybe I should say that I never really approved of selling them in the first place. I thought we should have been spending money, as Dr. Horner and the rest of us recommended way back in 1966, to improve them, build them, and do the things we are talking about today. Has the government had second thoughts about keeping these and maybe doing some of those things?

Mr. Mazankowski: We are really not concerned about who owns them, as long as they are going to be utilized. That is the most important thing.

Mr. Whelan: Are you freezing the sale then?

Mr. Mazankowski: Not necessarily.

Mr. Whelan: Are you putting them in cold storage for a little while?

Mr. Mazankowski: No. Those terminals are going to be used; we want them used. The former minister talks about all the policies that should have been implemented. He sat around the Cabinet table for three or four or five years. He should have implemented some of the things we are doing, and we would not be in the mess that we are in right now.

Mr. Whelan: You are not in as big a mess as you make out. You and Dr. Horner have both admitted that you have a pretty good system here, although it needs some improvement in some areas.

Mr. Mazankowski: Last year we exported 18.9 million metric tons; in 1972-73 we exported 21.4 million metric tons. We are going backwards rather than ahead and I intend to turn that around.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Whelan: I wish you all the luck in the world, but as you have admitted yourself, circumstances sometimes override those things. I am sure you are not going to sit there and tell us that your magic in the last six months has improved the system, because many of these things have been in the works for two years. You know that as well as I do.

• 1805

An hon. Member: Hopper cars, Prince Rupert.

Mr. Whelan: I just thought I would put that on the record.

[Traduction]

obtenu des baux à long terme pour certains des meilleurs silos situés le long des Grands Lacs. Qu'allez-vous faire à ce sujet?

M. Mazankowski: Je crois, M. le président, que c'est là un autre bon exemple de l'utilisation plus efficace du système par les Américains. Nous avons des silos à l'intérieur des terres, des silos du gouvernement canadien, qui n'étaient pas utilisés et le gouvernement qui fut en place pendant 16 ans ne s'en est pas rendu compte. Nous avons mis l'accent sur l'utilisation maximum des installations existantes, du système existant, nous faisons quelque chose que l'ancien gouvernement n'a pas fait. Par conséquent, nous allons réaliser les objectifs que nous nous sommes fixés.

M. Whelan: Monsieur le président, une dernière question au ministre. J'ai lu l'autre jour qu'on allait bloquer la vente des silos en Saskatchewan. Je devrais peut-être dire que je n'ai jamais été d'accord avec l'idée de les vendre, au départ. Je pensais qu'il fallait dépenser de l'argent, comme monsieur Horner et nous tous l'avions recommandé en 1966, pour les améliorer, pour les construire, pour faire tout ce dont il est question aujourd'hui. Le gouvernement a-t-il songé à les garder et peut-être à les réaménager?

M. Mazankowski: Il nous importe peu de savoir qui en est le propriétaire, aussi longtemps que nous nous en servons. C'est là l'important.

M. Whelan: Avez-vous l'intention de bloquer la vente alors?

M. Mazankowski: Pas nécessairement.

M. Whelan: Les mettez-vous sur la glace pendant un certain temps?

M. Mazankowski: Non. Ces silos vont servir; nous voulons nous en servir. L'ancien ministre parle de toutes les politiques qui auraient dû être établies. Pourtant, il a siégé au cabinet pendant 3, 4 ou 5 ans. S'il avait fait certaines des choses que nous faisons maintenant, nous ne serions pas dans ce pétrin maintenant.

M. Whelan: Le pétrin n'est pas aussi grand que vous le dites. Et vous et M. Horner avez admis que le système est assez bon bien que des améliorations soient nécessaires dans certains domaines.

M. Mazankowski: L'an dernier, nous avons exporté 18.9 tonnes métriques; en 1972-73, nous avons exporté 21.4 millions de tonnes métriques. Nous allons de l'arrière plutôt que de l'avant, et j'ai l'intention de remettre les choses à l'endroit.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Whelan: Je vous souhaite bonne chance, mais comme vous l'avez vous-même avoué, parfois les circonstances ont le dessus. Je suis convaincu que vous n'allez pas nous dire que c'est votre baguette magique qui a amélioré le réseau au cours des six derniers mois, car de nombreuses choses sont déjà en train depuis deux ans. Vous le savez tout comme moi.

Une voix: Les wagons-trémies, Prince-Rupert.

M. Whelan: Je voulais que cela soit noté.

[Text]

Mr. Mazankowski: The fact is, Mr. Chairman, we are putting some people in place to see that the system does function in an orderly and co-ordinated fashion, which it did not do before.

Mr. Whelan: It was well on the way, Don; you know that.

Mr. Mazankowski: That is absolute nonsense. That is why we have a man the calibre of Mr. Horner to fulfill that task. I know you agree with his appointment, as does your colleague and all members of this Committee. I am sure you all wish him well in his deliberations.

Mr. Whelan: Let me say this about Mr. Horner; that I enjoyed working with him immensely. As a federal minister and a provincial minister, there could not have been any higher type of co-operation between our two levels of government at that time. He is a credit to Canada. And I know what he was looking for when he came into the room. He was looking for the picture of the Fathers of Confederation, because he is a great Canadian.

The Chairman: We all know he is a great Canadian. Thank you.

Mr. Turner has the last word. One minute.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Horner, are the 22,000 grain cars going to be assigned strictly to grain service?

Dr. Horner: Yes.

Mr. Turner: Well, you had better watch the railroads, because if they get short of cars they will have them going some place else.

Dr. Horner: I think it would be very appropriate to publicize that and have our producers out there take down numbers. Then we can follow up those cars.

Mr. Turner: How long do loaded rail cars sit at the elevators now before they are lifted by a train?

The Chairman: Mr. Turner, I hope this is the last one because it is after 6 o'clock.

Dr. Horner: That obviously depends on the line, Mr. Turner. We are trying to get them lifted on most of the lines at least twice a week; some of them are down to once. As you are aware, I am sure, that is the nature of the line and the capacity and whatnot, but if we get co-operation from everyone we should be able to improve that.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

I want to thank you, Dr. Horner, for your time, and for the candidness and frankness of the questioning this afternoon; as well, Mr. Minister, for yet again another appearance by yourself. It is time out of a busy schedule and we appreciate it. We apologize for going slightly over time.

The next meeting is at 9.30 tomorrow morning, Friday, December 7, 1979, when we shall resume consideration of Vote 1 under Transport, and at which time we shall call the votes. I would remind members of the Committee that tomorrow is the last day for estimates.

The meeting is adjourned.

[Translation]

M. Mazankowski: Le fait est, monsieur le président, que nous mettons en place des gens pour nous assurer que le système fonctionnera bien et d'une façon coordonnée, ce qui n'était pas le cas auparavant.

M. Whelan: Les choses avançaient bien, Don, vous le savez.

M. Mazankowski: C'est de la foutaise. C'est pourquoi nous avons nommé quelqu'un du calibre de M. Horner pour assumer la tâche. Je sais que vous avez bien accueilli sa nomination, tout comme votre collègue et tous les membres de ce Comité. Je suis persuadé que vous lui souhaitez tous bonne chance dans son travail.

M. Whelan: J'aimerais dire ceci au sujet de M. Horner: j'ai eu énormément de plaisir à travailler avec lui. Entre un ministre fédéral et un ministre provincial, il ne pouvait y avoir plus grande collaboration entre deux paliers de gouvernement que lorsqu'il était en place. Il fait honneur au Canada. Lorsqu'il est entré dans la salle, je sais ce qu'il cherchait. Il cherchait le tableau des Pères de la Confédération, parce qu'il est un grand Canadien.

Le président: Nous savons tous qu'il est un grand Canadien. Merci.

Monsieur Turner, c'est vous qui terminerez. Une minute.

M. Turner: Monsieur le président, Monsieur Horner, est-ce que les 22,000 wagons à céréales seront assignés exclusivement au transport des céréales?

M. Horner: Oui.

M. Turner: Dans ce cas, vous feriez bien de surveiller les compagnies de chemins de fer, parce que s'il leur arrive de manquer de wagons, elles vont les envoyer ailleurs.

M. Horner: Je crois que ce serait une bonne idée de l'annoncer publiquement et de demander à nos producteurs de noter les numéros. Ainsi nous pourrions suivre les wagons.

M. Turner: Combien de temps les wagons restent-ils aux silos avant d'être chargés sur un train?

Le président: Monsieur Turner, j'espère que c'est votre dernière question, parce qu'il passe six heures.

M. Horner: Cela dépend évidemment de la ligne, monsieur Turner. Nous essayons de les faire charger sur presque tous les circuits au moins deux fois par semaine; dans certains cas, c'est une fois par semaine. Comme vous le savez, j'en suis persuadé, cela dépend de l'état de la ligne, de la capacité, et cetera, mais si nous obtenons le concours de tous, nous devrions pouvoir faire mieux.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Je tiens à vous remercier, monsieur Horner, pour le temps que vous nous avez consacré pour la candeur et la franchise de vos réponses cet après-midi; j'aimerais également remercier le ministre d'avoir bien voulu comparaître encore une fois. Son horaire est très chargé et nous lui en sommes reconnaissants. Nous nous excusons si nous avons dépassé le temps prévu.

La prochaine réunion aura lieu demain matin, le vendredi 7 décembre 1979, à 9:30, alors que nous reprendrons l'étude du crédit 1, Transports, et que nous voterons les crédits. J'aimerais rappeler aux membres du Comité que demain est le dernier jour prévu pour l'étude du budget.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From: Canadian Grain Commission:

Dr. Hugh Horner, Grain Transportation Coordinator.

De: Commission canadienne des grains:

M. Hugh Horner, co-ordinateur au transport des grains.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Friday, December 7, 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

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

Transport

RESPECTING:

Main Estimates 1979-80:
Vote 1 under TRANSPORT

INCLUDING:

The Second Report to the House

APPEARING:

The Honourable Donald Mazankowski
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le vendredi 7 décembre 1979

Président: M. J. M. Forrestall

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports

CONCERNANT:

Budget principal 1979-1980:
crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

Y COMPRIS:

Le deuxième rapport à la Chambre

COMPARAÎT:

L'honorable Donald Mazankowski
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Axworthy
Bockstael
Deniger
Ferguson
Gass

Hargrave
Hovdebo
Jelinek
Lumley

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. J. M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

McDermid
Nylander
Nystrom
Phillips

Richardson (*Humboldt-Lake Centre*)
Towers
Turner
Whelan—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, December 7, 1979:

Mr. Nylander replaced Mr. Murta.

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

Le vendredi 7 décembre 1979:

M. Nylander remplace M. Murta.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

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

REPORT TO THE HOUSE

Friday, December 7, 1979

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SECOND REPORT

In accordance with its Order of Reference of Monday, October 15, 1979, your Committee has considered all the Votes under Post Office and all the Votes under Transport in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issues Nos. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 and 15) is tabled.

Respectfully submitted,

The president

J. M. Forrestall

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 7 décembre 1979

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979, votre Comité a étudié tous les crédits sous la rubrique Postes et tous les crédits sous la rubrique Transports du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (Fascicules nos 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14 et 15) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, DECEMBER 7, 1979
(16)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:47 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Deniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake-Centre*), Towers, Turner and Whelan.

Other Members present: Messrs. Mayer and McLean.

Appearing: The Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport.

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

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, October 15, 1979 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, November 6, 1979, Issue No. 3*).

The Committee resumed consideration of Vote 1—Departmental Administration Program under TRANSPORT.

The Minister and the witnesses answered questions.

Vote 1 carried.

Vote 5 carried.

Vote 10 carried.

Vote 15 carried.

Vote 20 carried.

Vote 25 carried.

Vote 30 carried.

Vote 35 carried.

Vote 40 carried.

Vote L45 carried.

Vote L50 carried.

Vote L55 carried.

Vote 60 carried.

Vote 65 carried.

Vote L75 carried.

Vote 80 carried.

Vote 85 carried.

Vote 90 carried.

Vote 95 carried.

Vote 100 carried.

Vote 105 carried.

Vote L110 carried.

Vote L115 carried.

Vote 120 carried.

Vote 125 carried.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 7 DÉCEMBRE 1979
(16)

[Traductions]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 47 sous la présidence de M. Forrestall, (président).

Membres du Comité présents: MM. Diniger, Ferguson, Forrestall, Gass, Hargrave, Jelinek, Lumley, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake-Centre*), Towers, Turner et Whelan.

Autres députés présents: MM. Mayer et McLean.

Comparaît: L'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports.

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

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du lundi 15 octobre 1979 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980. (*Voir procès-verbal du mardi 6 novembre 1979, Fascicule n° 3*).

Le Comité reprend l'étude du crédit 1—Programme d'administration centrale sous la rubrique TRANSPORTS.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Le crédit 1 est adopté.

Le crédit 5 est adopté.

Le crédit 10 est adopté.

Le crédit 15 est adopté.

Le crédit 20 est adopté.

Le crédit 25 est adopté.

Le crédit 30 est adopté.

Le crédit 35 est adopté.

Le crédit 40 est adopté.

Le crédit L45 est adopté.

Le crédit L50 est adopté.

Le crédit L55 est adopté.

Le crédit 60 est adopté.

Le crédit 65 est adopté.

Le crédit L75 est adopté.

Le crédit 80 est adopté.

Le crédit 85 est adopté.

Le crédit 90 est adopté.

Le crédit 95 est adopté.

Le crédit 100 est adopté.

Le crédit 105 est adopté.

Le crédit L110 est adopté.

Le crédit L115 est adopté.

Le crédit 120 est adopté.

Le crédit 125 est adopté.

Vote 130 carried.

ORDERED:—That the Chairman report to the House the Main Estimates under TRANSPORT for the fiscal year ending March 31, 1980.

At 10:55 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le crédit 130 est adopté.

IL EST ORDONNÉ:—Que le président fasse rapport à la Chambre du Budget principal sous la rubrique TRANSPORTS pour l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

A 10 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Mr. Duggan: ...

... Administration ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

... Monsieur Duggan ...

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, December 7, 1979

• 0947

[Text]

The Chairman: Good morning, gentlemen, ladies, my apologies for being late. The roads from Mirabel to Ottawa this morning I can report are icy but passable if you do not go over 20 miles an hour.

We will resume consideration this morning of Vote 1, Departmental Administration Program under Transport, and this will refer, of course, to our Order of Reference relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1980.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$57,346,000

The Chairman: We have with us this morning the Minister of Transport, who has been kind enough to come once again to Committee to respond to any final inquiries or questions members might have.

I would remind you that today is the last day for Estimates. They will stand referred after today; and to accommodate those who are here, I will exercise a slight prerogative and on the first round restrict questioning to about three minutes and then if we have time, to a second round; but when I feel it is time to start putting votes—there is quite a list of them here—I will do that, with your permission.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. To the Minister, my questions will be a pot-pourri of several little items.

First of all, Mr. Minister, can you tell us if you have reached a decision concerning the controversy that surrounded the Budget bid for the car-rental counter at Winnipeg Airport; and if you have, what is it?

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman, a bit of confusion arose during the tendering process for the Winnipeg International Airport. It arose over the fact that the original envelope within which the tender was to be submitted had been misplaced by Budget and another one had been picked up, and unfortunately, due to a clerical error, the time that was written in on the envelope was indicated as 3 p.m. rather than 1 p.m., November 23, for the acceptance of the tenders. However, all the legal documentation, the tender itself, clearly had stated that the closing date and time was November 23 at 1.00 p.m., central standard. That was indicated on the actual tender itself, it was indicated in the advertising, it was indicated in all the briefing material both verbally and in writing. So it was quite clear that all the legal documentation had clearly indicated that the closing date and time of the tender was 1.00 p.m., November 23.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Vendredi 7 décembre 1979

[Translation]

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Je m'excuse d'être en retard. La chaussée entre Mirabel et Ottawa est glissante ce matin, mais ce n'est pas trop grave si vous ne dépassez pas 20 milles à l'heure.

Nous reprenons ce matin l'étude du crédit 1, programme de l'administration centrale, à la rubrique des Transports, conformément à notre ordre de renvoi pour le budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1980.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,346,000

Le président: Nous avons avec nous ce matin le ministre des Transports, qui a accepté de comparaître à nouveau devant notre Comité pour répondre aux dernières questions que nous souhaiterions lui poser.

Je vous rappelle que c'est aujourd'hui la dernière journée consacrée à l'étude du budget. Dès demain, il sera considéré comme renvoyé à la Chambre. Pour la commodité des membres présents, je voudrais exercer une de mes prérogatives de président et vous demander de vous limiter à trois minutes pour le premier tour. Il y aura un deuxième tour s'il nous reste du temps; si vous êtes d'accord, je déciderai de mettre les crédits aux voix dès que je jugerai le moment opportun.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Mes questions sont très variées et portent sur plusieurs points.

Tout d'abord, monsieur le ministre, pourriez-vous nous dire si vous avez pris une décision autorisant Budget à ouvrir un comptoir de location de voitures à l'aéroport de Winnipeg, comme cette société en a fait la demande? Où en sommes-nous?

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président, la procédure de soumission pour l'aéroport international de Winnipeg a créé une certaine confusion. Il semble que la société Budget ait égaré l'enveloppe dans laquelle elle devait remettre sa soumission. C'est dans une autre enveloppe qu'elle a été déposée, et, malheureusement, à cause d'une erreur de secrétariat, cette enveloppe portait la date du 23 novembre, 15 heures, et non pas 13 heures, comme date de clôture des soumissions. Cependant, tous les documents juridiques, y compris le formulaire de soumission, indiquaient clairement que la date de clôture était le 23 novembre, à 13 heures, heure normale du centre. Cette date était mentionnée dans le formulaire de soumission lui-même, dans les annonces d'appels d'offres, et enfin, dans tous les documents d'information écrits ou verbaux. Il était donc bien clair que l'heure et la date de clôture des soumissions étaient fixées à 13 heures, le 23 novembre.

[Texte]

• 0950

It was unfortunate that the clerical error had occurred. I understand that it resulted because the standard closing time for Transport Canada tenders is 3.00 o'clock local time, but because this was a national tender and we wanted the tenders to be opened up concurrently, at the same time across the country, that confusion arose. The original position Transport Canada took was that they accepted the bid under advisement. When I had consulted with the legal people and having regard to all the facts, I felt, and the officials felt, that we had to reject the tender, reject it on the basis that in so doing it does preserve the integrity of the tendering process and I think that is most important.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Mazankowski. On another topic, you said in the House, either yesterday or the day before yesterday, that the Nordair file was now in Cabinet. Are you in a position to tell us if the document you have referred to Cabinet is a document outlining the different bids, or is it a document that contains a formal recommendation on your behalf?

Mr. Mazankowski: I think it would be very difficult for me to answer that question, Mr. Deniger, not because I would want to prevent you from being apprised, but I think I have some constraints imposed upon me as a result of my position as a Cabinet Minister and I would not want to come close to overstepping my bounds in authority in that regard.

Mr. Deniger: Can you tell me if it is in the whole?

Mr. Mazankowski: It is referred to Cabinet and is being considered at the present time.

Mr. Deniger: On another topic, Mr. Mazankowski, can you tell me what your intentions are insofar as Prince Albert airport is concerned?

Mr. Mazankowski: My intentions with respect to Prince Albert airport were announced back in, what was it? September, I believe or October. We indicated that we were prepared to move ahead. Negotiations have been going on with the municipality. If you are asking me whether I have cancelled the project because of the results of the by-election, the answer is no.

Mr. Deniger: Why, Mr. Mazankowski, would you ever think I would ask that question?

Mr. Mazankowski: I have been around here long enough to detect that if a man is incisive he can read those things into questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. I will put you down for the next round. Mr. Lumley—I am sorry, Mr. McDermid.

Before I call Mr. McDermid, I might remind the members who have just arrived that as soon as I see a quorum I would like to put the votes. In the meantime, I would like to accommodate as many of the members as possible so I am asking you to restrict yourselves to three or four minutes. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: To the Minister, through you, Mr. Chairman, first of all I want to say thank you very much for the independent inquiry, something that Mr. Jupp and Mr. Blen-

[Traduction]

Malheureusement, une erreur de secrétariat a été commise. J'ai cru comprendre que normalement, l'heure de clôture des soumissions de Transports Canada est 15 heures, heure locale. Étant donné qu'il s'agissait d'un appel d'offres à l'échelon national, nous avons voulu prendre connaissance de toutes les soumissions en même temps, ce qui a provoqué une certaine confusion. Au départ, Transports Canada avait décidé d'accepter la soumission de Budget sous toute réserve. Après avoir étudié toutes les données et consulté nos conseillers juridiques, nous avons décidé de rejeter cette soumission afin de préserver l'intégrité du processus de soumission, ce qui me semble extrêmement important.

M. Deniger: Merci, monsieur Mazankowski. Je voudrais passer à autre chose. Vous avez dit en Chambre, hier ou avant-hier, que le Cabinet avait été saisi du dossier de Nordair. Pourriez-vous nous dire si le document que vous avez renvoyé au Cabinet comporte une description des différentes soumissions, ou bien s'il contient une recommandation officielle de votre part?

M. Mazankowski: Il est difficile pour moi de répondre à cette question, monsieur Deniger. Ce n'est pas que je ne veuille pas vous renseigner, mais mes responsabilités au sein du Conseil des ministres m'imposent certaines restrictions que je ne voudrais pas enfreindre.

M. Deniger: Ce document a-t-il été renvoyé au comité du Cabinet ou au comité plénier?

M. Mazankowski: Il a été renvoyé au Cabinet et il est actuellement à l'étude.

M. Deniger: Autre chose, monsieur Mazankowski. Pourriez-vous nous faire part de vos intentions au sujet de l'aéroport de Prince-Albert?

M. Mazankowski: Mes intentions au sujet de l'aéroport de Prince-Albert ont été annoncées en septembre, ou octobre dernier. Nous avons indiqué que nous étions prêts à passer à l'action. Des négociations ont eu lieu avec les responsables de la municipalité. Si vous voulez savoir si ce projet a été annulé à la suite des résultats des élections partielles, je vous répondrai que ce n'est pas le cas.

M. Deniger: Comment avez-vous pu penser, monsieur Mazankowski, que je vous poserais cette question?

M. Mazankowski: Je suis dans les parages depuis assez longtemps et il y a des questions auxquelles je m'attends.

Le président: Merci, monsieur Deniger. Je vous inscris au deuxième tour. Monsieur Lumley... Excusez-moi, monsieur McDermid.

Avant de donner la parole à M. McDermid, je voudrais rappeler à ceux qui viennent d'arriver que je mettrai les crédits aux voix dès que nous aurons le quorum. Entre temps, j'aimerais donner la parole au plus grand nombre d'entre vous et je vous demanderais de vous limiter à trois ou quatre minutes. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Je voudrais vous remercier, monsieur le ministre, pour l'enquête indépendante que vous avez décidé de mener. C'est une question qui nous préoccupait beaucoup, M.

[Text]

karn and Mr. Jelinek and I have been concerned about. I am glad you acted in the way you did.

The first question concerns that independent hearing. Do you have any idea when Mr. Justice Grange might get under way with the hearings, with the investigation into the Mississauga mishap?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, first of all thank you, Mr. McDermid, for your remarks. I think, here again, we have clear evidence of the work of the Committee. I think you are absolutely correct that the work of the Committee and the recommendations that have been placed before me in this Committee assisted me in making that decision.

As to when the inquiry will commence, I cannot answer that question with any degree of precision at the present time. I am going to be meeting with Justice Samuel Grange early next week and we will be discussing the timetable, the appointment of commission counsel and other things relative to the inquiry. I think that it would be his intention to concentrate primarily on the Mississauga incident. In my preliminary discussions with him, he is of the view that he will in all probability be able to submit an interim report on the Mississauga incident well in advance of the six-month period. He will then proceed to the other items relative to the whole question of railway safety, the adequacy of inspectors and so forth. I will be in a better position as to the precise timetable after my meeting with him next week.

I think it is fair to say that he will want, sometime in the initial stages, to apprise himself of all the facts and apprise himself of the existing regulations and rules to get a better feeling for the whole question of railway transportation, rail safety and the role of the CTC vis-à-vis the matter of supervising safety and the investigation of accidents.

Mr. McDermid: Before he has the public part of the hearing.

Mr. Mazankowski: Indeed.

Mr. McDermid: Can we have your assurance Mr. Minister, that it will be a freewheeling, I think those were your terms earlier, hearing where people can come and make recommendations? I know there are many people in my particular constituency, and also in Mr. Jupp, and Mr. Blenkarn's, who would be most anxious to appear before the hearing. I trust that still holds true.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, that is the spirit within which I want the inquiry conducted and I have no reason to believe that it is not in the same spirit that the Justice wants to conduct the inquiry. I think it is important to make the proceedings accessible to everyone and make it as easy as possible for people to appear. While it is a very formal type of an inquiry, I think that Justice will be in a position to accommodate people who want to come forward and express their views and make representations.

Mr. McDermid: I was told I have one final question and since this is a wide-ranging discussion this morning, can we turn our attention just for a moment to the SOMMPS report and to a report on the administration of airports, et cetera, which I believe can be combined into a discussion point. What

[Translation]

Jupp, M. Blenkarn, M. Jelinek et moi-même. Je suis heureux des mesures que vous avez prises.

Ma première question porte sur ces audiences indépendantes. Savez-vous à quelle date le juge Grange sera disponible pour s'occuper de l'enquête et des audiences relatives à l'accident de Mississauga?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord remercier M. McDermid. Nous avons là, je pense, une autre preuve de la qualité des travaux du Comité. Vous avez absolument raison: les travaux et les recommandations des membres de ce Comité m'ont aidé à prendre cette décision.

En ce qui concerne la date du commencement de l'enquête, je ne peux pas vous donner de réponse précise pour le moment. Je dois rencontrer le juge Samuel Grange au début de la semaine prochaine. Nous discuterons du calendrier des audiences, de la nomination du conseiller auprès de la commission, et d'autres questions connexes. Je crois savoir que le juge a l'intention de s'occuper essentiellement de l'accident de Mississauga. Au cours des entretiens préliminaires que nous avons eus, il m'a indiqué qu'il pourrait sans doute présenter un rapport provisoire sur l'accident de Mississauga après moins de six mois. Il étudiera ensuite la question de la sécurité des chemins de fer, de l'utilité des inspecteurs, etc. Je serai mieux renseigné sur le calendrier précis après notre rencontre de la semaine prochaine.

Il voudra certainement se mettre au courant des faits et se familiariser avec les règlements existants avant de se pencher sur la question des transports ferroviaires, de la sécurité des chemins de fer et du rôle de la CCT en matière de surveillance de la sécurité et d'enquête en cas d'accident.

M. McDermid: Avant d'organiser des audiences publiques.

M. Mazankowski: C'est cela.

M. McDermid: Pourriez-vous nous assurer, monsieur le ministre, que ces audiences auront lieu en toute liberté, comme vous l'avez dit vous-même, c'est-à-dire que chacun pourra participer et faire des recommandations? De nombreux électeurs de ma circonscription et de celles de MM. Jupp et Blenkarn souhaitent vivement participer à ces audiences. Qu'en est-il?

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est dans cet esprit que je souhaite que l'enquête se déroule et je n'ai aucune raison de penser que le juge ne sera pas de mon avis. Il est important que tout le monde puisse participer. Bien qu'il s'agisse d'une enquête de caractère officiel, je pense que le juge pourra accéder aux requêtes des personnes qui voudront comparaître pour donner leur point de vue.

M. McDermid: On m'indique que j'ai droit à une dernière question. Étant donné que notre discussion de ce matin est très variée, j'aimerais attirer votre attention sur le rapport SOMMPS et sur un autre document portant sur l'administration des aéroports, etc. Je crois que nous pouvons discuter en

[Texte]

are your plans for looking at the entire recommendations from the SOMMPS report and from the report on the administration of airports. What do you plan to do with those reports?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to talk about the Airports Commission, I think that is what you . . .

Mr. McDermid: Yes.

Mr. Mazankowski: Mr. Hamblen, who is heading up that investigation or study, will be presenting his final report to me sometimes in February, the air administrator advises me. We will have to await that report before we take it further.

We have had some initial expressions from various communities, some in favour and some against. One particular community, Calgary, is really interested and keen in going ahead with the establishment of that kind of a concept on a pilot-project basis. Others have expressed some very grave reservations, so you can naturally see that there is a variance of opinion.

Mr. McDermid: Sure.

Mr. Mazankowski: With regard to the SOMMPS report, it still is my intention to refer the SOMMPS report and other related studies concerning the greater Toronto area to a special parliamentary committee or this Committee. I have asked the Parliamentary Secretary, Mr. Jelinek, to explore the matter further. We have had some draft terms of reference established for that. It would still be my intention to proceed with that type of committee process after the first of the year. As you can appreciate, I have to get the permission of the House Leader and get my mandate from the House of Commons, but we are proceeding in that direction and if we can overcome those particular obstacles I would hope that we might be able to proceed shortly after the first of the new year.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Minister. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. First of all, Mr. Chairman, on behalf of my colleagues I would like to thank the minister for his co-operation during the estimates. He has been here, I think, as many times, if not more, than any other minister.

• 1000

The Chairman: He looks tired, too.

Mr. McDermid: More in three months than the other Minister in three years, would you say?

Mr. Lumley: Well, I do not want to stretch a point . . .

An hon. Member: Leave well enough alone.

Mr. Lumley: I just want to thank the Minister for his co-operation, Mr. Chairman—and his officials.

I want to tie up some loose ends on the Committee meetings we have had here. I apologize that my questions are all over the place.

You mentioned in your speech to the Air Transport Association of Canada in Toronto that you were looking at peak pricing—changes along those lines in air transportation. Do

[Traduction]

même temps de ces deux rapports. Avez-vous l'intention d'étudier les recommandations de ces deux rapports? Qu'envisagez-vous?

M. Mazankowski: Monsieur le président, si j'ai bien compris, vous voulez parler de la Commission des aéroports . . .

M. McDermid: Oui.

M. Mazankowski: L'administrateur des transports aériens m'indique que M. Hamblen, le responsable de cette étude, me soumettra son rapport final en février. Je devrai donc prendre connaissance de ce rapport avant de vous répondre.

Plusieurs localités ont déjà fait connaître leurs réactions: certaines sont positives, d'autres, négatives. La ville de Calgary semble s'intéresser au principe d'un projet pilote. D'autres localités ont émis des réserves sérieuses, et comme vous le voyez, les avis sont partagés.

M. McDermid: C'est normal.

M. Mazankowski: Quant au rapport SOMMPS, j'ai l'intention de le renvoyer, ainsi que d'autres études connexes portant sur la région métropolitaine de Toronto, devant un comité parlementaire spécial, ou devant ce Comité-ci. J'ai demandé à M. Jelinek, secrétaire parlementaire, d'étudier la question. Nous avons rédigé plusieurs ébauches d'ordre de renvoi. J'ai l'intention de confier à un comité l'étude de ces rapports, dès le début de l'année prochaine. Je devrai d'abord obtenir l'autorisation du leader de la Chambre et recevoir mon mandat de la Chambre des communes, mais j'espère que nous pourrions commencer dès que ces conditions auront été remplies, c'est-à-dire peu après le nouvel an.

M. McDermid: Merci, monsieur le ministre. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais remercier le ministre pour sa collaboration à l'étude du budget. Je suis certain qu'il a comparu plus souvent que les autres ministres.

Le président: Il a l'air fatigué.

M. McDermid: J'ai l'impression qu'il a comparu plus souvent en trois mois que son prédécesseur en trois ans, n'est-ce pas?

M. Lumley: Je ne voudrais pas trop insister.

Une voix: Cela suffit.

M. Lumley: Je voulais simplement remercier le ministre et ses collaborateurs pour leur coopération, monsieur le président.

J'aimerais régler un certain nombre de points de détail, et je vous prie de m'excuser si mes questions sont décousues.

Dans le discours que vous avez prononcé à Toronto devant la Air Transport Association of Canada, vous avez dit que vous envisagiez de modifier les prix haute saison. Avez-vous l'inten-

[Text]

you plan on implementing a peak-pricing system just for the airlines, Mr. Minister?

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, we are at the present time receiving feedback from the air carriers, from the Consumers' Association of Canada and provincial governments, and indeed from everyone who has an interest in the air transportation industry. At the present time I am not in a position to indicate to the Committee just whether we are getting a positive feedback or a negative feedback on that particular issue. But I think it is fair to say our airport infrastructure is built essentially to accommodate traffic at the peak periods, and if we can get a more even flow of traffic we can certainly maximize the utilization of those facilities. It is towards that end we are attempting to provide the kind of penalties or incentives to facilitate the evening-out of the flow of traffic. I can assure the Committee if the response from the carriers and other sectors which will be responding is positive—through discussions with the Air Transport Association of Canada, I think they are of the view this can be achieved, and if there are no overriding obstacles, it would be my hope we might be able to move in that direction.

Mr. Lumley: Just on basic principle, it should make sense. But obviously, without knowing all the details, it is very difficult to comment.

Do I understand from your response to Mr. McDermid's question concerning the control of municipal airports that you have not yet had the final report from the Commission?

Mr. Mazankowski: No. We did have an interim report and we released it to all the cities that have airports, just to get some feedback. When I assumed the position of Minister, that report was pretty well completed and we decided to release it and to continue with the study. I think it has a lot of merit. We are now getting expressions of view which are to some extent at variance, as I indicated to Mr. McDermid. Some cities are very keen, others are very reluctant.

Mr. Lumley: Does it include the ultimate privatization, say, of airports—or is it just interim?

Mr. Mazankowski: Well, I do not think it goes quite that far. I think we are talking about the setting up of a commission which would give a greater degree of local autonomy in the operation of an airport. We think there is some merit in that, in that the local community can market and merchandise an airport perhaps more effectively than we can from a central location.

Mr. Lumley: But is this an interim step to a possibility some day of even privatizing airports, such as they do in the United States?

Mr. Mazankowski: Well, I suppose it could lead to that eventually. But certainly it is not my intention.

Mr. Lumley: On the SOMMPS Report, I would respectfully suggest, as I did, as you know, when the House first sat, that if you have intentions of referring discussion on inter-city passenger transportation, it should be much broader than just the Toronto area. I think the whole inter-city passenger transportation subject—because what you do in Toronto obviously

[Translation]

tion, monsieur le ministre, d'imposer un système de prix haute saison aux sociétés aériennes?

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous recueillons actuellement les réactions des sociétés aériennes, de l'Association canadienne des consommateurs, de gouvernements provinciaux, et enfin, de représentants de nombreux secteurs des transports aériens; je ne peux pas vous dire si ces réactions sont positives ou négatives. Il faut néanmoins reconnaître que nos aéroports ont été conçus en fonction du trafic aérien pendant les périodes de pointe, et si nous pouvions régulariser le trafic, nous pourrions certainement maximiser le rendement des aéroports canadiens. C'est donc dans un but de régularisation du trafic que nous envisageons d'imposer des sanctions et d'offrir des stimulants. Je puis vous assurer que les compagnies aériennes ont réagi de façon très positive. D'après les discussions que nous avons eues avec la Air Transport Association of Canada, il semble que cet objectif pourra être atteint, sauf obstacle majeur.

M. Lumley: Le principe de base me semble tout à fait valable, mais il est difficile de juger sans connaître tous les détails.

D'après ce que vous avez répondu à M. McDermid, il me semble que vous n'avez pas encore reçu le rapport définitif de la commission chargée d'étudier le contrôle des aéroports municipaux?

M. Mazankowski: Non. Nous avons reçu un rapport provisoire que nous avons fait parvenir à toutes les villes dotées d'un aéroport. Ce rapport était sur le point d'être terminé lorsque je suis entré en fonction. Nous avons donc décidé de le publier et de poursuivre cette étude. Ce premier rapport est extrêmement intéressant. Comme je l'ai dit à M. McDermid, nous recueillons actuellement à ce sujet des réactions diverses. Certaines localités semblent enthousiastes, d'autres sont plus réticentes.

M. Lumley: Ce rapport porte-t-il sur la privatisation des aéroports, ou s'agit-il simplement d'un rapport provisoire?

M. Mazankowski: Ce rapport ne va pas si loin. Il s'agit de constituer une commission qui accordera aux municipalités plus d'autonomie en matière de gestion des aéroports. Nous pensons que la gestion centralisée a peut-être moins de mérites que la gestion locale.

M. Lumley: S'agit-il d'une première étape vers la privatisation des aéroports, comme elle existe aux États-Unis?

M. Mazankowski: Cela peut effectivement déboucher sur la privatisation, mais ce n'est pas mon intention.

M. Lumley: J'aimerais revenir sur le rapport SOMMPS. Comme je l'ai dit au début de la session, l'étude du système de transport interurbain ne saurait se limiter à la région métropolitaine de Toronto. Je crois qu'il faut considérer le transport interurbain dans son ensemble, car les mesures que vous prenez à Toronto se font nécessairement sentir à Montréal, à

[Texte]

affects what you do in Montreal or Ottawa or Windsor; for example, if you go ahead with STOL—and hopefully, in the terms of reference, Mr. Minister, you will give serious consideration to the whole broad spectrum on inter-city passenger transportation rather than just the major Metropolitan Toronto area, as you indicated in your comments to Mr. McDermid.

My final question on the air side: your recent decision to go ahead with the Commission on Air Safety—one of the items which has come out of that hearing on government aircraft and the safety precautions et cetera which are taken with government aircraft. Do you plan on taking any disciplinary action with any of your officials concerning the lack of regulations that they have not adhered to in the past?

• 1005

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I probably have read the same press reports as you have, and I would not be doing anything, or even thinking of considering anything along that line until I had an opportunity to read the final or interim report. I think we all agree, and I want to say this—and I am sure my officials agree—that we in Transport Canada should be setting the example, and I think that will be the commitment that we will be following.

Mr. Whelan: You better get some new planes.

Mr. Mazankowski: Thank you.

With respect to your comments, Mr. Lumley, on the question of broadening the intercity passenger study, while I sympathize with what you are saying, my feeling was that in the Toronto area we have a number of outstanding issues, such as the future of the Toronto International Airport, Pickering, STOL, and things of that nature, also encompassing the whole problem of intercity passenger service. Really we have not had an overview look at the transportation issues in the Toronto area, and it was my intention to sort of confine it to that particular area, because there are some problems that are rather unique to the Toronto area. And perhaps, through the hearings, the recommendations that may follow therefrom may very well have some bearing on intercity transportation services across the country.

The Chairman: Thank you.

Mr. Lumley: One more question, Mr. Chairman?

The Chairman: I will put you down for the second round.

Mr. Lumley: Just a short one on the Crowsnest discussion. I think in Mr. Murta's comments during the preparation of his report he said that the government in all likelihood would be having a committee study of the Crowsnest rate. Is this your intention? Was he speaking on behalf of the government? And, if you do plan to have a committee study this, will it be a Parliamentary committee or an outside one?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have not made a decision on that matter, in the first place.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley.

[Traduction]

Ottawa ou à Windsor. Je pense par exemple au système ADAC. J'espère, monsieur le ministre, que le mandat du Comité permettra d'étudier l'ensemble des transports interurbains, et pas seulement la région métropolitaine de Toronto, comme vous l'avez dit à M. McDermid.

Ma dernière question porte sur les transports aériens: à la suite des audiences qui ont eu lieu au sujet des avions du gouvernement, des mesures de sécurité, etc., vous avez décidé de charger une commission d'étudier la sécurité aérienne. Comptez-vous prendre des mesures disciplinaires à l'endroit de certains de vos fonctionnaires en ce qui a trait à leur non-respect de certains règlements?

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai probablement lu les mêmes articles de presse que vous, et je n'oserais même envisager de faire quoi que ce soit tant que je n'aurai pas lu le rapport intérimaire ou final. Mes adjoints et moi en convenons: Transports Canada devrait donner l'exemple, et c'est cet engagement que nous comptons respecter.

M. Whelan: Vous feriez mieux d'acheter de nouveaux avions.

M. Mazankowski: Merci.

Monsieur Lumley, pour ce qui est de vos observations sur l'élargissement du mandat de l'étude sur les transports interurbains, bien que je comprenne ce que vous préconisez, j'estime que nous devons résoudre un bon nombre de questions importantes pour Toronto, telles que l'avenir de l'aéroport international de Toronto, Pickering, l'ADAC, et ainsi de suite, et tout cela fait également partie des problèmes généraux des services de transport interurbain. Nous n'avons jamais vraiment procédé à une étude générale des problèmes de transport de la région de Toronto. J'ai donc voulu limiter cette étude à cette région, parce que certains problèmes ne touchent que cette région. Les recommandations qui découleront des audiences pourraient fort bien avoir une incidence sur les services de transport interurbain dans tout le Canada.

Le président: Merci.

M. Lumley: Une dernière question, monsieur le président?

Le président: Je vous inscris au deuxième tour.

M. Lumley: Une toute petite question sur la passe du Nid-de-Corbeau. Si je ne m'abuse, au cours de la préparation de son rapport, M. Murta avait déclaré que, selon toute vraisemblance, le gouvernement confierait à un comité le mandat d'étudier le taux du Nid-de-Corbeau. Est-ce là votre intention? Parlait-il alors au nom du gouvernement? Si vous entendez confier cette question à un comité, sera-ce à un comité parlementaire ou à un organisme extérieur?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je précise d'abord que je n'ai même pas pris de décision à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Lumley.

[Text]

Mr. Ferguson.

Mr. Ferguson: Mr. Chairman, Mr. Minister, I, too, am delighted to see you here so often. I do not know how you get the time to make all these meetings. I have difficulty myself.

My background, sir, dictates that I be concerned about safety. For the past 16 years in this country, in Canada, and I have been around the harbour ports, particularly in the City of Saint John, safety on the ports has been completely ignored by the previous administration. And one of the reasons I came here, sir, was to try to correct what I like to call the tremendous injustice towards the workers, too many injuries in the Port in the City of Saint John, which I happen to have the honour to represent, and too many deaths over the years. And it is bad in every port in Canada. It is serious. And in Saint John we have an excellent workforce at the Port, and safety is becoming an overriding concern, not only with their member of Parliament but with every worker, and something must be done immediately. And, Mr. Minister, on behalf of all those hard workers and loyal and concerned citizens of the Port, I would appeal that you set up immediately some sort of an inquiry to look into the problem. As you say, it is another inquiry and it costs money. But there has to be proper safety standards set for those workers, or what is going to happen is that they are just going to walk off the job and we are not going to have anybody to ship the wheat and to ship the car parts, and we are going to be in real trouble. And I believe there has to be safety officers put into place with some authority so that they can see that poor equipment is not being used—because the record is one that is staggering. And it is not getting any better. And this is 1979. I would like you to reply to that before I ask you a second question, sir.

Mr. Mazankowski: I appreciate your comments, very much, Mr. Ferguson. Someone asked me the other day, in jest I believe, when I was going to order an inquiry into marine safety. We have one on air and one on rail. My gosh! But I think your suggestion is very genuine and very sincere. I will try to respond, then perhaps Mr. Sinclair might be able to supplement my statement.

• 1010

Mr. Ferguson: Also, Mr. Minister, before you reply and if you do not have it at your fingertips, could I have that dismal record of every port in Canada during the last ten years—of the injuries and the deaths? Would you get me those figures right away, please?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman to Mr. Ferguson, to the extent that those figures are available, we will certainly respond and provide that information.

Mr. Ferguson: I am sorry to interrupt you but I did not want to miss that.

Mr. Mazankowski: Well, on the question of safety and particularly with the issue surrounding the port of Saint John,

[Translation]

Monsieur Ferguson.

M. Ferguson: Monsieur le ministre, je suis également ravi de vous voir ici si souvent. Je ne sais pas comment vous réussissez à être présent à toutes ces réunions. J'éprouve moi-même de la difficulté à cet égard.

Mon expérience personnelle me force à me préoccuper des questions de sécurité. Au cours des 16 dernières années, au Canada, la sécurité dans les ports a été entièrement négligée par l'administration précédente, et j'en sais quelque chose pour avoir vu de nombreux ports, et notamment celui de la ville de Saint-Jean. Entre autres raisons, si je me suis fait élire, c'est pour tâcher de corriger l'injustice extrême dont souffrent des travailleurs, pour tâcher de réduire le nombre d'accidents graves et de décès qui sont survenus dans le port de la ville de Saint-Jean, ville que j'ai l'honneur de représenter. Tous les ports du Canada sont également touchés par ce fléau. Le port de Saint-Jean est doté d'excellents travailleurs, pour lesquels la sécurité commence à devenir la préoccupation première: c'est un sentiment que je partage. Il faut immédiatement prendre des mesures. Monsieur le ministre, au nom de tous ces travailleurs dévoués, au nom de tous les citoyens qu'inquiète cette situation, je vous implore d'ouvrir immédiatement une enquête pour examiner le problème. Vous me direz sans doute que c'est une autre enquête et que cela coûte de l'argent. Il faut toutefois que soient établies, pour ces travailleurs, des normes de sécurité adéquates. Autrement, ils vont quitter leur emploi, nous n'aurons plus personne pour expédier le blé et les pièces d'automobile, et c'est alors que nous aurons vraiment des problèmes. J'estime qu'il faudrait nommer des agents de sécurité ayant le pouvoir d'interdire l'utilisation de matériel en mauvais état, parce que la situation actuelle est absolument navrante et est loin de s'améliorer. Pourtant, nous sommes en 1979. Je voudrais que vous répondiez à cela avant que je vous pose une deuxième question.

M. Mazankowski: Monsieur Ferguson, je vous comprends très bien. Quelqu'un m'a demandé l'autre jour, en rigolant je suppose, quand j'allais ordonner que se tienne une enquête sur la sécurité maritime. Nous avons déjà une enquête sur les transports aériens, une autre sur les transports ferroviaires. Mon Dieu! Je pense toutefois que votre proposition part d'un bon principe et qu'elle est sincère. Je vais tâcher d'y répondre. M. Sinclair pourrait ensuite essayer de compléter ma réponse.

M. Ferguson: Monsieur le ministre, avant de vous laisser répondre, puis-je également vous demander de me communiquer les tristes statistiques des accidents et des décès survenus dans chaque port, au Canada, au cours des dix dernières années? Si vous n'avez pas cela sous la main, pourriez-vous me le communiquer le plus rapidement possible?

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Ferguson, ces chiffres seront fournis s'ils sont disponibles.

M. Ferguson: Excusez-moi de vous avoir interrompu, mais je ne voulais pas oublier cela.

M. Mazankowski: Pour ce qui est de la sécurité et, notamment, de la sécurité au port de Saint-Jean, c'est une question

[Texte]

this matter is being looked into and I understand it is a very sensitive issue. The department has been checking into the issues surrounding the problems, particularly at the port of Saint John. I am not sure whether the full particulars have been received yet but perhaps the Marine Administrator, Mr. Gordon Sinclair, might be able to respond and bring us clearly up to date with respect to the port of Saint John.

Mr. G. M. Sinclair (Administrator, Canadian Marine Administration, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

Over the last several months, both through the efforts of the Port of Saint John, the Maritime Employers' Association, the Longshoremen's Union, the Department of Transport, we have been examining this issue. The Maritime Employers' Association in Saint John has offered to take on safety inspectors. Along with the participation of the union, the offer has been made. There has been some suggestion that the Department of Transport should take on this particular role on a full-time, three shifts a day, seven day a week basis.

We have been looking at the practices in Saint John over the past several months and have ship safety inspectors on the scene in Saint John—we have always had them on the scene in Saint John—and are continuing to monitor the situation and the practices that are involved there in order to improve the situation that has resulted in several very serious accidents in the Port of Saint John over the last year or so.

Mr. Ferguson: Mr. Chairman, I am for the Transport looking after it. The other situation is not acceptable to me nor to the unions—I do not know, perhaps MEA, but not to the unions and certainly not to the MP. I do not accept the program put forward.

Number two, as you know, there is no question we have the best shipbuilding and drydock, I suppose, anywhere in North America. We do have fairly high unemployment in the area, in Eastern Canada. I would like to know what is happening about the Borden-Cape Tormentine ferry, the new CN ferry. Has the contract been let or is it going to be let to Saint John? I do have a little bit of concern and interest in that, Mr. Minister. And could you advise me if we are getting it in Saint John today, please?

The Chairman: We have applied for Halifax.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I cannot give you that information. I can say to the Committee that the contract will be awarded to a Canadian company. My understanding is that CN Marine will be making the announcement about December 12 or thereabouts but we are very pleased that this vessel will be built in a Canadian yard.

Mr. Ferguson: I would be extremely pleased if it is built in my city. That is all the questions, and thank you very much, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Ferguson.

Mr. Turner.

[Traduction]

que nous examinons. Si je comprends bien, il s'agit d'une situation très délicate. Le ministère a effectué des études sur les divers aspects de la question, en particulier au port de Saint-Jean. Je ne suis pas certain que nous ayons déjà obtenu tous les détails, mais l'administrateur de l'Administration du transport maritime, M. Gordon Sinclair, pourrait peut-être nous répondre et nous fournir une mise à jour au sujet du port de Saint-Jean.

M. G. M. Sinclair (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada): Merci, monsieur le président.

Ces derniers mois, l'Administration du port de Saint-Jean, l'Association des employeurs des Maritimes, le Syndicat des débardeurs et le ministère des Transports ont examiné cette question ensemble. L'Association des employeurs des Maritimes, à Saint-Jean, s'est offerte à engager des inspecteurs de sécurité. Cette offre a été faite en collaboration avec le syndicat. On a laissé entendre que ce devrait être le ministère des Transports qui se charge de cette fonction à plein temps, sept jours par semaine, à raison de trois postes par jour.

Ces derniers mois, nous avons étudié les méthodes de travail au port de Saint-Jean. Nous avons des inspecteurs de sécurité des navires sur place; nous en avons toujours eus à Saint-Jean. Nous continuons de surveiller la situation et d'analyser les méthodes de travail pour améliorer la situation et empêcher que se reproduisent les graves accidents qui ont eu lieu au cours de la dernière année.

M. Ferguson: Monsieur le président, quant à moi, j'estime que ce devrait être le ministère des Transports qui s'en occupe. La solution de rechange n'est acceptable ni selon moi ni selon les syndicats; elle est peut-être acceptable pour l'Association des employeurs, mais les syndicats et le député s'y opposent. Je n'accepte pas le programme proposé.

Deuxièmement, comme vous le savez, nous avons sans doute les meilleurs chantiers de construction de navires et les meilleurs bassins de radoub d'Amérique du Nord. Pourtant, dans l'Est du Canada, nous avons un taux de chômage relativement élevé. Je voudrais savoir ce qu'il en est du nouveau traversier du CN, entre Borden et Cap Tormentine. Le contrat a-t-il été accordé et va-t-il être accordé à Saint-Jean? Je m'intéresse évidemment un tantinet à cette question, monsieur le ministre. Je vous saurais donc gré de me dire si ce contrat est accordé à Saint-Jean.

Le président: Nous avons présenté une demande au nom de Halifax.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne peux vous fournir ce renseignement. Je peux assurer au Comité que le contrat sera octroyé à une société canadienne. Si je comprends bien, CN Marine annoncera sa décision aux environs du 12 décembre, mais nous sommes ravis de dire que ce navire sera construit dans un chantier canadien.

M. Ferguson: Je serais ravi d'apprendre qu'il sera construit dans ma ville. Ce sont là toutes mes questions; merci beaucoup, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Ferguson.

Monsieur Turner.

[Text]

Mr. Turner: Mr. Minister, can you tell me why the officials of the Ministry of Transport and the CTC have not enforced the safety rules and regulations of air, rail and marine? They have been on the books for decades. The unions and men have complained about this for years and nothing has happened.

I can remember trying for a tough old engineer, Larry Swift, in London, Ontario. We went to Windsor and the engine was riding very, very rough. We went into the boss and told him about it and he just laughed. The minute I said, "I will call the CTC", they took the engine off and we returned with another engine that night. So you had to scare them and complain bitterly before they would move. Can you tell me why with your department officials, and I do not care what government is in power?

• 1015

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, the accuracy or inaccuracy of that allegation will be provided in the two inquiries that are currently going on. We have an inquiry into civil aviation air safety and we have an inquiry into railway safety. I am sure, Mr. Turner, you would not want me to preclude the conclusions of either of those commissions of inquiry before associating myself with the statements that you have made.

Mr. Turner: Can you tell me why Mr. Justice Grange was chosen to hold the public inquiry? Does he have any railroad experience? When he was going to college, did he work during the summer on railroads, or anything like that?

Mr. Mazankowski: We decided to select a man who had the facility and the capacity to conduct a full-fledged, no-holds-barred objective inquiry. It was the recommendation, I believe, of this Committee and other people that have made representations to me that he should be a high-profile Supreme Court justice. Mr. Grange comes with impeccable credentials and I am satisfied and sure that he will carry out his mandate in the fashion in which we as a committee and we as Canadians would desire it to be carried out.

Mr. Turner: In your opinion, does he understand the terms and working conditions and language of railroading in Canada?

Mr. Mazankowski: Well, I am convinced that if he does not today, he certainly will by the time he is through.

Mr. Turner: Does he have the power to hire rail experts, especially from the union brotherhood side as they have a legislative board who have been complaining about rail safety for years and nothing ever happened.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, one of the resources that will be given to Mr. Justice Samuel Grange is the fact that he will be provided with expert assistance in both the fields of the movement of dangerous goods and railway transportation and matters related to safety.

[Translation]

M. Turner: Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire pourquoi les fonctionnaires du ministère des Transports et de la CCT n'ont pas appliqué les règles et les règlements de sécurité des transports aériens, ferroviaires et maritimes? Ces règles existent depuis des dizaines d'années. Les syndicats et les travailleurs se plaignent de cette situation depuis des années; pourtant, on ne réagit pas à leurs plaintes.

Je me souviens d'avoir eu à plaider pour un bon vieux mécanicien, Larry Swift, de London, en Ontario. Nous nous sommes rendus jusqu'à Windsor et la locomotive répondait très mal aux commandes. Nous sommes allés voir le patron, nous lui avons fait part du problème, et il s'est contenté de rire. Dès que j'ai dit «j'appelle la CCT», la locomotive a été mise en service, et nous sommes retournés avec une autre locomotive ce soir-là. Il fallait donc leur faire peur et pousser les hauts cris pour qu'ils réagissent. Les fonctionnaires de votre ministère et vous-même pourraient-ils me dire pourquoi? Peu importe, d'ailleurs, quel est le gouvernement au pouvoir.

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'exactitude ou l'inexactitude de cette allégation sera démontrée par les deux enquêtes en cours actuellement. Nous effectuons une enquête sur la sécurité de l'aviation civile et une autre sur la sécurité des transports ferroviaires. Je suis certain, monsieur Turner, que vous ne voulez pas que je préjuge des conclusions de l'une de ces commissions d'enquête en m'associant à vos déclarations.

M. Turner: Pouvez-vous me dire pourquoi l'enquête publique a été confiée au juge Grange? A-t-il une expérience quelconque des transports ferroviaires? Lorsqu'il fréquentait l'université, a-t-il travaillé sur les chemins de fer pendant l'été, ou a-t-il eu une expérience semblable?

M. Mazankowski: Nous avons décidé de choisir un homme qui pourrait facilement et adéquatement effectuer une enquête objective, complète et sans réserve. Si je ne m'abuse, c'est le Comité et d'autres personnes n'ayant présenté des instances qui m'ont recommandé de choisir un juge de la Cour suprême qui soit bien connu. M. Grange jouit d'une réputation impeccable, et je suis absolument certain qu'il respectera son mandat comme le Comité et comme tous les Canadiens veulent qu'il le respecte.

M. Turner: Selon vous, comprend-il les conditions de travail et le vocabulaire des chemins de fer du Canada?

M. Mazankowski: S'il ne comprend pas aujourd'hui, il les comprendra certainement d'ici la fin de son enquête, j'en suis sûr.

M. Turner: A-t-il le pouvoir d'engager des spécialistes des transports ferroviaires, notamment ceux du syndicat des cheminots, qui est doté d'un conseil législatif et se plaint de la sécurité ferroviaire depuis des années, sans que cela change quoi que ce soit à la situation.

M. Mazankowski: Monsieur le président, entre autres ressources accordées au juge Samuel Grange, il bénéficiera de l'aide de spécialistes en transport de produits dangereux par chemin de fer et en sécurité ferroviaire.

[Texte]

Mr. Turner: One of the terms is the responsibility for safety of roadbed, tracks, equipment and signals. The railroads have the responsibility now, why does not somebody in the department enforce the rules and regulations we have now. We would not have an inquiry today if these rules and regulations had been enforced.

Mr. Mazankowski: Well, I think this is the purpose for the inquiry, to get an objective assessment whether the rules and regulations are adequate, and secondly whether they are being enforced properly.

Mr. Turner: Why did we have to have a spill and evacuate 250,000 people from a city in Canada before we had an inquiry? Why did everybody sit back and wait and then as soon as something happens, bang?

Mr. Mazankowski: Perhaps you could ask yourself that same question.

Mr. Turner: Well, I have asked some of your officials that for 11 years and nothing ever happened.

Mr. Mazankowski: You have been more vocal in the last six months than you have been for the last six years, I can tell you that.

Mr. Turner: Well, I was in a position I could not talk, as you know, as the Deputy Speaker. But I certainly . . .

Some hon. Members: Oh, oh.

Mr. Turner: Do not forget, in my first speech, and you were there then in the House of Commons, the very thing I talked about two months ago, I talked about eleven and twelve years ago. Nobody was listening; you are all listening now though.

Mr. Mazankowski: I simply repeat, Mr. Chairman, for your sake and for the sake of the members of this Committee, the railway system did not fall apart in the last six months.

Mr. Turner: No, but we have been crying for years and nobody ever listened and nothing ever happened.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Gass.

Mr. Gass: Mr. Chairman, I would like to also add my brief remarks to the minister for being at both these meetings. It has been a pleasure for me to sit in and listen on most occasions because I figured the people who were here had more expertise, like yesterday in the grain, than I had being from the east and not that much to do with grain, so I sat back and listened.

But there are two things in transport in the east that concern me. One is the airport at Charlottetown and the fact that we have been going back and forth for the last three years from one design to another. The original design was scrapped because it was going to cost too much. They figured they would save a million dollars by going to a modular design. The new design, the modular design now apparently is going to cost as much or more than the original design in 1977. Mr.

[Traduction]

M. Turner: Un aspect de la sécurité est celui de la plateforme, des voies, du matériel et des signaux. Actuellement, ce sont les compagnies qui en sont responsables. Pourquoi un fonctionnaire du ministère ne surveille-t-il pas l'application des règles dont nous disposons maintenant? Si ces règles avaient été respectées, nous n'aurions pas besoin d'une enquête aujourd'hui.

M. Mazankowski: Je pense que c'est justement là l'objet de l'enquête: évaluer objectivement si les règles sont bonnes et si elles sont correctement appliquées.

M. Turner: Pourquoi faut-il un déraillement et l'évacuation de 250,000 personnes pour tenir une enquête? Pourquoi avons-nous tranquillement attendu pour nous précipiter aussitôt qu'un problème surgit?

M. Mazankowski: Vous pourriez peut-être vous poser cette même question.

M. Turner: Je pose ces questions depuis près de 11 ans à certains des fonctionnaires de votre ministère, et il ne se passe jamais rien.

M. Mazankowski: Vous avez beaucoup plus parlé au cours des six derniers mois qu'au cours de six dernières années, cela je peux vous l'affirmer.

M. Turner: J'étais dans une situation où je ne pouvais pas parler, comme vous le savez, en ma qualité d'orateur-adjoint. Toutefois, j'ai certainement . . .

Des voix: Oh, oh!

M. Turner: N'oubliez pas que dans mon premier discours à la Chambre des communes, il y a deux mois, et vous étiez présents, j'ai parlé de choses qui se produisent depuis 11 ou 12 ans. Or, personne ne m'écoutait. Cependant, maintenant, vous m'écoutez tous.

M. Mazankowski: Je répète, simplement, monsieur le président, pour que les membres du Comité le comprennent, que le système ferroviaire du Canada n'est pas tombé en ruines au cours des six derniers mois.

M. Turner: Non, mais nous nous plaignons depuis des années et personne n'a jamais écouté; rien ne s'est jamais produit.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Gass.

M. Gass: Monsieur le président, j'aimerais également exprimer mes remerciements au ministre pour sa présence au cours de ces deux réunions. J'ai éprouvé du plaisir à m'asseoir ici et à écouter, la plupart du temps, parce que je me suis dit que les députés présents avaient plus d'expérience en ce qui a trait au transport des céréales, chose dont nous parlions hier, que je n'en ai, étant donné que je viens de l'est.

Il y a toutefois deux questions relatives au transport dans l'Est qui me préoccupent. L'une est celle de l'aéroport de Charlottetown et le fait qu'au cours des trois dernières années nous sommes passés d'un plan à l'autre. Le plan original a été rejeté parce qu'il allait être trop coûteux. On s'est dit qu'on allait économiser 1 million de dollars en ayant recours à une construction modulaire. Le nouveau plan, le plan modulaire, va, selon toute vraisemblance, nous coûter autant, sinon plus,

[Text]

Minister, can you now tell me, has any decision been reached on the design that is proposed for Charlottetown, and if so, when can we expect commencement of the project?

• 1020

Mr. Mazankowski: No, the decision has not been reached at the present time. It is under very active consideration I can tell the hon. member, and I would hope that we will be in a position to make an announcement fairly soon. Mr. McLeish might be able to elaborate further because he has been involved directly.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Administration, Transport Canada): No, you are quite correct, Mr. Minister. We are approaching the final stage of our consultations with the carriers with respect to the Truro building design. I would expect it to be resolved early in the new year.

Mr. Gass: My second question would be on the new ferry, carrying on from Mr. Ferguson's question. The ferry is being built and originally this summer we met with CN Marine, and I was told that there would be no restaurant facilities on board. I, as a member, could not accept that because of the fact that the ferry system is used for transporting increasing numbers of tourists to P.E.I. Much more important than the tourists are the regular users of the ferry system between Borden and Tormentine. The truck drivers, the salesmen, the farmers, and so on, who use the time on the ferry to eat their breakfast or their dinner to minimize the stop-over time on the highway for meals. They utilize that time on the ferry to good advantage.

The truck drivers especially are concerned that the restaurant facilities on the Preston crossings, the restaurant services, have been reduced and there are no meal facilities between 1.00 a.m. and 10.00 a.m. the following day. The 1.00 a.m. is not that critical, but the 6.00 a.m. crossings to the 10.00 a.m. crossings have no restaurant services. This is the problem that I am concerned about. I have been in touch with CN Marine on numerous occasions and they come back and say that they are now operating the service with an eye to trying to be efficient and save money. That is commendable but they are forgetting about the service part. We have lost nine jobs on that crossing because of the cutback in these services on the regular crossing. Mr. Minister, could you now tell me if there is any possibility that the Department of Transport would be prepared to subsidize the restaurant facilities for those hours that is on existing crossings?

On the new boat, we were advised earlier this summer that there would be no restaurant facilities. We pushed the Department of Transport and CN Marine, and with your help, sir, we have been advised by CN Marine that there will now be restaurant facilities. The space will be built into the new boat. We have no commitment, no guarantee, that there will, in fact, be restaurant services even if the space is there. Apparently it has been pushed back and forth between CN Marine and the Department of Transport. I am happy that at least we have

[Translation]

que le plan original de 1977. Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si une décision a été prise quant au plan proposé pour l'aéroport de Charlottetown et, dans l'affirmative, quand pouvons-nous envisager le début des travaux?

M. Mazankowski: Non, la décision n'a pas encore été prise. Je peux toutefois assurer à l'honorable député que nous examinons la question de très près et que j'espère pouvoir déclarer bientôt ce que nous comptons faire. M. McLeish pourrait sans doute vous fournir de plus amples détails, puisqu'il a directement participé à ces travaux.

M. W. M. McLeish (administrateur, Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Non, vous avez bien raison, monsieur le ministre. Nous approchons de l'étape finale de nos consultations avec les compagnies aériennes au sujet du plan du bâtiment de Truro. Je m'attends à ce que cela soit résolu au début de la nouvelle année.

M. Gass: Ma deuxième question donne suite à celle de M. Ferguson, au sujet du nouveau traversier, qui est en train d'être construit. Cet été, j'ai rencontré des représentants de CN Marine, qui m'ont dit que le navire ne serait pas doté d'un service de restauration. En ma qualité de député de la région, je ne peux accepter cela; en effet, ce traversier servira au transport d'un nombre toujours croissant de touristes à l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a également des voyageurs qui sont beaucoup plus importants que les touristes; ce sont les utilisateurs réguliers du traversier entre Borden et Tormentine. Je veux parler des camionneurs, des démarcheurs, des agriculteurs et des autres voyageurs qui profitent du temps passé sur le traversier pour prendre le petit déjeuner, ou autre repas, afin de réduire au minimum le nombre d'arrêts le long de leur route. Ils mettent à profit le temps de la traversée.

Les chauffeurs de camions, en particulier, se plaignent du fait que les services de restauration pour la traversée de Preston ont été réduits et qu'il n'y a pas de service entre 1h00 et 10h00. Le service de restauration sur le traversier de 1h00 n'est peut-être pas essentiel mais la traversée qui s'effectue entre 6h00 et 10h00 n'offre aucun service de restauration. C'est ce problème qui me préoccupe. Je suis entré en communication avec CN Marine à plusieurs reprises et l'on m'a répondu que l'on voulait exploiter ce service de manière efficace et économique. C'est un but louable mais on oublie qu'il s'agit, après tout, d'un service. Nous avons perdu neuf emplois, sur ce traversier, en raison de la réduction des services pour les traversées régulières. Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire maintenant s'il est possible que le ministère des Transports soit prêt à subventionner les services de restauration pour les traversées actuelles?

On nous a signalé, au début de l'été, qu'il n'y aurait pas de service de restauration sur le nouveau navire. Nous avons insisté auprès du ministère des Transports et de CN Marine et, grâce à votre aide, monsieur, CN Marine nous a maintenant annoncé qu'il y aurait des installations de restauration. L'espace nécessaire sera donc prévu. Toutefois, rien ne nous garantit qu'il y aura, en fait, des services de restauration, même si des locaux sont disponibles. Il semble que cela fasse l'objet de discussions constantes entre CN Marine et le ministère des

[Texte]

taken the first step in the right direction in having the facilities there. The question that I want answered today is are you now, sir, prepared to commit the Department of Transport into subsidizing the restaurant services, if necessary, when the new boat is put into service?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, first of all, I know that Mr. Gass is speaking with very genuine concern. He has written to me and talked to me personally. I have had representations from other members from P.E.I. as well on this matter and, indeed, it is something that I am presently wrestling with. Mr. Gass asked me whether we are prepared to subsidize the meal service. The federal government is subsidizing CN Marine to the tune of \$122 million annually right at the present time. I am not sure whether there is anything designated specifically for meal service, but it is a fairly significant amount of money.

We have discussed this particular problem with officials of CN Marine, both in private conversations and in an official way through official correspondence. It has been their desire to attempt to rationalize the service to achieve the most cost-effective kind of system available.

• 1025

I certainly will take your representations into consideration and will have a look at it again; and I will be talking further with CN Marine but I cannot give the honourable member the kind of undertaking that he is wanting right at the present time.

Mr. Giroux may have something further to comment on this.

Mr. R. Y. J. Giroux (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada): Just to add, Mr. Chairman, that the Prince Edward Island service, in itself, is being subsidized to the extent of \$20 million, that particular crossing.

The big problem, of course, with restaurant services is that it is a 45-minute crossing, really, and does not allow that much time to provide very comprehensive restaurant services. I understand that there are "kind of canteen" services that are available, and I am going to check this out to have more detailed information, but certainly the design for the new ships does provide this kind of service.

But with respect to restaurant service on the existing services, the policy has also been that the subsidization would be more oriented towards the basic needs of the travellers, and that with the ancillary needs, per se, in view of the fiscal constraints facing the government, we would try as much as possible to at least recover the cost of those particular services—not necessarily make money on them but recover the cost.

That is what I wanted to add.

The Chairman: Very briefly, Mr. Gass.

Mr. Gass: Okay.

[Traduction]

Transports. Je suis heureux de constater que nous avons au moins accompli un pas dans le bon sens en prévoyant la construction des installations. Je voudrais toutefois que vous me disiez, aujourd'hui, si vous êtes prêt à vous engager, au nom du ministère des Transports, à subventionner les services de restauration, s'il y a lieu, lorsque le nouveau navire commencera à assurer la liaison.

M. Mazankowski: Monsieur le président, précisons d'abord que je sais que M. Gass a sincèrement à cœur de résoudre ce problème. Il m'a écrit et m'en a parlé en personne. D'autres députés de l'Île-du-Prince-Édouard m'ont également présenté leurs instances à ce sujet et il s'agit d'une question que je m'occupe de résoudre. M. Gass m'a demandé si nous serions prêts à subventionner le service de restauration. Le gouvernement fédéral verse actuellement une subvention annuelle de 122 millions de dollars à CN Marine. Je ne sais pas si une partie de cette somme est destinée en particulier à ce service mais il s'agit d'une somme assez considérable.

Nous avons discuté de ce problème avec des représentants de CN Marine, tant au cours de conversations privées que dans le cadre de communications officielles. Ils ont décidé de rationaliser le service afin de le rendre plus économique.

Je prends note de vos représentations et je m'en entretiendrai avec les responsables de CN Marine. Je ne peux néanmoins prendre les engagements que l'honorable député me suggère de prendre.

M. Giroux pourra peut-être vous donner des précisions.

M. R. Y. J. Giroux (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada): Monsieur le président, je voudrais rappeler que Transports Canada accorde une subvention de 20 millions de dollars pour la liaison dont vous parlez avec l'Île-du-Prince-Édouard.

La traversée dure environ 45 minutes et il est difficile d'offrir des services complets de restauration pendant ce laps de temps. Je sais néanmoins qu'il existe un genre de cafétéria et je pourrais vous donner des détails plus précis. En tout cas, un service de restaurant est prévu pour les nouveaux navires.

Quant aux services de restaurant offerts pour les liaisons existantes, nous pensons que les subventions doivent répondre aux besoins fondamentaux des voyageurs. Étant donné le caractère secondaire des services de restaurant, et compte tenu des restrictions budgétaires imposées par le gouvernement, nous avons décidé de ne pas chercher à réaliser de profits grâce aux services de restaurant, mais seulement de rentrer dans nos frais.

C'est tout ce que je voulais ajouter.

Le président: Très brièvement je vous prie, monsieur Gass.

M. Gass: D'accord.

[Text]

CN Marine has been given the mandate to operate the ferry services in the Maritimes. A year ago, I was talking to them and trying to get a handle on things, and trying to understand what their role is in supervising and operating that system, and they told me that they bid—they ask for a certain amount of money, to run those services, from the Department of Transport or the government, and they got it.

So, in 1977 and in 1978, I asked them how much money they were getting for services. They did not tell me but they said they were getting sufficient to provide the same type of service as they had the previous year. And I accepted that, and that is fine. So I said to myself, "There will be no reduction in services". But then they turned around and reduced the services in the restaurant facilities.

So they tell me that they have got sufficient money from the department to provide the same services that they did the previous year and, then they turn around and reduce the service. I cannot accept that. They still have not told me how much money they are getting and I guess that is really of no concern. The reduction in the service is the thing that I am concerned about.

Mr. Mazankowski: I certainly will take that particular point into consideration. Mr. Giroux was around at the time that this particular transaction was instituted. Perhaps he would like to comment on that.

Mr. Giroux: I guess it all comes down to a definition of "service". There is no doubt that the negotiations between the Department of Transport and CN Marine relate to the basic services: in other words, the number of crossings and the level of that service. Whether it applied particularly to all of the on-board services is another question.

Our negotiations with CN Marine are basically as you say, that they come to us and they estimate the cost of maintaining the level of basic services and what is needed from one year to the next—sometimes they may suggest alterations in services; sometimes they may suggest new services—and they negotiate with us on a businesslike basis, because they are now bona fide corporation and have the objective of making a small profit in the establishment of those services. And those negotiations are taking place right now for the next year of operation of CN Marine.

However, as I said before, we have been looking at services like the ancillary services—the secondary cost centres as we call them—on the ships. For example, when you take the gulf crossing, some of the ships have slot machines and so forth which we consider as secondary cost centres, and we have been taking the position that since these are really at the choice of the individuals who take the boat, it does not necessarily follow that the government should subsidize these secondary cost centres. We have been trying to get CN Marine to identify them precisely and at the same time to at least be on the break-even basis for those cost centres.

• 1030

The Chairman: Thank you very much. Thank you, Mr. Gass. The minister must leave at 10.30 or very very shortly

[Translation]

La compagnie CN marine est responsable des services de traversiers dans les provinces maritimes. J'ai rencontré il y a un an les responsables de cette société et je les ai interrogés sur leur gestion et sur leur rôle de surveillance. Ils m'ont dit qu'après en avoir fait la demande au ministère de Transports, ils avaient reçu une certaine somme d'argent pour assurer ce service.

Je leur ai demandés quelle somme d'argent ils ont reçue en 1977 et 1978. Ils ne me l'ont pas dit, mais ils m'ont affirmé qu'ils avaient suffisamment d'argent pour offrir les mêmes services que par le passé. Cela m'a semblé satisfaisant et je me suis dit qu'il n'y aurait pas de réduction de service cette année. C'est alors qu'ils ont changé de position et ont décidé de réduire les services de restaurant.

Bien qu'ils m'aient affirmé avoir suffisamment d'argent pour assurer les mêmes services que l'an dernier, ils ont quand même décidé de les réduire. Cela me semble inacceptable. J'ignore toujours quelle somme ils touchent, mais ce n'est pas ce qui importe. Je me soucie plutôt de la réduction des services.

M. Mazankowski: Je vais me pencher sur ce point. Monsieur Giroux est plus au courant que moi de de cette transaction et il pourra peut-être vous donner des détails.

M. Giroux: Il s'agit de définir ce que l'on entend par «service». Les négociations qui ont lieu entre le ministère des Transports et CN marine portent sur les services essentiels, nombre de liaisons et type de services offerts. Il ne s'agit pas de tous les services offerts à bord.

Nos négociations avec CN marine se déroulent comme vous l'avez dit: la société nous soumet un devis pour la fourniture des services essentiels et propose parfois d'apporter des modifications. Toutes les demandes de nouveaux services font l'objet de négociations. Nous considérons que cette société est un partenaire commercial indépendant dont les activités ont dans une certaine mesure un but lucratif. Les négociations pour l'année prochaine sont actuellement en cours.

Cependant, comme je l'ai dit, nous avons décidé de ne pas subventionner les services secondaires, c'est-à-dire ce que nous appelons les sources de revenus secondaires. Par exemple, certains navires qui font la traversée du golfe sont équipés de distributeurs automatiques, destinés à ceux qui veulent s'en servir. Nous avons demandé à CN marine de nous fournir la liste de ses sources de revenus secondaires, et il s'agit simplement pour nous de rentrer dans nos frais.

Le président: Merci beaucoup. Merci monsieur Gass. Le ministre doit partir à 10 h 30, il ne va donc pas tarder. J'ai

[Texte]

afterwards and I have Mr. Whelan, Mr. Richardson and Mr. Lumley who wanted two very quick ones, so I would ask you to conduct yourselves accordingly. Mr. Whelan.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, I will try and be as brief as I can. First of all, about the Windsor airport. Two or three years ago the runways at the Windsor airport were restricted for heavy aircraft coming in there, limiting charter aircraft, et cetera, because the runways were in bad shape. Can you get an updated report on the runways at the Windsor airport?

Mr. Mazankowski: Mr. McLeish do you have that information?

Mr. McLeish: I do not have it at this time.

Mr. Mazankowski: We would certainly be prepared to provide that information to you, Mr. Whelan.

Mr. Whelan: As you no doubt are aware, if you check the records you will find that we had about a four-year inquiry. It was scheduled to be rebuilt at the same time the London airport was. The London airport has been finished, I believe, for over two years, going on three years.

Mr. Mazankowski: I should say, Mr. Chairman, that I have had a meeting with the members of Parliament from the Windsor area about the airport. I think I indicated at the time that we were going to move in a direction which met some of the problems associated with the Windsor airport, and I intend to follow through on that.

Mr. Whelan: I do not know if your department is the one that has the responsibility. I saw something in some of the letters and correspondence the other day which may seem minor, but it takes 32 minutes to fly from Toronto to Windsor and sometimes it takes 32 minutes to get your baggage. The mayor has written me a letter, and he has written several other people, and pointed out this embarrassing time lag to get baggage. It may seem insignificant, but when you stand around and listen to the people talk loud enough so their member of Parliament can just hear it and the airport just happens to be in his constituency, it can get on your nerves.

Mr. Mazankowski: That perhaps answers the question as to why the former Minister of Agriculture used the Jetstar so often.

Mr. Whelan: You have the wrong one, it was the little Falcon that we used. It did not burn so much fuel. And I make no apologies for any that I used at any time. But I would recommend that after windshield cracks and hydraulic system failures, things like that, you may be safer flying Air Canada. But they did the best they could with the old equipment, and it was a false thing for the department never to replace those old 28- and 30-year-old Viscounts, the King Airs, the old Jetstars and the old Falcons. I do not think there is a country in the world has a more obsolete force for their government people to ride around in than the one we had. It was much overtouted as a luxury fleet, which was the damndest lie there ever was.

The Chairman: Agreed.

Mr. Whelan: So I will support you anytime, Mr. Minister, if you want to get a decent kind of an aircraft for both the Prime Minister and yourself. I would even move a motion in the House that you take the first two Challengers off the line.

[Traduction]

inscrit les noms de MM. Whelan, Richardson et Lumley. Je vous demanderai d'être bref. Monsieur Whelan.

M. Whelan: Monsieur le président, j'essaierai d'être aussi bref que possible. Parlons d'abord de l'aéroport de Windsor. Il y a deux ou trois ans, les pistes d'atterrissage de l'aéroport de Windsor ont été interdites aux gros avions, aux appareils nolisés, etc, en raison de leur mauvais état. Pourriez-vous nous faire rapport sur l'état des pistes de l'aéroport de Windsor?

M. Mazankowski: Monsieur McLeish, avez-vous ces renseignements?

M. McLeish: Je ne les ai pas ici.

M. Mazankowski: Nous pourrions vous procurer ces renseignements, monsieur Whelan?

M. Whelan: Vous n'ignorez pas que cet aéroport a fait l'objet d'une enquête qui a duré quatre ans. Il devait être reconstruit en même temps que celui de London. Or, je crois que l'aéroport de London est terminé depuis presque trois ans.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je dois vous dire que je me suis entretenu à ce sujet avec les députés de la région de Windsor. J'ai indiqué que nous avons l'intention de prendre des mesures pour résoudre aux problèmes soulevés.

M. Whelan: J'aimerais vous soumettre une question qui ne relève peut-être pas de la compétence de votre ministère. J'ai reçu récemment plusieurs lettres m'indiquant qu'il faut parfois attendre ses baggages pendant 32 minutes pour le vol Toronto-Windsor, c'est-à-dire autant que la durée du vol lui-même. Le maire de Windsor m'a signalé ce problème et il l'a signalé à plusieurs autres personnes. Cela vous semble peut-être un détail mineur, mais il est particulièrement irritant d'entendre les gens se plaindre à voix haute de façon à être entendus par leur député, surtout lorsque le député en question est celui de la circonscription.

M. Mazankowski: C'est peut-être la raison pour laquelle l'ancien ministre de l'Agriculture utilisait si souvent le Jet Star.

M. Whelan: Pas de chance, nous utilisons le petit Falcon. Il consomme moins de combustible. De toute façon, je n'ai d'excuses à faire à personne, et vous seriez peut-être plus en sécurité avec Air Canada, compte tenu de ces histoires de pare-brise fêlé, de machines hydrauliques en panne, etc. On a fait ce qu'on a pu avec les anciens avions, et le ministère a eu tort de ne jamais remplacer les Viscounts, les King Air, les Jetstars et les Falcons vieux de 28 ou 30 ans. Je doute qu'il existe un autre pays au monde où les appareils gouvernementaux soient si vieux. Le Canada a toujours prétendu avoir une flotte de luxe, c'est bien le plus gros mensonge que j'aie jamais entendu.

Le président: Je suis tout à fait d'accord.

M. Whelan: Je suis donc tout disposé à vous appuyer, monsieur le ministre, si vous demandez un appareil plus décent pour le premier ministre et pour vous-même. J'irai même

[Text]

Some hon. Members: Hear, hear!

An hon. Member: Have you got that down, Walt?

The Chairman: We will take that as a representation.

Mr. Whelan: I wish you would check into the baggage problem, Mr. Minister, because it is a thing that many people have made comments to me about. It may not seem serious but it is an aggravating situation. It may be because they need more help, I do not know what the score is, Mr. Minister.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in all seriousness we will look into that and get back.

Mr. Whelan: Marine traffic in the Detroit River. As you know, the Detroit River is probably the busiest waterway in the world as far as tonnage and as far as small craft of every description. We are being severely criticized by all levels of government, municipal, provincial and federal, because we are not policing that. I know, Mr. Minister, you are going to say that it is my fault because I was a member of Cabinet when somebody sneakily snuck out of the legislation the authority the federal people had over policing an international waterway. I am prepared to enter a private member's bill, if you will pick it up and make it a government bill, to put that back into the legislation so we fulfil our responsibilities federally, because it is a very serious thing in our constituency, we have had several deaths in the last couple of years. Nobody seems to want to accept the responsibility. I do not see how you can have it a provincial responsibility on such an international waterway as that, as they are suggesting. That is outside our jurisdiction. When we go to the RCMP, they say, you removed that from the Navigable Waters Protection Act—or whatever they call it—you removed that from that act and it is not under our jurisdiction now. So nobody is really doing it. The Coast Guard does not have authority to arrest a chicken, there is no policing authority invested in the Coast Guard. There is a Coast Guard base at Amherstburg; it would have to be manned in a better fashion than it is now if they were going to be asked to police it, because admittedly there are thousands of people with pleasure craft, people who have no real training, etc., in the area and, as I said, there is heavy, heavy commercial traffic in that area also.

• 1035

If you could look into that, I would appreciate it very much.

Mr. Mazankowski: Certainly, Mr. Chairman. I certainly look forward to the private member's bill to which the honourable member refers.

Mr. Sinclair, did you have a brief comment to make on that?

Mr. Sinclair: No, Mr. Chairman.

Mr. Whelan: I do not think Mr. Sinclair was the one who had it removed. I was in the Cabinet and I never noticed it's being removed from the legislation—if any Cabinet minister

[Translation]

jusqu'à proposer une motion à la Chambre afin que l'on supprime les deux premiers challengers.

Des voix: Bravo!

Une voix: Vous avez pris note, Walt?

Le président: Je prends note de cette démarche.

M. Whelan: Je voudrais, monsieur le ministre, que vous vous occupiez de cette histoire de bagages, car plusieurs personnes se sont plaintes. Le problème ne vous semble peut-être pas sérieux, mais la situation s'aggrave. Ils ont peut-être besoin d'aide, je ne connais pas le score, monsieur le ministre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous étudierons cette question avec le plus grand sérieux et nous vous ferons rapport.

M. Whelan: Parlons maintenant du trafic maritime de la rivière Détroit. La rivière Détroit est sans doute la voie maritime la plus active du monde en matière de tonnage et de petites embarcations en tous genres. A tous les niveaux, fédéral, municipal et provincial, les gens se plaignent que cette voie navigable ne soit pas réglementée par le Canada. Je sais que vous allez me répondre que c'est ma faute, puisque je faisais partie du Cabinet lorsque le gouvernement fédéral a été désaisie de sa compétence légale en matière de réglementation d'une voie navigable internationale. A condition que le gouvernement le prenne à son compte, je suis prêt à déposer un bill privé demandant que le gouvernement fédéral soit réinvesti de sa compétence légale. En effet, la situation est très grave dans notre circonscription puisqu'elle a coûté la vie à plusieurs personnes au cours des deux dernières années. Personne ne semble vouloir en assumer la responsabilité. Je ne vois pas comment un tel cours d'eau international puisse être de compétence provinciale, comme on le suggère. Ce n'est pas de notre ressort. Et la GRC nous dit, «vous avez enlevé ce cours d'eau de la Loi sur la protection des eaux navigable, et ce n'est plus de notre compétence.» Donc personne ne s'en occupe vraiment. La Garde côtière n'a même pas le pouvoir d'arrêter un poulet, elle n'a aucune autorité de police. Il y a un poste de la garde côtière à Amherstburg, mais il faudrait mieux la doter que ce n'est le cas actuellement, si on veut lui conférer le maintien de l'ordre sur le cours d'eau, car vraiment il y a des milliers de propriétaires de bateaux de plaisance, qui n'ont aucune formation, etc. dans cette région, et par surcroît, comme je le disais, il y a beaucoup de trafic commercial aussi.

Si vous pouviez étudier la situation, je vous en serais reconnaissant.

M. Mazankowski: Certainement, monsieur le président. J'attendrai volontiers le projet de loi privé du député.

Monsieur Sinclair, avez-vous quelque chose à dire?

M. Sinclair: Non, monsieur le président.

M. Whelan: Ce n'est pas M. Sinclair qui l'a fait enlever. J'étais à ce moment-là au conseil des ministres, et je n'ai pas remarqué qu'on avait enlevé ce cours d'eau de la loi: et si un

[Texte]

tells you he reads all those different papers that come into Cabinet, you had better watch him.

One brief question, again coming back to the airport and the traffic problem in that area. I have been in many aircraft other than military or DOT, private aircraft, and I can remember one pilot of a private aircraft telling me that he was always scared to come into Windsor because of the poor facilities and not knowing who was going to be in the air and where. He said that it was one of the worst airports to come into in all of Canada because of the Detroit air traffic control and our controls, etc. in that area. You are aware. I am sure, of the accident that took place, and several lives were lost, when two planes collided over the City of Windsor. Fortunately, no one on the ground was hurt at that time but it was a very unfortunate thing for the people who were in the aircraft. That is a definite concern in that area.

I did learn a few things from the DND and the MOT pilots, who said that when they would go into Windsor they used to say: if we cannot land in Windsor the equipment in Detroit is so much better we can always get you in there if it is snowing etc.—and this type of thing—if the weather is bad, we always come in under the Detroit traffic control regulations when we come into the Windsor airport. I guess that is according to an international agreement we have in that area. Could we be brought up to date on that, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there has been a coroner's inquest concluded and some recommendations have flowed from that. Our own accident investigation has not been completed, we are expecting a report. Mr. McLeish, are you aware of when that report will be forthcoming?

Mr. McLeish: It has not yet gone to the independent board.

Mr. Mazankowski: It is in the stages of final completion. I am sure that there will be some recommendations that will flow from that investigation as well, and we will certainly look into that with a great deal of interest. Of course, I would presume it would be a matter that the Dubin inquiry would address itself to as well.

Mr. Whelan: Thank you.

The Chairman: Mr. Mazankowski, it is now well after 10.30 and we realize that you have to go. I apologize to those who did not get their questions directed to the Minister, but if the officials could stay for another moment or two to clean up? Mr. Richardson, Mr. Nylander and Mr. Lumley are on the second round.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Mr. Chairman, a couple of quick questions on the interim report on airports. Is that something new? Or has that been distributed? or is there such a thing?

Mr. Mazankowski: That is the interim report with respect to the establishment of local airport commissions and there has been an interim report on that. The final report is due some time in February.

[Traduction]

ministre du conseil des ministres vous dit qu'il lit tous les différents documents qu'on lui présente, il faut certainement le surveiller.

Une autre brève question concernant l'aéroport et le problème que présente le trafic dans cette région. J'ai voyagé dans beaucoup d'autres aéronefs que ceux de la Défense ou du ministère des Transports, et dans les aéronefs privés, et je me souviens qu'un pilote m'avait dit qu'il avait toujours peur d'atterrir à Windsor à cause des pauvres installations, qu'il ne savait jamais qui survolait l'aéroport en même temps que lui. Il disait que c'était un des pires aéroports de tout le Canada à cause de la multiplicité des postes de contrôle aérien, le nôtre, celui de Detroit, etc. dans cette région. Vous savez sans doute qu'il y a eu un accident, lorsque deux avions sont entrés en collision au-dessus de la ville de Windsor, qui a fait plusieurs morts. Heureusement, personne au sol n'a été blessé, mais c'a été un accident fatal pour ceux qui étaient dans l'avion. C'est un souci permanent de la région.

J'ai appris des pilotes du ministère de la Défense et du ministère des Transports que s'ils ne pouvaient pas atterrir à Windsor, les installations étaient tellement meilleures à Detroit, qu'il y avait toujours moyen d'y atterrir s'il neigeait, etc. Si le temps était mauvais, il était plus facile pour eux d'atterrir sous le contrôle de l'aéroport de Detroit que de celui de Windsor. Sans doute il y a un accord international à cet effet dans la région. Pouvez-vous nous mettre au courant de ces problèmes de trafic, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Monsieur le président, il y a eu une enquête du coroner, et ce dernier a fait certaines recommandations. Notre enquête sur cet accident n'est pas terminée, et nous attendons toujours le rapport. Monsieur McLeish, savez-vous quand ce rapport sera déposé?

M. McLeish: Il n'a pas encore été remis à la commission indépendante.

M. Mazankowski: Il est donc sur le point d'être terminé. Sans doute il y aura certaines recommandations qui en découleront, et nous les étudierons certes attentivement. Je suppose aussi que la Commission d'enquête Dubin étudiera ce rapport aussi.

M. Whelan: Merci.

Le président: Monsieur Mazankowski, il est passé 10 h 30, et nous savons que vous devez partir. Je prie ceux qui n'ont pu poser leurs questions au ministre de m'en excuser, mais puis-je demander à vos hauts fonctionnaires de rester encore quelques moments? M. Richardson, M. Nylander et M. Lumley sont inscrits au second tour.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Monsieur le président, j'ai quelques questions à propos du rapport intérimaire sur les aéroports. Ce rapport est-il nouveau? A-t-il été distribué? Existe-t-il même?

M. Mazankowski: On a déposé un rapport intérimaire sur la constitution de commissions locales pour les aéroports. Le rapport définitif sera déposé au mois de février.

[Text]

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): This is on the establishment of airport commissions.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): I get it.

Maybe it is unfair to ask you this, because it is hard to pull information off the top of your head, but I was wondering about Regina airport, what are the plans for its future? Are you going to extend the runway? put another runway in? expand the facilities that are there? or build new facilities?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, there is a master plan currently being developed, I think it should be concluded by the end of this year. The work is going on and when the master plan is completed we will then be making a decision on how to proceed from there, whether we proceed with a new facility, modification, what stages or what time frame we would be looking at, but we would have to await that report. Involved in it, I presume, would be some expropriation of lands and other matters related thereto, but it is something that is very current and under active consideration.

• 1040

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): When is the new report going to be made public?

Mr. Mazankowski: As soon as it is printed, Mr. Chairman, and I am sure that it will be before Christmas, at least I am hoping. I understand that the report is completed. It is being printed and translated at the present time.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson, and thank you, Mr. Minister, very much.

I have remaining on the list Mr. Nylander and Mr. Lumley and then I would like to move to consideration of the votes.

Mr. Nylander, very briefly.

Mr. Nylander: Thank you, Mr. Chairman. I was going to ask one quick question. I have communicated several times with the Minister and the department about some improvements to my local airport and everyone is putting a plug in, for some political mileage, for their airport today, so I thought maybe I could see if there have been any results of my inquiries on the North Battleford Airport.

An hon. Member: Is there an airport there?

Mr. McLeish: I am not able to give you any further word on that at this time, Mr. Nylander. Since your communication directly with my staff, they have been attempting to come up with the appropriate answers for you as to when they can do these things. That is where it rests right now.

Mr. Nylander: Very good, thank you. That is all I have to ask, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Nylander. Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. It is probably more appropriate that I ask this of the officials, Mr. Chairman. It appears this morning, as so many times happens in a committee meeting, that the officials are totally under attack which really is grossly unfair because, particularly in Transport

[Translation]

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): C'est donc sur la constitution des commissions d'aéroports.

M. Mazankowski: Oui, en effet.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): J'ai compris.

C'est peut-être injuste de vous poser une telle question, puisqu'on ne peut pas se souvenir de tout, mais que réservez-vous dans l'avenir pour l'aéroport de Regina? Allez-vous allonger la piste? Construire une autre piste? Agrandir les installations actuelles, ou bien construire de nouvelles installations?

M. Mazankowski: Monsieur le président, on a préparé un plan d'ensemble qui sera sans doute terminé avant la fin de l'année. Une fois que le plan d'ensemble sera terminé, on décidera ce qu'il faudra faire, soit construire de nouvelles installations, soit les modifier, et on décidera des différentes étapes et de l'échéancier, mais pour le moment il faut attendre ce rapport. Il faudra peut-être exproprier des terres et prendre d'autres mesures connexes, et toute la question est en ce moment à l'étude.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Quand le nouveau rapport sera-t-il publié?

M. Mazankowski: Dès qu'il sera imprimé, monsieur le président, et sans doute avant Noël, ou du moins je l'espère. Apparemment, le rapport est terminé. On est en train de le traduire pour l'imprimer.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Merci bien.

Le président: Merci, monsieur Richardson, merci, monsieur le ministre.

Il reste M. Nylander et M. Lumley au second tour, ensuite je voudrais qu'on vote sur les crédits.

Monsieur Nylander, très brièvement.

M. Nylander: Merci, monsieur le président. J'ai une petite question à poser. J'ai communiqué plusieurs fois avec le Ministre et le Ministère concernant certaines améliorations à l'aéroport local de ma circonscription, puisque tout le monde semble vouloir un aéroport aujourd'hui, et je voudrais bien me renseigner quant aux demandes que j'ai faites concernant l'aéroport de North Battleford.

Une voix: Y a-t-il un aéroport là?

M. McLeish: Je ne peux vous donner aucun renseignement pour le moment, monsieur Nylander. Depuis que vous avez communiqué avec mon personnel, ils cherchent à établir quand ils pourront procéder à ces améliorations. C'est là où en sont les choses.

M. Nylander: Très bien, merci. C'est ma seule question, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Nylander. Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Il serait sans doute préférable que je pose cette question aux fonctionnaires, monsieur le président. Il semble ce matin, comme cela se présente si souvent à une réunion du Comité, que les hauts fonctionnaires sont houspillés, ce qui est très injuste, car

[Texte]

where such a complex ministry has so many dedicated people, sometimes the questions are misinterpreted. The first question is respecting airport expansions. I think you had questions this morning concerning three or four airports. Have the funds for airport expansion, whether it be Charlottetown, Winnipeg or Windsor, been frozen?

The Chairman: Mr. McLeish or Mr. Kroeger.

Mr. McLeish: Yes, at this time, the capital funds for 1979-80 are still frozen and we are expecting that before the end of December there should be some indication of relaxation of the freeze.

Mr. Lumley: Was the freeze imposed by Treasury Board or was the freeze imposed by Transport?

Mr. McLeish: The freeze was imposed by the government earlier this year and it may have been relaxed in certain areas, but it has not yet been relaxed on the air administration.

Mr. Lumley: Has there been a freeze in terms of design work, et cetera, or is it just for the actual construction?

Mr. McLeish: No, it is a freeze of all new capital expenditures that were intended to be under way in this fiscal year.

Mr. Lumley: Okay. To Mr. Sinclair or Mr. Kroeger, Mr. Chairman, based on recent news reports and statements by the Minister, the Ridley Island site is going to be accepted—or maybe to Mr. Giroux—I apologize if I have the wrong person, it is probably a combination. What is the federal contribution at Prince Rupert for the consortium to now endorse Ridley Island when really that was the one that was recommended six months or a year ago. There had to be an increase in the federal share. Could the officials advise what that share is in terms of actual dollar amounts and what percentage of the total estimated cost that would be?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we do not have a precise cost on the federal shares at this point in time. There are still negotiations going on with the consortium regarding finalizing the Ridley Project and the respective obligations of each party. We hoped that those negotiations would be concluded at an early date so that the project could go ahead. But the first prerequisite was for a final determination as to which site would be chosen for the Ridley Island development, or for the Prince Rupert development. That site, Ridley Island, has now been chosen and the project can now proceed to a more definitive statement of the cost and the respective contributions of the various parties.

• 1045

Mr. Lumley: Well, if I am not mistaken, was it not the consortium's concern at the time that Ridley Island would cost more and, therefore, that is one of the reasons negotiations broke off—because the Federal Government was not prepared at that time to increase its share? Therefore, obviously that objection has been resolved, which must mean that either (a) it

[Traduction]

surtout au ministère des Transports, qui est si complexe, tant de personnes dévouées, et que souvent les questions sont mal interprétées. Ma première question concerne l'expansion des aéroports. Ce matin on vous a posé des questions concernant trois ou quatre aéroports en particulier. Les fonds réservés à l'expansion des aéroports, que ce soit à Charlottetown, à Winnipeg ou à Windsor, sont-ils bloqués?

Le président: Monsieur McLeish, monsieur Kroeger.

M. McLeish: Oui, pour le moment, les fonds d'immobilisation de 1979-1980 sont encore bloqués, mais on compte qu'avant la fin de décembre, ils pourront être utilisés.

M. Lumley: Ce blocage a-t-il été imposé par le Conseil du Trésor, ou par le ministère des Transports?

M. McLeish: Le blocage a été imposé cette année par le gouvernement, et quoiqu'on l'ait levé dans certains domaines, on n'a pas encore enlevé les restrictions concernant l'administration des transports aériens.

M. Lumley: A-t-on imposé un blocage sur le travail de conception, etc., ou seulement sur la construction même?

M. McLeish: Non, c'est un blocage de toute nouvelle dépense d'immobilisation qu'on devait commencer durant cette année financière-ci.

M. Lumley: Très bien. Monsieur le président, mon autre question s'adresse à M. Sinclair ou à M. Kroeger, peut-être même à M. Giroux; selon les récents bulletins de nouvelles et déclarations du Ministre, on aurait choisi Ridley Island comme site de la nouvelle aérogare, . . . je m'excuse si je me trompe de nom, mais, sans doute chacun pourra fournir une partie de la réponse. Quelle est la quota-part fédérale aux installations de Prince-Rupert qui permet maintenant au consortium d'appuyer le site Ridley Island qui avait été recommandé comme préférable il y a six mois ou un an. Sans doute la part du gouvernement fédéral a augmenté. Les fonctionnaires peuvent-ils nous dire précisément quelle sera cette contribution en dollars, et en pourcentage du coût total prévu?

M. Sinclair: Monsieur le président, nous n'avons pas encore de chiffres précis sur la part du gouvernement fédéral en ce moment. On négocie toujours avec le consortium, afin de déterminer définitivement les obligations respectives concernant le projet Ridley. Nous avions espéré que ces négociations se termineraient rapidement, afin que les travaux puissent commencer. Toutefois, il fallait d'abord décider quel emplacement serait choisi, celui de Ridley Island ou celui de Prince-Rupert. Nous savons maintenant que c'est l'emplacement de Ridley Island qui a été choisi; nous pouvons donc procéder à une évaluation plus précise des coûts et des contributions respectives des diverses parties.

M. Lumley: Si je ne m'abuse, le consortium ne craignait-il pas, à l'époque, que l'aménagement de Ridley Island soit plus coûteux? N'est-ce pas là une des raisons pour lesquelles les négociations ont été interrompues? En effet, à l'époque, le gouvernement fédéral n'était pas prêt à accroître sa part. Il semble donc, de toute évidence, que cet obstacle ait été sur-

[Text]

is not going to cost more, or (b) the Federal Government is picking up a larger portion of the anticipated cost.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, I think the analysis that was undertaken with respect to the evaluation of the two sites clearly demonstrated two things: firstly, that the Casey Point site was not less costly than the Ridley Island site; and secondly, it established that the Ridley Island site was a much more suitable site for long-term development and for the use of the port for other bulk products in addition to grain.

Mr. Lumley: But that was known six months or a year ago before they had undertaken this other study. What was the reason to have an additional six months rather than get on with the job of building the site?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there were certain interested parties who believed at that point in time that the Casey Point site would be more economical, could be brought on stream earlier, and for that reason the site evaluation exercise was undertaken. As a result of that evaluation, it was determined that the Casey Point site would not be brought on earlier than Ridley Island, would not cost less, and in terms of long-term development would be a less satisfactory site than Ridley Island.

I think the evaluation that has taken place during the last few months has clearly demonstrated to all concerned that Ridley Island is the proper site selection for that development.

Mr. Lumley: Clearly and finally—and I obviously pretty heartily endorse the Ridley Island site in terms of its long-term advantages—could Mr. Sinclair bring us up to date with the status of ports policy?

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with regard to ports policy, both ministers, the Minister of Transport and the Minister of State for Transport, have received many presentations from various parties interested in ports policy expressing opinions and concerns of several different natures, the Ministers are considering these various representations, and will be hopefully arriving at a decision as to the direction they would like to proceed very shortly.

Mr. Lumley: Are these representations different than have been raised in the past?

Mr. Sinclair: Essentially they are the same kind of representations. Of course the parties holding these particular views, both in support of and in criticism of the ports policy, have felt obligated to bring these concerns directly to the attention of the new ministers.

Mr. Lumley: Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Lumley. I see we have a quorum and so we can carry the votes.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 125, 130 agreed to.

[Translation]

monté, ce qui signifie soit que cela ne va pas coûter plus cher, soit que le gouvernement fédéral assume une partie plus importante des coûts prévus.

M. Sinclair: Monsieur le président, je pense que l'analyse entreprise au sujet de l'évaluation des deux emplacements a clairement montré deux choses. Premièrement, que les travaux à Casey Point ne seraient pas moins coûteux qu'à Ridley Island et, deuxièmement, que l'emplacement de Ridley Island se prêtait beaucoup mieux au développement à long terme et à l'utilisation du port pour d'autres produits en vrac, outre les céréales.

M. Lumley: Mais on savait cela 6 mois ou 1 an avant que cette autre étude ne soit entreprise. Pourquoi a-t-on attendu 6 mois supplémentaires plutôt que de commencer la construction?

M. Sinclair: Monsieur le président, certaines parties intéressées pensaient alors que l'aménagement de Casey Point serait plus économique et que les installations à cet endroit pourraient commencer à fonctionner plus rapidement. C'est pourquoi on a procédé à une évaluation des emplacements. Cette évaluation a révélé que les travaux ne s'achèveraient pas plus rapidement à Casey Point qu'à Ridley Island, qu'ils ne coûteraient pas moins cher et qu'à long terme Ridley Island pourrait prendre plus d'expansion que Casey Point.

Je pense que l'évaluation qui a eu lieu ces derniers mois a clairement prouvé à toutes les parties concernées que Ridley Island est le meilleur des deux emplacements.

M. Lumley: Evidemment, j'appuie de tout cœur le choix de Ridley Island, compte tenu de ses avantages à long terme. D'autre part, pour finir, M. Sinclair pourrait-il nous fournir une mise à jour sur la situation relative à la politique des ports?

M. Sinclair: Monsieur le président, le ministre des Transports et le ministre d'État aux Transports ont tous deux reçu les nombreuses instances de diverses parties qui s'intéressent à la politique des ports. On leur a donc communiqué des opinions et des préoccupations de nature très différente. Les ministres examinent ces diverses instances et ils parviendront très bientôt, je l'espère, à une décision quant à l'orientation qu'ils voudraient adopter.

M. Lumley: Ces instances sont-elles différentes de celles qui ont déjà été présentées par le passé?

M. Sinclair: Essentiellement, ce sont les mêmes instances. Toutefois, les parties qui expriment ces diverses opinions, pour ou contre la politique des ports, se sont, bien sûr, senties obligées de communiquer leurs préoccupations directement aux nouveaux ministres.

M. Lumley: Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Lumley. Je constate que nous avons le quorum; nous pouvons donc adopter des crédits.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, 45, L45, L50, L55, 60, 65, L75, 80, 85, 90, 95, 100, 105, L110, L115, 120, 130 sont adoptés.

[Texte]

• 1050

The Chairman: I would like to take this opportunity on your behalf to thank the officials and witnesses who have been in front of the Committee during the course of the hearings with respect to the estimates. On a personal note, may I express my appreciation to all members of the Committee for having made my first little attempt at conducting your affairs not only easy, but in fact very pleasant and, again to all the officials.

Shall I report these votes to the House?

Some hon. Members: Agreed

The Chairman: Shall I also report the votes we passed under the Post Office to the House?

Some hon. Members: Agreed.

An hon. Member: You did a fair job.

The Chairman: I thank the Minister and the witnesses for their appearance. I knew I would get something out of order.

Mr. McDermid: You did a fair job. You are a good chairman.

The Chairman: Gentlemen, the committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Le président: J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier, en votre nom, les fonctionnaires et les témoins qui ont comparu devant le Comité au cours de ses réunions sur les prévisions budgétaires. A titre personnel, je voudrais remercier tous les membres du Comité et les témoins pour m'avoir non seulement facilité mon premier essai au poste de président de comité mais aussi pour me l'avoir rendu agréable.

Dois-je renvoyer ces crédits à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Dois-je également renvoyer à la Chambre les crédits que nous avons adoptés sous la rubrique du ministère des Postes?

Des voix: D'accord.

Une voix: Vous avez fait du bon travail.

Le président: Je remercie le ministre et les témoins de leur comparution. Je savais bien que je n'allais pas réussir à respecter l'ordre dans lequel cela doit se faire.

M. McDermid: Vous avez fait du bon travail. Vous êtes un bon président.

Le président: Messieurs, la séance est levée.





If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. G. M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Administration;

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Administration;

Mr. R. Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. G. M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du transport maritime;

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne du transport aérien;

M. R. Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 16

Fascicule n° 16

Thursday, December 13, 1979

Le jeudi 13 décembre 1979

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Président: M. J. M. Forrestall

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-25, An Act to promote public safety in the
transportation of dangerous goods

CONCERNANT:

Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité
publique en matière de transport des marchandises
dangereuses

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-first Parliament, 1979

Première session de la
trente et unième législature, 1979

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Mr. J. M. Forrestall

Vice-Chairman: Mr. Jack Ellis

Messrs.

Axworthy	Hovdebo
Benjamin	Jelinek
Bockstael	Jupp
Deniger	Lumley
Gass	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. J. M. Forrestall

Vice-président: M. Jack Ellis

Messieurs

Mayer	Richardson
McDermid	(Humboldt-Lake Centre)
Nylander	Towers
Phillips	Turner
	Whelan—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(b)

On Wednesday, December 12, 1979:

Mr. Benjamin replaced Mr. Nystrom.

On Thursday, December 13, 1979:

Mr. Mayer replaced Mr. Ferguson;

Mr. Jupp replaced Mr. Hargrave.

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

Le mercredi 12 décembre 1979:

M. Benjamin remplace M. Nystrom.

Le jeudi 13 décembre 1979:

M. Mayer remplace M. Ferguson;

M. Jupp remplace M. Hargrave.

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, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

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

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

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 13, 1979
(17)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Forrestall, Gass, Jelinek, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers and Turner.

Other Members present: Mr. Campbell (*LaSalle*), Mrs. Mitchell and Mr. Ritchie (*Dauphin*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods; Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister; and Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel, Department of Justice.

The Committee resumed consideration of Bill C-25, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

*It was agreed,—*That the document entitled, "Bill C-25, Transportation of Dangerous Goods", submitted by Mr. Ellison, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "T-2"*).

The witnesses answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m., Monday, December 17, 1979.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 DÉCEMBRE 1979
(17)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 40, sous la présidence de M. Forrestall (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Deniger, Ellis, Forrestall, Gass, Jelinek, Jupp, Lumley, Mayer, McDermid, Nylander, Richardson (*Humboldt-Lake Centre*), Towers et Turner.

Autres députés présents: M. Campbell (*LaSalle*), M^{me} Mitchell et M. Ritchie (*Dauphin*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. T. D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses; M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal; et M. B. Shaffer, conseiller législatif, ministère de la Justice.

Le Comité reprend l'étude du bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

*Il est convenu,—*Que le document intitulé «Bill C-25, Transport des marchandises dangereuses», soumis par M. Ellison, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «T-2»*).

Les témoins répondent aux questions.

À 11 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'au lundi 17 décembre 1979, à 20 heures.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 13, 1979

• 0937

[Text]

The Chairman: Good morning, gentlemen and ladies. We shall resume consideration of our Order of Reference relating to Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods. In this connection we shall resume consideration of Clause 2.

On Clause 2—Definitions

The Chairman: I will ask Mr. Ellison and Mr. Cameron to come up.

An hon. member: Perhaps we would like to welcome Mr. Benjamin back.

The Chairman: Yes, I thought that is quite proper, that the New Zealand expert is back with us. We welcome him back and take due note, judicial note of his colouring. We trust that he . . .

Mr. Benjamin: Do you want a full report, Mr. Chairman?

The Chairman: Later.

An hon. Member: On transport matters.

The Chairman: We have with us this morning . . .

An hon. Member: We will see how they move sugar cane in Fiji.

Another hon. Member: The Deputy Chairman returned too. We can make note of that.

The Chairman: We have with us this morning Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister; Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods; and Miss A. R. Johnstone, Senior Advisor, Legislation.

• 0940

I think we will move directly to Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, before we get into the bill I would like, if we can, to clear up our schedule. I think there has been some confusion and I think we should get it rectified here.

Would you please advise us, Mr. Chairman, what meetings we have firmed up, so that we can all rectify our notes? My understanding is that on Monday, December 17, there is a meeting at 8 o'clock in the evening with CN. Is that our next meeting?

The Chairman: Right.

Mr. Lumley: Tuesday at 11 o'clock, December 18, we have CN again.

The Chairman: Nine-thirty a.m.

Mr. Lumley: Then at 3.30 o'clock on Tuesday, December 18 . . .

Mr. Ellis: Mr. Chairman, will Mr. Bandeen be back again on December 18?

The Chairman: Perhaps I might, for clarity of the record and for the poor people who have to translate, say that on December 17 we will have officials from Canadian National

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 13 décembre 1979

[Translation]

Le président: Mesdames et messieurs, bonjour. Nous reprenons l'étude de l'ordre de renvoi concernant le Bill C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Nous revenons à l'article 2.

Article 2—Définitions.

Le président: Je demanderais à MM. Ellison et Cameron de s'approcher.

Une voix: Nous pourrions peut-être souligner le retour de M. Bendamin.

Le président: Oui, c'est une bonne chose que l'expert de la Nouvelle-Zélande soit revenu parmi nous. Nous lui souhaitons donc la bienvenue; sans oublier son teint. Nous espérons que . . .

M. Benjamin: Voulez-vous un rapport complet, monsieur le président?

Le président: Plus tard.

Une voix: Sur des questions de transport.

Le président: Nous accueillons ce matin . . .

Une voix: Nous saurons comment on transporte la canne à sucre aux îles Fiji.

Une autre voix: Le vice-président est revenu, nous pouvons également en prendre note.

Le président: Nous accueillons donc ce matin, M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal, M. T. D. Ellison, directeur, Transport des marchandises dangereuses, et Mlle A. R. Johnstone, conseiller principal, Législation et Règlement.

Nous allons passer tout de suite à M. Lumley.

M. Lumley: Monsieur le président, avant de discuter du projet de loi, j'aimerais m'assurer de notre horaire. Il y a eu confusion, je crois, et nous pourrions peut-être rectifier tout cela.

Voulez-vous nous dire, monsieur le président, quelles réunions sont prévues de façon certaine, afin que nous puissions modifier nos notes? Je crois que nous nous réunissons le lundi 17 décembre, à 20 heures, avec des représentants du CN, n'est-ce pas?

Le président: C'est exact.

M. Lumley: Mardi, à 11 heures, le 18 décembre, nous rencontrons de nouveau le CN.

Le président: A 9 h 30.

M. Lumley: Puis à 15 h 30, le mardi 18 décembre . . .

M. Ellis: Monsieur le président, M. Bandeen sera-t-il de retour le 18 décembre?

Le président: Laissez-moi préciser, pour le compte rendu et pour les pauvres traducteurs, que le 17 décembre, nous accueillons les représentants de la Société des Chemins de fer

[Texte]

Railways at 8 p.m. On December 18 at 9.30 a.m. those same officials will be here again on the Annual Report of CN. At 3.30 p.m. in the afternoon we will have officials of Air Canada, and they will be appearing under the reference of Air Canada's Annual Report to this Committee. On December 20 it is possible that tentatively the United Transportation Union will appear.

Mr. Lumley: On Bill C-25?

The Chairman: On Bill C-25, yes. It comes under the Canadian Railway Labour Association, and they are available, if it is the wish of the Committee to hear them.

An hon. Member: At 3.30 p.m.?

The Chairman: No, 9.30 a.m. in the morning, as suggested by our block system. That is the extent of the firmed up meetings of the Committee to date.

We have quite an extensive, I am rather pleased to say, and very broad indication from organizations and groups crossing all of the interest lines with respect to dangerous goods. We have about twelve or fourteen at this point who not only want to submit a brief but want to appear. It would be the hope of your Chairman that we might have a steering committee meeting before we adjourn for the purpose of reviewing the list of indications from individuals and groups who want to submit briefs.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, at the last meeting I requested that Mr. Taylor, President of Air Canada, come a second time before Christmas. Has the Parliamentary Secretary or you contacted him in respect of coming in addition to the Tuesday meeting and, if so, what was the result of the discussion?

The Chairman: Mr. Parliamentary Secretary.

Mr. Jelinek: Mr. Chairman, I have been in contact with Mr. Taylor and I was advised that it was impossible for him to attend another Committee meeting other than the one on December 18 at 3.30 p.m. due to the short notice of time. And I recommend again, as I did a week or so ago, that perhaps we should set up a number of dates for Mr. Taylor, if this Committee wishes to have him back again after the New Year, and also that we set up the dates before Christmas so that we will not run into this short notice period again in the early part of the year.

The Chairman: That suggestion is well noted and the steering committee can consider that and report back.

• 0945

Mr. Lumley: About briefs on Bill C-25, have we asked any environmental organizations if they wanted to appear? There is one—the Canadian Environmental Law Association. Have we any requests outside of the individuals who appeared before the department during the last couple of years?

The Chairman: Mr. Lumley, we have the Canadian Environmental Law Association, who have indicated they wish to submit a brief, not necessarily to appear to give evidence. We have the Petroleum Association for Conservation of the

[Traduction]

nationaux, à 20 heures. A 9 h 30, le 18 décembre, nous nous réunirons avec les mêmes représentants, qui viendront discuter de leur rapport annuel. A 15 h 30, nous rencontrerons les représentants d'Air Canada, qui doivent comparaître pour l'étude du rapport annuel d'Air Canada par les membres du Comité. Le 20 décembre, nous aurons probablement la visite des Travailleurs unis des transports.

M. Lumley: Au sujet du Bill C-25?

Le président: Oui, au sujet du Bill C-25. Ces derniers sont représentés par l'Association des syndicats des cheminots du Canada, et l'association est disponible, si vous désirez en rencontrer les représentants.

Une voix: A 15 h 30?

Le président: Non, à 9 h 30, tel que le prévoit notre système de créneaux. Voilà les réunions qui ont été confirmées à ce jour.

J'ai le plaisir de vous informer que divers groupes et organisations s'intéressant de différentes façons aux marchandises dangereuses se sont dits intéressés à cette étude. Nous en avons 12 ou 14 à ce jour, qui non seulement veulent présenter un mémoire, mais également comparaître. Votre président espère tenir une réunion du comité directeur avant l'ajournement, afin de passer en revue la liste des particuliers et des groupes qui veulent présenter des mémoires.

M. Lumley: Monsieur le président, j'ai demandé, lors de la dernière réunion, que le président d'Air Canada, M. Taylor, compareisse une deuxième fois avant Noël. Le secrétaire parlementaire, ou vous-même, avez-vous communiqué avec lui à ce sujet pour lui demander de participer à une autre réunion, en plus de celle de mardi, et dans l'affirmative, quel est le résultat de votre conversation?

Le président: Monsieur le secrétaire parlementaire.

M. Jelinek: Monsieur le président, j'ai communiqué avec M. Taylor, et on m'a dit qu'il était impossible qu'il assiste à une autre réunion du Comité à part celle du 18 décembre, à 15 h 30, car il n'a pas été averti suffisamment à l'avance. Je vous recommande donc, comme il y a une semaine, de présenter une série de dates à M. Taylor, si les membres du Comité veulent le revoir après le premier de l'An, et de fixer les dates avant Noël, afin de ne pas avoir ce même problème d'un préavis trop court au début de l'année prochaine.

Le président: Nous prenons note de cette suggestion; le comité directeur en discutera et vous fera rapport.

M. Lumley: Au sujet des mémoires concernant le Bill C-25, avons-nous demandé à des organisations s'intéressant à l'environnement si elles voulaient comparaître? Il y a par exemple l'Association canadienne du droit de l'environnement. Avons-nous reçu des demandes, à part celles provenant de particuliers qui ont comparu devant le ministère au cours des dernières années?

Le président: Monsieur Lumley, l'Association canadienne du droit de l'environnement nous a laissé savoir qu'elle veut bien présenter un mémoire, mais pas nécessairement comparaître et témoigner. Nous avons aussi l'Association pétrolière

[Text]

Canadian Environment; they have as well indicated their desire to submit a brief and the indication is they will submit a brief but not necessarily appear and give evidence.

It depends on the Committee. We can, of course, look to other environmental groups in Canada. The Railway Association of Canada, for example, does have very real environmental concerns and does express opinions on them from time to time, as do most of the groups with us.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, what about the municipalities—the Canadian Federation of Mayors and Municipalities or the Association of Municipalities of Ontario?

The Chairman: We have, Mr. Lumley, the Federation of Canadian Municipalities as well—and very interestingly, I might note, the City of Edmonton have indicated their intention to submit a brief and their desire to appear before the committee.

Mr. Lumley: Very good. Thank you sir.

The Chairman: You are welcome, Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Cameron and Mr. Ellison: one of the major differences between Bill C-25 and its two predecessors—I am sure that when the two preceding bills on transportation of dangerous goods...

The Chairman: Excuse me, Mr. Lumley, for just a moment. I wonder if the Committee will, at some point, very shortly excuse me for a while; with your permission, I will ask the Vice-Chairman to assume the Chair. Excuse me for a moment.

Mr. Lumley: Okay, Mr. Chairman. I am asking this question in view of the fact that when legislation is presented before Parliament and industry has an opportunity to look at that legislation, they usually make some recommendations. In this case, we have had three opportunities, I guess, to have that legislation presented before Parliament. I wonder if you could briefly indicate the recommended changes, the major changes, which interested parties have made to the department since Bill C-53—I guess it was the first bill to be introduced—and then Bill C-17.

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

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

The department received submissions on the contents of Bill C-17 from about 20 industrial groups. There are approximately 10 areas of change to Bill C-17. In order, the first one refers to the elimination of the words "for the protection of the environment" from the legislation. This was done essentially to delineate between transport legislation and environmental protection legislation expressly designed for that purpose at both the federal and provincial levels.

The second area concerned the application section, which was drawn up to the very front of the bill to emphasize the immediate area of application. It now follows the interpretation clause.

[Translation]

pour la conservation de l'environnement canadien, qui désire présenter un mémoire, mais pas nécessairement comparaître.

Toutefois, cela dépend de vous; nous pouvons évidemment voir quels sont les autres groupes de l'environnement au Canada. L'Association des chemins de fer du Canada, par exemple, est vraiment préoccupée par l'environnement et donne de temps à autre ses opinions, comme le font la plupart des groupes que nous connaissons.

M. Lumley: Monsieur le président, entendrons-nous les municipalités, la Fédération canadienne des maires et des municipalités, ou l'Association des municipalités de l'Ontario?

Le président: Nous avons sur la liste, monsieur Lumley, la Fédération des municipalités canadiennes, de même que, c'est très intéressant, la ville d'Edmonton, qui a signalé son intention de présenter un mémoire et de comparaître devant le Comité.

M. Lumley: Très bien. Merci, monsieur.

Le président: De rien, monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à MM. Cameron et Ellison au sujet des différences importantes qui existent entre le Bill C-25 et les deux qui l'ont précédé. Je suis certain que lorsque les deux bills précédents concernant le transport des marchandises dangereuses...

Le président: Excusez-moi un instant, monsieur Lumley. J'aimerais que les membres du Comité m'excusent pour un certain temps; je vais demander au vice-président d'occuper mon fauteuil.

M. Lumley: Très bien, monsieur le président. Je pose la question, étant donné que lorsque la loi est présentée devant le Parlement, l'industrie a l'occasion d'examiner cette loi et, habituellement, fait des recommandations. Dans ce cas-ci, nous avons eu trois occasions, j'imagine, de présenter une loi devant le Parlement. Pourriez-vous me dire brièvement quels changements importants sont recommandés, les changements que les partis intéressés ont présentés au ministère depuis que le Bill C-53, le premier bill, je crois, a été présenté, et le Bill C-17, par la suite?

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. T. D. Ellison (directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Le ministère a reçu des mémoires de quelque 20 groupes industriels au sujet de la teneur du Bill C-17. Il y a à peu près 10 changements qui seront apportés au Bill C-17. Le premier, ce serait le retrait, de la loi, des mots: «pour la protection de l'environnement». Ce serait fait essentiellement pour marquer la différence qui existe entre la loi sur les transports et la loi sur la protection de l'environnement, qui est conçue expressément à cette fin, aux paliers fédéral et provincial.

Le deuxième changement a trait au domaine d'application qui a été mentionné au tout début du bill, afin de souligner les domaines d'application récents. Il y a ensuite l'article concernant les définitions.

[Texte]

• 0950

The third one was if the offences were brought altogether as Clauses 4 and 5, and were brought together with ticketing offences, which is an administrative mechanism designed to enable those who are accused of noncompliance to in fact avoid a court procedure. The level of the administrative offence was increased from \$100 to \$1,000, subject to the fact that they shall be listed by regulation.

The powers of inspectors, the fourth area of change, were modified by essentially making the test for their activity instead of just reasonable and probable grounds, and by further limiting their activities, in respect of an accident, to emergency measures. This ties in with the change in eliminating the word "environment" to distinguish between those emergency measures that must be taken immediately to put out the fire or to seal a tank car, for example, versus the longer term remedial measures that might be undertaken under environmental legislation.

The provision respecting the reporting of accidents was changed to make it clear that it is only the persons having control of the goods at the time of the accident who have to report, not also the owner, who may be totally unaware that an accident has taken place. Furthermore, the responsibility of those who report the accident to take remedial measures on the spot, subject to protecting their own safety, was again limited to emergency measures.

The sixth area of change relates to the recovery of costs, which in Bill C-17 was entitled civil liability. Really, it sets out only the manner in which Her Majesty might recover costs that were either incurred by her or on behalf of her through an inspector's orders relating to the emergency.

The seventh area of change relates to financial responsibility. This has been brought into a separate clause of its own and related to the appointment of an agent. Therefore, the minister might have, in certain circumstances, the power to request that a person outside of the country, who is either handling or transporting dangerous goods within Canada, be obliged to appoint an agent. Also, to post some form of financial bond to protect the public of this country from accidents that may occur, and to provide some avenue for getting compensation paid.

The eighth area concerns the inquiry section. That was modified by the addition of subclause (6), which enables the minister, under certain conditions, to issue emergency orders where the occurrence of an accident has demonstrated perhaps an apparent weakness in the regulations.

The ninth area concerns the administration. All of these have been brought together to set out very clearly the administrative procedures for implementing the legislation, including agreements with the provinces, and for undertaking research. This, of course, is also tied in with the tenth area of change, which is the proclamation. This enables us to variously bring the bill into force directly with regard to the traditional federal undertakings by the Governor in Council's unilateral action, and with regard to other areas where it might be desirable to utilize existing provincial agencies that are in the field to

[Traduction]

La troisième modification portait sur la fusion des articles 4 et 5 sur leur jonction aux contraventions, qui sont des moyens administratifs conçus pour permettre aux personnes accusées de désobéissance d'éviter toute procédure judiciaire. Le niveau des infractions administratives est passé de \$100 à \$1,000, sous réserve de la publication de ces infractions dans le Règlement.

Quatrièmement, les pouvoirs des inspecteurs ont été modifiés du fait qu'ils devront fournir des preuves au lieu de se contenter de motifs raisonnables et éventuels, et du fait qu'en cas d'accident, leur intervention doit se limiter aux mesures d'urgence. Cela est lié à la suppression du mot «environnement» et permet d'établir la distinction entre les mesures d'urgence à prendre immédiatement pour éteindre un incendie ou colmater la brèche d'une citerne, par exemple, et les mesures à long terme adoptées en vertu de lois à répercussion écologique.

On a modifié la disposition relative aux rapports sur les accidents, de façon qu'il soit bien entendu que seules les personnes ayant le contrôle des biens au moment de l'accident doivent présenter un rapport, alors que n'y sont pas tenus les propriétaires, qui peuvent parfaitement être inconscients de l'existence de l'accident. En outre, sous réserve de leur propre protection, les personnes qui rapportent l'accident sont responsables uniquement des mesures d'urgence.

La sixième modification a trait au recouvrement des coûts, section qui, dans le Bill C-17, était intitulée: «responsabilité civile». Il s'agit uniquement d'établir la manière dont la Couronne peut recouvrer les frais engagés par elle, ou par un inspecteur en son nom, en cas d'urgence.

La septième modification porte sur la responsabilité financière. Cela fait désormais l'objet d'un article distinct, qui prévoit la nomination d'un agent. Dans certains cas, le ministre peut donc exiger qu'une compagnie étrangère qui transporte des produits dangereux sur le territoire canadien nomme un agent et fournisse une garantie financière, pour protéger et indemniser le public en cas d'accident.

La huitième modification a trait aux enquêtes. Désormais, l'ajout du paragraphe (6) permet au ministre, sous certaines conditions, d'émettre d'urgence un arrêté au cas où un accident révèle un défaut des règlements.

La neuvième modification porte sur la gestion. Toutes les dispositions ont été rassemblées afin que soit clairement énoncées les procédures administratives d'application de la loi et de réalisation de la recherche, en tenant compte des ententes avec les provinces. Bien sûr, cela est également lié à la dixième modification, qui nous permet de fixer, par proclamation, l'entrée en vigueur du bill pour les transports de compétence fédérale, et de recourir, sous réserve d'un accord avec les provinces, aux services des organismes provinciaux existants pour l'application de cette loi. Si, après un an de négociations,

[Text]

implement it subject to an agreement with the provinces. However, in the event that no agreement can be reached, the bill, of course, can be proclaimed after a year's negotiations.

• 0955

The Vice-Chairman: Mr. Lumley, if I may, Mr. Ellison has been giving us a very detailed breakdown on the changes in that legislation. I notice he has been reading from a document. Would you be prepared to ask that the document be put in rather than just be verbatim?

Mr. Lumley: I think if the document contains more than what Mr. Ellison has read into the record, Mr. Chairman, obviously, we would very much like to have that document appended to today's *Minutes*.

The Vice-Chairman: It seems to me, Mr. Ellison, that what you have been reading was a document and if it is not in any way a confidential document I think it might be worth while having that in the *Minutes* for today.

Mr. Ellison: Yes, that can be done. We have sufficient copies of this document in both French and English and I had intended to give it to the Clerk. It is just that the Xeroxing process was a little slower than . . .

The Vice-Chairman: Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. I would like to refer, if I recall now, to Clause 6 on the discretionary powers of the Minister, the new powers that you have under this legislation. As you know, members on all sides of the House asked at certain times during the Mississauga incident that the Minister use discretionary powers that were available to him for some interim action and several times he referred that to the CTC and then ultimately the CTC made some interim changes. My understanding is that really the Minister did not have too much discretion as advised by Justice and for any interim action. Is this now rectified? Is this the reason for this particular clause?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, yes, that is the case; it was felt desirable to provide the Minister with these powers under this proposed act. The existing acts have perhaps different provisions at the moment, the Railway Act, the Canada Shipping Act, and so forth. But it was thought advisable to add something in here and it was done in relation to his powers to call an inquiry, that the limitation on the Minister's powers to not follow the conventional regulatory procedure of changing regulations should be limited to those situations where an accident has occurred of sufficient nature to warrant a public inquiry.

Mr. Lumley: It may be more specific then. Does the Minister at the present time have discretionary power to take interim action?

Mr. Ellison: We have not been able to find that in the existing legislation.

Mr. Lumley: That is very interesting in view of the Mississauga incident; it is widely held, I think, and particularly by the public that the Minister does have this power to make these kinds of changes and, therefore, this is a very important change in the legislation.

[Translation]

on n'a toujours pas conclu d'accord avec les provinces, le bill peut être sanctionné par un arrêté en conseil.

Le vice-président: Monsieur Lumley, je note que M. Ellison, s'inspirant d'un document qu'il a devant les yeux, nous a fourni une liste détaillée des modifications qui figurent dans cette loi. Voulez-vous que ce document soit annexé au compte rendu, ou vous contentez-vous de ce qui a été dit?

M. Lumley: Si le document contient autre chose que ce qu'a dit M. Ellison, monsieur le président, nous serions ravis qu'il soit annexé au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

Le vice-président: Monsieur Ellison, il me semble que vous lisiez un document qui, s'il n'est pas confidentiel, pourrait utilement être annexé au compte rendu d'aujourd'hui.

M. Ellison: Je n'y vois aucune objection. Nous avons suffisamment d'exemplaires de ce document en français et en anglais; j'avais l'intention de les remettre au greffier. Je regrette, mais la photocopie prend plus de temps que je . . .

Le vice-président: Monsieur Lumley.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. J'aimerais me reporter à l'article 6, qui prévoit les nouveaux pouvoirs discrétionnaires du ministre. Vous n'êtes pas sans savoir que, lors des événements de Mississauga, des députés de tous les partis à la Chambre ont demandé que le ministre se serve des pouvoirs discrétionnaires dont il disposait pour prendre certaines mesures provisoires; or, à plusieurs reprises, il a renvoyé cette question à la CCT, qui a fini par adopter certaines modifications provisoires. Si je comprends bien, d'après les conseils fournis par le ministère de la Justice au ministre, il n'avait pas beaucoup de pouvoirs discrétionnaires quant à la prise de mesures provisoires. Cela a-t-il été corrigé? Cet article est-il prévu à cette fin?

M. Ellison: Oui, monsieur le président. On a jugé souhaitable de doter le ministre de ces pouvoirs. La Loi sur les chemins de fer, la Loi sur la marine marchande du Canada et les autres lois en vigueur actuellement contiennent d'autres dispositions. Nous avons toutefois jugé bon d'ajouter des précisions quant au pouvoir du ministre d'instituer une enquête. L'aptitude du ministre à changer les règlements sans suivre la procédure ordinaire de réglementation doit donc se limiter aux situations où un accident qui s'est produit justifie la tenue d'une enquête publique.

M. Lumley: Cela peut donc être plus précis. Le ministre a-t-il actuellement le pouvoir d'imposer des mesures provisoires?

M. Ellison: Nous n'avons trouvé cela dans aucune des lois actuelles.

M. Lumley: Cela est très intéressant, compte tenu de l'incident de Mississauga. Si je ne m'abuse, en général, le public croit que le ministre a le pouvoir d'apporter ces changements. Il s'agit donc d'une modification très importants de la loi.

[Texte]

With respect to that clause, you said, "under certain conditions." What are those certain conditions under which the Minister may have discretion?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, first of all, he must have directed that an inquiry take place. That, of course, limits his powers quite considerably. Secondly, there will be a requirement to conform to some regulations on the types of orders that he may make and we were thinking possibly of stating that any order so made would be limited to 30 days duration unless renewed and there would have to be some regulations enabling industry perhaps to appeal an order made of this nature. For example, something that may seem very sensible to do on an emergency basis may have a very profound industrial impact and completely disorganize the normal commerce of the industry unwisely.

The Vice-Chairman: Mr. Lumley, you may have one more question and then we will move on.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman. Your last response leads me to the second part which I want to explore with you, the industrial impact, in other words, cost. We had testimony here several weeks ago from Mr. Magee, if I am not mistaken, who is the Chairman of the Railway Safety Committee of the CTC. He illustrated an incident that happened several years ago where the government was going to take some action and, through industry input, it was deemed that they would have to lay off 10,000 or 15,000 people or something. I recall, at that time regarding a hazardous products spill. Has the department undertaken any cost analyses with respect to this legislation and/or some of the regulations which are in the draft stage? People say it costs too much to do this, however it is easy to say that without actually getting into details. Is it going to cost, for example, to separate caustic gases and combustible materials on a permanent basis within the same train, a hundredth of a cent a gallon, a tenth of a cent, a thousandth of a cent, or 10 cents a gallon? Has the department undertaken any cost analyses with respect to the major changes in the legislation or in the regulations?

• 1000

The Vice-Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. We are endeavouring to do so. As Mr. Lumley will be aware, there is a requirement that any health and safety regulations sent to Privy Council be accompanied by a socioeconomic impact analysis statement.

With the greatest of respect, we are having extreme difficulty in getting this kind of economic impact statement. There have been a number of allegations bandied around that suggest that freight rates will increase considerably, that insurance rates will increase considerably, but when we approach the industry, who are the only ones who can advise us of the actual impact, it becomes difficult because we are not getting positive, definitive, quantifiable statements back. However we do know that there will be some economic impact as a result of this. Part of the impact may be compensated for by decreases in costs in other areas. For example, if the shipper industry is required to offer placards with a consignment instead of the

[Traduction]

En parlant de cet article, vous vous êtes servi de l'expression «sous certaines conditions». Quelles sont les conditions qui accordent ce pouvoir au ministre?

M. Ellison: Premièrement, il doit avoir ordonné qu'ait lieu une enquête. Bien sûr, cela limite ses pouvoirs considérablement. Deuxièmement, les arrêtés ministériels émis dans ces circonstances devront respecter certaines exigences; nous avons songé à décréter que tout arrêté de ce genre aurait une durée maximale de 30 jours, à moins d'être renouvelé. En outre, il faudrait que soit prévu un règlement qui permette à l'industrie d'en appeler d'un arrêté de ce genre. Une mesure très logique en cas d'urgence peut, par exemple, avoir des répercussions profondes sur l'industrie et la désorganiser complètement.

Le vice-président: Monsieur Lumley, vous pouvez poser une dernière question.

M. Lumley: Merci, monsieur le président. Votre dernière réponse m'amène à traiter du deuxième sujet que je voudrais examiner avec vous, soit les répercussions sur l'industrie ou, autrement dit, les frais. Il y a quelques semaines, M. Magee, président du Comité de la sécurité ferroviaire de la CCT nous a parlé d'un déversement de produits dangereux qui est survenu il y a plusieurs années. Le gouvernement allait prendre certaines mesures, mais l'industrie lui a fait valoir qu'elle aurait à licencier près de 10,000, ou 15,000 travailleurs. Le ministère a-t-il entrepris une analyse du prix que coûtera l'application de cette loi et de ses règlements, qui sont actuellement en cours de rédaction? On prétend que les frais en sont trop élevés; c'est facile à dire mais pour le prouver, il faudrait approfondir la situation. Est-ce que, pour transporter dans un même convoi, de façon séparée, des gaz corrosifs et des matières combustibles, il en coûterait un centième, une dixième ou un millième de cent par gallon; ou est-ce que cette opération coûterait 10c. par gallon? Le ministère a-t-il fait des analyses de ce que coûteront ces changements importants apportés à la loi ou aux règlements?

Le vice-président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Nous nous efforçons de faire cette analyse. Comme M. Lumley le sait, tous les règlements établis dans le domaine de la santé et de la sécurité, et qui sont envoyés au Conseil privé, doivent être accompagnés d'une analyse indiquant leurs répercussions socio-économiques.

Avec tout le respect que je vous dois, je vous dirai que nous avons toutes les difficultés du monde à obtenir un état de ce genre sur les répercussions économiques de ces mesures. On a avancé toutes sortes d'hypothèses: soit que les tarifs marchandises, les tarifs d'assurances allaient énormément augmenter, etc.; mais lorsque nous nous rendons dans ces entreprises, qui sont les seules en mesure de nous dire exactement quelles seront ces répercussions, il semble qu'on ne reçoive que des réponses évasives, qu'on ne peut quantifier. Pourtant, nous sommes sûrs qu'à la suite de la mise en application de ces mesures, il y aura des répercussions économiques. Une partie de celles-ci seront naturellement compensées par des diminu-

[Text]

current practice where the carrier provides the placard then it may be that the cost is approximately the same but it is borne by a different portion of the private sector.

To the extent that we can get statements of economic impact, we will obtain them. However, in the analysis, I think we should bear in mind that the discussion of the provisions of the regulations has been taking place over a number of years with industry and the intention is to continue this discussion until they feel comfortable with the regulatory cloak which we are about to wrap around them. At that stage I think we can say that we are reducing the economic impact of something which industry feels generally acceptable, or they should identify for us the exact costs.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, this may be of interest to members of the Committee. If the department will make these economic impact studies available to us they are going to have great weight in the direction the government will take.

The Vice-Chairman: Would those studies be in a form that could be made available to the Committee, Mr. Ellison?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, regretfully I think we are probably three to six months away from concluding the economic impact statements. We can provide some relatively quickly but they will be of a qualitative nature rather than a quantitative nature.

The Vice-Chairman: Is it possible they may be misleading?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, no, I do not believe so. We can indicate the direction of cost changes and on whom they may fall.

The Vice-Chairman: Would you think there would be some benefit in the Committee having those?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman, they would be of benefit and we will forward them as soon as we have them.

The Vice-Chairman: Would you please get those and send them to the Chairman?

Thank you, Mr. Lumley. I have Mr. Benjamin, Mr. Jupp. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I am sorry that we do not have the Minister here this morning but possibly the deputy or his parliamentary secretary can help me out.

We have already said that we are in favour of new legislation on the transportation and handling of dangerous goods, but even with this legislation, unless some enforcement of present legislation regarding transportation practices there will be too many occurrences where these transportation of dangerous goods provisions will have to be used.

[Translation]

tions de prix dans d'autres secteurs. Par exemple, si l'on oblige les expéditeurs à fournir ces écriteaux qu'on met sur les envois ou bien, comme c'est le cas à l'heure actuelle, d'obliger les transporteurs à le faire, peut-être que le prix de revient sera, dans les deux cas, le même, mais il sera dans ce dernier cas assumé par une autre partie du secteur privé.

Nous nous ferons un devoir, naturellement, d'essayer d'obtenir ces rapports sur les répercussions économiques de ces mesures. Toutefois, en dernière analyse, il faut bien se rendre compte que ces discussions avec les entreprises de ce secteur industriel se prolongent depuis plusieurs années, et que nous avons l'intention de continuer dans cette voie jusqu'à ce qu'on trouve les règlements acceptables. Arrivés à ce stade, nous pourrions être satisfaits d'avoir réduit ces effets économiques à un niveau acceptable pour ce secteur de l'industrie. Dans le cas contraire, il faudra que ce secteur nous indique exactement quel est son objectif au point de vue du prix de revient.

M. Lumley: J'aimerais dire, monsieur le président, que si le ministère peut nous fournir ces études des répercussions économiques, elles serviront fort à orienter la politique gouvernementale.

Le vice-président: Est-ce que ces études sont présentées sous une forme qui permet de les fournir au Comité, monsieur Ellison?

M. Ellison: Malheureusement, il faudra probablement encore de trois à six mois pour établir de façon définitive ces rapports sur les répercussions économiques. Nous pouvons vous en fournir certains assez rapidement, mais ce serait plutôt les rapports qualitatifs que les rapports quantitatifs.

Le vice-président: Ces rapports pourraient-ils être de nature à nous induire en erreur?

M. Ellison: Non, je ne le crois pas. Nous pouvons vous indiquer dans quel sens vont se faire ces changements de prix de revient et qui en fera peut-être les frais.

Le vice-président: Est-ce que vous ne pensez pas qu'il serait utile que le Comité les ait?

M. Ellison: Très certainement, et nous les enverrons dès que nous les obtiendrons.

Le vice-président: Pourriez-vous les faire parvenir au président?

Merci, monsieur Lumley. J'ai sur ma liste M. Benjamin, M. Jupp. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. C'est dommage que le ministre ne soit pas présent ici, ce matin, mais peut-être que le sous-ministre, ou son secrétaire parlementaire, pourrait m'aider.

Nous avons déjà indiqué que nous étions favorables à l'établissement d'une nouvelle loi sur le transport et la manutention des marchandises dangereuses, mais même avec cette loi, à moins que nous n'appliquions jusqu'à un certain point la loi actuelle sur les transports, nous aurons trop de cas où les dispositions concernant le transport des produits dangereux devront s'appliquer.

[Texte]

• 1005

Mr. Chairman, under Section 100 of the Railway Act the Minister can apply to the CTC for an order requiring a railway company to meet certain standards regarding repairs, additions or improvements to its lines and its equipment, and that has been in the law for years. In the 22 years between 1955 and 1977 the railways reduced their employees by 60,000; and 31,000 of those were from their shops and their maintenance of way. And, of course, that has prevented them from maintaining the best operating standards.

The other thing that has happened, Mr. Chairman, is what I call this mindless proposition 13 syndrome about government cutbacks and restraint advocated by the present party in power and started by the previous party in power. Mr. Benson, the Chairman of the CTC, told this Committee that he has 78 inspectors; he should have 178 to do a proper job.

The man-year allotment for the Railway Transport Committee for 1977-78 was 260 persons; in 1978-79 they were ordered to reduce it to 246; in 1979-80 they were ordered to reduce it to 239. And just a few weeks ago there was a further order from the Treasury Board for a further reduction of another 100 people from Canadian Transport Commission which would reduce the Railway Transport Committee's staff further from 239 down to 225.

How we can properly assure the inspection and the requirements upon the railroads and the trucking industry and any other transporters of dangerous goods to provide proper equipment, maintained and repaired, trackage and roadways, et cetera, is beyond me. It means that provisions in Bill C-25 are going to be called into force more frequently than would otherwise be necessary.

I want to ask Mr. Cameron, if he can tell us, or the Parliamentary Secretary if he is here in the absence of the Minister, are these further reductions in the staffing of the Canadian Transport Commission, particularly the Railway Transport Committee, going to continue? Are any efforts being made to provide additional people for inspection purposes to the CTC that Mr. Benson mentioned at a previous meeting? I am wondering if Mr. Cameron or anyone else can enlighten us on that.

Mr. S. D. Cameron (Senior Assistant Deputy Minister, Department of Transport): Mr. Chairman, I am afraid I really cannot cast much light on that subject as far as the department is concerned. There is a continual effort in the direction of maintaining the resources for safety and they have been increased in the department over some years. But as to the future policy, I am afraid I am not in a position to answer that question.

Mr. Benjamin: Well then, Mr. Chairman . . .

[Traduction]

En vertu de l'article 100 de la Loi sur les chemins de fer, le ministre peut demander à la Commission canadienne des transports de rendre une ordonnance afin que la compagnie de chemins de fer se conforme à certaines normes au point de vue des réparations, des rajouts ou des améliorations de ses voies ferrées et de son matériel. Cette loi existe depuis des années. Or, au cours des vingt-deux années qui se sont écoulées entre 1955 et 1977, les compagnies de chemins de fer ont réduit leur personnel de 60,000 personnes, dont 31,000 faisaient partie des ateliers et s'occupaient de l'entretien des voies ferrées. Naturellement, cette mesure ne leur a pas permis de respecter au mieux ces normes d'exploitation de leurs voies.

L'autre facteur en cause, monsieur le président, est ce que je qualifierais de stupide syndrome de la proposition 13 concernant les réductions gouvernementales qui sont préconisées par le parti actuellement au pouvoir et qui, d'ailleurs, ont été lancées par le précédent parti au pouvoir. M. Benson, le président de la CCT, a indiqué au président qu'il disposait de 78 inspecteurs, lorsqu'il en aurait fallu 178.

Les attributions d'années-hommes faites au Comité des transports ferroviaires pour l'année 1977-1978 s'établissaient à 260 personnes et, en 1978-1979, on les avait réduites à 246 personnes, puis, en 1979-1980, on a réduit encore ce personnel à 239 personnes. Il y a à peine quelques semaines, le Conseil du Trésor a donné l'ordre qu'on fasse une nouvelle réduction d'environ 100 personnes à la Commission canadienne des transports, ce qui réduirait donc le personnel du Comité des transports ferroviaires à 225 personnes.

Je ne vois aucunement comment, compte tenu de ces réductions, on peut assurer une inspection convenable des chemins de fer, de l'industrie du camionnage et des autres transporteurs de produits dangereux, alors qu'il n'y a pas ce qu'il faut du point de vue du matériel, au point de vue de l'entretien et des réparations, au point de vue des voies ferrées, des voies carrossables, etc. Ceci veut dire qu'il faudra de plus en plus faire appel aux stipulations du Bill C-25.

J'aimerais demander à M. Cameron s'il peut nous dire,—ou le secrétaire parlementaire, s'il est ici à la place du ministre,—si on va continuer à réduire les effectifs de la Commission canadienne des transports, et particulièrement du Comité des transports ferroviaires. Quels efforts fait-on, comme M. Benson l'a mentionné lors d'une séance précédente, pour augmenter le personnel de la CCT chargé de faire ces inspections? Je me demande si M. Cameron, ou quelqu'un d'autre, pourrait nous renseigner à ce sujet.

M. S. D. Cameron (sous-ministre adjoint principal, Transports Canada): Monsieur le président, je crains de ne pouvoir vous renseigner beaucoup sur la position du ministère dans ce domaine. Nous nous efforçons continuellement de maintenir nos ressources pour assurer la sécurité et, en fait, ces ressources sont augmentées depuis quelques années. Quant à savoir quelle est la politique future du ministère dans ce domaine, je crains de ne pas être en mesure de répondre à cette question.

M. Benjamin: Alors, monsieur le président . . .

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin, I might indicate to you that the Parliamentary Secretary had to leave at ten o'clock to go to Toronto with the Prime Minister. He regrets that but I suppose in his judgment it was necessary and he has asked me to apologize to the Committee for that.

Mr. Benjamin: I will renew that question, Mr. Chairman, at a later time when hopefully the Minister is here, and failing that, when we have the CTC or the Parliamentary Secretary.

I am wondering then if Mr. Cameron can tell us what action, if any, has been taken—or is he aware of any—by the Department or CTC to require the railroads to carry out, or at least to implement and use the technology that is at present available. For example, in the Mississauga incident the CPR did not have any hot box detectors, and that is one of the major causes of mishaps on rail. Has anything gone into place to require them, on any movement that contains dangerous goods, to put in place the inspection and the apparatus that is available to prevent accidents?

• 1010

The Chairman: I will ask Mr. Ellison to respond.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I believe the Minister has asked the Canadian Transport Commission to investigate all possible ways of increasing the level of safety on the railways, by stepping up enforcement, by examining the existing regulations and proposing new ones as soon as possible.

Mr. Benjamin: Will the regulations that come out subsequent to the bill or concurrent with it, require for example, that all rail cars that carry dangerous goods covered by this legislation, will be equipped with roller bearing running gear, instead of the old brass journals?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, proposals along this line were included in the second draft of the regulations which were circulated to industry for comment earlier this year. We were advised by the railway companies that if that requirement was made, their capacity to move dangerous goods would be severely curtailed and that they were in the process of converting to roller bearings as fast as possible, which is one of the economic impacts that would arise and which has to be weighed.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the CPR can find \$20 million to buy a pottery plant in Syracuse, New York, and \$200 million to invest in some shopping centres in California, but they cannot keep replacing their old equipment with new equipment and modernizing their present equipment; they can invest hundreds of millions of dollars in other things that have nothing to do with transportation—they will not fix their cars; they will not replace them; they will not put enough in. It is not only grain; it is all the other products that have to be handled. I hope—and it is probably a wasted hope—that the present administration will correct that; the previous one failed

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin, je voudrais vous signaler que le secrétaire parlementaire doit partir avec le premier ministre à dix heures, pour se rendre à Toronto. Il nous fait donc part de ses regrets et il m'a demandé de l'excuser auprès du Comité.

M. Benjamin: Je poserais donc cette question à une autre occasion, en espérant qu'alors, le ministre sera présent; sinon, je posera la question lorsque comparaitra la Commission canadienne des transports, ou le secrétaire parlementaire.

Je me demande si M. Cameron pourrait nous dire quelles mesures ont été prises, le cas échéant,—ou s'il en connaît,—par le ministère ou par la CCT pour obliger les compagnies de chemins de fer à se servir du matériel moderne actuellement disponible. Par exemple, comment cela se fait-il que lors de l'accident de Mississauga, le CP ne disposait d'aucun détecteur d'échauffement des coussinets? Cette lacune est l'une des raisons principales pour lesquelles il y a ces accidents de chemins de fer. N'a-t-on pas pris des dispositions pour rendre ces appareils obligatoires, pour qu'on les utilise lorsqu'il y a transport de marchandises dangereuses? Pourquoi n'utilise-t-on pas cet appareil, qui est disponible, et qui pourrait nous éviter des accidents?

Le président: Je vais demander à M. Ellison de répondre.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je crois que le ministre a demandé à la Commission canadienne des transports de faire enquête en vue de trouver tous les moyens possibles pour accroître la sécurité du transport ferroviaire, et ce, en renforçant la mise en application des règlements existants, en les examinant, et en proposant, dès que possible, de nouveaux règlements.

M. Benjamin: Est-ce que les règlements qui vont être établis à la suite de ce bill, ou qui vont être établis en même temps, rendront obligatoire le remplacement des anciens coussinets de laiton par des coussinets à rouleaux dans le cas de tous les wagons.

M. Ellison: Des propositions en ce sens ont été intégrées dans le deuxième projet de règlements qui est actuellement distribué dans les entreprises de cette industrie, afin que celles-ci nous envoient leurs commentaires plus tard dans l'année. Les compagnies de chemin de fer nous indiquent que si on les obligeait à agir ainsi, leur capacité de transport des produits dangereux serait considérablement réduite. Cependant, elles s'efforcent de faire cette conversion le plus rapidement possible, et c'est un de ces cas où il faut soupeser les répercussions économiques de ces mesures.

M. Benjamin: Monsieur le président, le CP peut fort bien trouver 20 millions de dollars pour acheter une fabrique de poteries à Syracuse, New York, et 200 millions pour investir dans des centres commerciaux, en Californie, mais il n'est pas capable de remplacer son vieux matériel par du nouveau, quand il est en mesure d'investir des centaines de millions de dollars dans toutes sortes d'affaires, qui n'ont rien à voir avec les transports, mais, d'un autre côté, il n'est pas capable de réparer ses wagons, ni de les remplacer, et ce, non seulement dans le domaine du transport des céréales, mais de tous les autres produits. J'espère, et probablement que je me fais des

[Texte]

to. That is all the questions I have at the moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Sorry, gentlemen, I am trying to arrange a steering committee meeting for 8.30 this evening.

Mr. Benjamin: Why not wait until tomorrow and see what happens tonight, first?

The Chairman: I will ask the members of the Committee to refrain from starting any campaigning here today. I have Mr. Jupp.

Mr. Jupp: Thank you, Mr. Chairman. I might say, further to Mr. Lumley's point, that the City of Mississauga which, for obvious reasons, is vitally interested in this piece of legislation, has taken the necessary steps within City Hall to communicate with the national Association of Municipalities, plus the two provincial municipality organizations in Ontario, and they are going through an exercise of ensuring that these view points are co-ordinated. Their intention is to communicate the views of the municipalities to the Committee, when that process has been undertaken.

• 1015

Mr. Chairman, I suppose that my reaction, as a new member of Parliament, is why has it taken so long for this particular bill to get to the point where it is. I noticed that in the minister's comments in the House of Commons he indicated that the bill was really not a reaction to the Mississauga incident. That may be the case, but the bill has been in various stages of gestation, it seems to me, for a good many years and when we had the meeting on November 13 it appeared that the authorities were very handicapped under their present powers.

I am continually asked back in Mississauga why it has taken so long for this particular bill to come to the attention of this Committee, and I am still at a loss to know why. I know there is a very long process in terms of having to critique the bill to ensure that all groups who have an interest in the bill have had their input into it, and I know that went on in terms of Bill C-17. But I still think that after six or seven years surely we would have been in a position to have had a bill passed so that the government of Canada would have more authority in terms of being able to ensure that this kind of incident is less likely to happen.

My first question might not be a fair question but I would like to put it anyhow. Had this bill been in place, passed earlier this year, for example, in the view of the authorities would this accident in Mississauga have taken place?

The Chairman: I would prefer to answer that if you want me to. I think perhaps I would remind the hon. gentlemen that in the absence of the minister and the parliamentary secretary the question Mr. Jupp has put forward, of course, is a matter that is within our jurisdiction and within our competency, and is a question we perhaps had best ask ourselves.

The bill does not deal with the "mechanical" state of transportation; it deals rather with the bringing together, the rationalization, if you will, of the various legislations under various jurisdictions from one end of the country to the other.

[Traduction]

illusions, que l'administration actuelle va corriger la situation, vu que la précédente administration a échoué. C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant, monsieur le président.

Le président: Je m'excuse, messieurs, j'essaie d'organiser pour 8 h 30 ce soir une séance pour notre comité de direction.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas attendre à demain et voir tout d'abord ce qui va se passer ce soir.

Le président: Je prierais les membres du Comité de s'abstenir de lancer une campagne ici, aujourd'hui. J'ai sur ma liste M. Jupp.

M. Jupp: Je vous remercie, monsieur le président. Je dirais, pour continuer dans la même ligne de pensée que M. Lumley, que la ville de Mississauga, qui, pour des raisons bien évidentes, est intéressée de façon capitale à cette loi, a pris les mesures nécessaires, à l'hôtel de ville, pour se mettre en rapport avec l'Association nationale des municipalités, ainsi qu'avec deux organisations provinciales de municipalités de l'Ontario, afin de s'efforcer de coordonner leurs actions. Plusieurs organisations ont l'intention de faire savoir au Comité le point de vue des municipalités.

Étant donné que je ne suis député que depuis peu de temps, je voudrais savoir pourquoi il a fallu attendre tant de temps pour en arriver à ce projet de loi. Le ministre a déclaré à la Chambre des communes que ce projet de loi n'avait rien à voir avec l'accident de Mississauga. C'est possible, mais il me semble que depuis plusieurs années, ces projets de loi sont passés par diverses périodes de gestation. Il est apparu clairement, au cours de la réunion du 13 novembre, que la marge de manœuvre des autorités est assez restreinte.

Lorsque je me rends à Mississauga, on me demande souvent pourquoi il a fallu attendre si longtemps pour que le Comité soit saisi de ce projet de loi, et je suis bien en peine pour répondre. Je sais que pour tout projet de loi, il faut attendre que tous les groupes d'intérêts aient pu faire connaître leurs points de vue, et le Bill C-17 ne fait pas exception. Depuis 6 ou 7 ans qu'il en est question, j'estime que ce projet de loi aurait dû déjà être adopté, afin que le gouvernement du Canada puisse prendre les mesures nécessaires pour empêcher que ce genre d'accident ne se reproduise.

Ma première question vous paraîtra peut-être désobligeante, mais je voudrais la poser, de toute façon. Si ce projet de loi avait été adopté et s'il était entré en vigueur plus tôt, pensez-vous que l'accident de Mississauga aurait pu être évité?

Le président: Je préférerais répondre moi-même à cette question, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. En l'absence du ministre et du secrétaire parlementaire, je voudrais vous rappeler que la question de M. Jupp relève de notre compétence, et c'est une question que nous ferions peut-être mieux de nous poser.

Ce projet de loi ne porte pas sur l'aspect «mécanique» des transports, mais plutôt sur l'uniformisation, si vous voulez, des diverses lois provinciales qui existent à ce sujet. Il ne s'agit pas de savoir si telle ou telle loi aurait permis d'éviter un accident,

[Text]

So it deals rather with bringing these jurisdictions together for purposes of establishing common standards, as opposed to the question you are asking which is whether or not a piece of legislation in place might have avoided an accident.

Mr. Jupp: My question, Mr. Chairman, was not intended to be a playful question, because I do not think that those of us who are not experts could make any judgment. My question is really a technical question, whether from a technical perspective this kind of legislation in place would have prevented the accident.

The Chairman: No, it would not.

Mr. Jupp: But if Mr. Ellison or Mr. Cameron feel that is a difficult question to answer, I will move on to my next one, and that has to do with the speed of trains carrying what are recognized as dangerous products when those trains are going through residential areas. Is this kind of bill the proper place to address those kinds of legal parameters?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the bill and the regulations probably could not prevent an accident like Mississauga from occurring sometime, somewhere. There are many causes for derailments of trains, as there are many causes for a tank truck or any other vehicle to become involved in a highway accident, or, indeed, for ships to collide in navigable waterways.

• 1020

Wherever dangerous goods are being carried, we hope to provide specific regulations that will, first of all contain those products in the event of an accident wherever possible, and, where they are released, we hope that the regulations will provide a faster, more precise method of identifying the dangers which are present; and we hope, by nonregulatory or legislative action, to support the emergency response forces in taking the appropriate action as soon as possible.

All of these things, combined with regulations which may, in fact, consider the speed and the routing of these products, will go a long way to reducing the probability of an accident from occurring in the future, but nevertheless, it is regrettable that we are moving many millions of tons of products of all types into and through the urban communities of Canada occasioned by the fact that the industries that produce them are located in those urban centres, that the industries that use them are there, and that the urban communities have grown up and totally enveloped the transport facilities of this country which were established over the last century.

Mr. Jupp: Thank you. I appreciate that maybe some of these questions with which we are concerned in terms of this piece of legislation may not be fully addressed until we have had the results of the inquiry by Judge Grange. And on that point, maybe I should just digress a moment and record my own commendation and the commendation of the city of Mississauga for the Minister's taking the initiative to extend the bounds of the inquiry so that it would be a judicial inquiry, and hopefully the findings of that will be useful not only in

[Translation]

mais plutôt d'étudier globalement plusieurs lois distinctes, afin d'établir des normes communes.

M. Jupp: J'ai posé ma question avec le plus grand sérieux, et ce ne sont pas nous, les profanes, qui pouvons en juger. Je voudrais simplement savoir si, techniquement, ce genre de loi aurait pu empêcher l'accident de Mississauga.

Le président: Non.

M. Jupp: Si M. Ellison, ou M. Cameron, estime que c'est là une question difficile, je passerai à la suivante. Il s'agit de la vitesse à laquelle les trains qui transportent des produits dangereux traversent les zones résidentielles. Des critères comme la vitesse des trains peuvent-ils faire l'objet de ce projet de loi?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, un projet de loi, ou un règlement, ne saurait empêcher un accident comme celui de Mississauga de se produire quelque part, à un moment donné. Les causes de déraillement sont aussi variées que les causes d'accident de la route ou de collision de navires.

En ce qui concerne le transport des produits dangereux, nous espérons établir des règlements précis qui comporteront d'abord une liste de tous les produits dangereux. Nous espérons que ces règlements permettront d'identifier les dangers existants plus rapidement et avec plus de précision. Nous voulons en outre définir des mesures législatives qui permettront aux secours d'urgence d'intervenir aussitôt que possible.

Il sera peut-être tenu compte de la vitesse des trains et des itinéraires empruntés dans ces règlements qui permettront de réduire les probabilités d'un tel accident à l'avenir. Malheureusement, nous sommes obligés d'acheminer des millions de tonnes de produits de tous genres à travers les centres urbains du Canada puisque c'est là que sont situées les industries productrices et consommatrices. D'autre part, les centres urbains canadiens ont connu une expansion considérable et ont absorbé toutes les installations de transport établies au siècle dernier.

M. Jupp: Merci. Je comprends que certaines questions devront rester sans réponse tant que nous ne connaîtrons pas les résultats de l'enquête du juge Grange. A ce propos, j'aimerais faire une petite digression. Ainsi que l'a fait la ville de Mississauga, j'aimerais féliciter le ministre qui a décidé d'élargir la portée de l'enquête afin que celle-ci ait un caractère judiciaire. J'espère que les conclusions de cette enquête ne seront pas seulement utiles rétrospectivement mais qu'elles permettront de prévenir certains accidents dans l'avenir.

[Texte]

terms of looking at that accident in retrospect but in terms of mitigating against future accidents.

It seems to me, from the perspective of a layman who has no technical insight into railways, their operations and their transport of dangerous goods, that there have been three factors that have had a bearing in terms of the unfortunate incident at Mississauga. One, as Mr. Benjamin has pointed out, has been the lack of hotbox detectors. The second has been the possible lack of adequate inspection—whether that can be attributed to the lack of inspectors or not remains to be seen. And a third, which led to my last question, was the speed with which these trains travel through residential areas.

Now, I know they all have schedules that they must meet, and I know that urbanism is creeping along the railway tracks through industrial areas, and that residential areas are very, very close to them. But certainly it would seem to me that these three factors, speed, the hotbox detectors and the factor of inspection, when this bill is concluded will have to be addressed if it is to be a useful, functional bill in terms of trying to get some control over this kind of circumstance in the future.

If I have any more time, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Barely.

Mr. Jupp: Barely? Maybe, then I should just ask a question on the level of the penalties that are stipulated in the bill.

It seems to me that this is a case again where, in the words of our ebullient Minister of Finance, we are between a rock and a hard place, because if we make the penalties too high, too difficult, too rigid, too stiff, well then it will be very difficult for the authorities to get prosecutions, to effectively be able to prosecute where there are infringements. On the other hand, if they are too low they can be simply built into the cost of operations; with a small penalty, why should they go through the process of trying to embark on very costly preventative measures when it would be easier to pay the penalty? My question, Mr. Chairman, is whether, in the view of Mr. Ellison and/or Mr. Cameron, the present level of penalties as set out in the act is an appropriate one.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I would like to indicate to Mr. Jupp that the penalties set out in the act respecting summary conviction up to their maximum penalty, while subject to the discretion of the court to determine whether or not a lower penalty should be levied, to a certain extent are subject to departmental policy and to a certain extent are related to similar offences under other legislation. It is a difficult question, and I would hope the Committee would address this themselves in terms of the industry representations on the level of penalties.

Mr. Jupp: You do not have any feelings or recommendations that you would like to pass on to the Committee?

Mr. Ellison: The recommendations, Mr. Chairman, are contained in the proposed act.

[Traduction]

Bien que je ne sois pas technicien spécialiste des trains, de leur fonctionnement ou du transport des produits dangereux, il me semble que trois facteurs sont entrés en jeu dans le cas de Mississauga. Premièrement, comme l'a souligné M. Benjamin, l'absence de détecteurs d'échauffement des coussinets. Deuxièmement, l'insuffisance des inspections. Nous ignorons si cela peut s'expliquer par le manque d'inspecteurs. Troisièmement, et cela m'amène à ma dernière question, la vitesse à laquelle ces trains traversent les zones résidentielles.

Je sais qu'il y a des horaires à respecter et je sais aussi que dans les zones industrielles et parfois résidentielles, on a tendance à construire fort près des voies ferrées. Lorsque nous en aurons terminé avec ce projet de loi, nous devons nous demander s'il permet de mieux contrôler les trois éléments dont j'ai parlé, à savoir la vitesse des trains, les détecteurs d'échauffement des coussinets et enfin la qualité des inspections.

S'il me reste du temps, monsieur le président . . .

Le président: A peine.

M. Jupp: A peine? Je voudrais bien poser une question au sujet des sanctions prévues dans le bill.

Pour reprendre les termes de notre exubérant ministre des Finances, il me semble que nous nous trouvons entre le marteau et l'enclume: en effet, si les sanctions sont trop sévères, trop strictes et trop inflexibles, les autorités auront beaucoup de difficulté à tenter des poursuites en cas d'infraction. D'autre part, si elles le sont trop peu, on pourra faire passer le tout dans les frais d'exploitation; après tout, si l'amende est dérisoire, à quoi bon s'embarasser à mettre sur pied des mesures préventives qui coûteraient très cher quand il est beaucoup plus facile de tout simplement payer l'amende imposée? Donc, monsieur le président, je voudrais savoir si M. Ellison ou Cameron croient que les amendes figurant dans le projet de loi sont suffisantes.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je tiens à signaler à M. Jupp que les amendes fixées dans la loi en ce qui concerne les condamnations par la procédure sommaire jusqu'à l'amende maximum où le tribunal a le pouvoir discrétionnaire d'imposer l'amende minimum ou non, le montant de ces amendes donc, jusqu'à un certain point, relève des politiques ministérielles à ce sujet et, jusqu'à un certain point encore, relèvent d'infractions du même genre à l'égard d'autres lois. Il est difficile de répondre à cette question et j'ose espérer que le comité se penchera sur cette question lui-même en ce qui concerne les doléances de l'industrie face au montant des amendes imposées.

M. Jupp: Vous n'avez donc aucune recommandation dont vous voudriez nous faire part?

M. Ellison: Les recommandations, monsieur le président, figurent dans le projet de loi.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Jupp. Like you, I am not a technical person, but it seems to me roller bearings would have done a lot more to avoid the accident than any legislation we can think of.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Le paragraphe 24(2) du projet de loi C-25, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, prévoit que si l'on a l'accord visé au paragraphe (1)... à ce moment-là toute clause complémentaire doit voir à...

... la répartition des frais afférents.

Quand vous parlez des «frais afférents», il ne s'agit certainement pas de ce à quoi mon collègue se référerait plus tôt, à savoir les études de coûts et bénéfiques... Pourriez-vous alors m'indiquer quels sont ces frais afférents et de quelle sorte de répartition vous aviez à l'esprit lorsque vous avez recommandé ce paragraphe dans le projet de loi?

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

The provision of this clause is to take into account the possibility that we may have to enter into a financial agreement with the provinces to reimburse the provinces for some of their activities in the administration of this act. We have not started discussions with the provinces of this nature. We are at the moment considering only the roles and responsibilities that may be assigned, and they have indicated that they would want to discuss costs with the minister.

M. Deniger: Si je comprends bien votre réponse, il est donc possible que l'administration de cette loi dépende davantage d'autorités provinciales?

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

In some cases it may involve the direct use of provincial employees. For example, it would be desirable to have the officers of the provincial fire marshals, who are responsible for all forms of flammable materials stored within the province, also exercising some discretionary enforcement activity with regard to transport terminals. It is a means of achieving a harmonization between provincial regulatory requirements and federal.

M. Deniger: Si vous êtes capable d'atteindre cet objectif, à savoir uniformiser nos règlements concernant cela, tant mieux, et je vous souhaite bonne chance dans vos négociations.

• 1030

L'article 27 sur lequel je vous ai questionné déjà il y a deux semaines, je crois, parle de dispositions transitoires. On y dit que vos réglementations l'emporteraient sur toute autre réglementation qui serait incompatible avec celle-ci. J'imagine qu'on se réfère à la Commission canadienne des transports ou aux règlements existants en vertu de la Loi sur les explosifs.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Jupp. Je ne suis pas plus expert que vous en la matière, mais il me semble que des roulements à galets auraient beaucoup mieux convenu pour prévenir cet accident que toute loi que nous pourrions songer à adopter.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Paragraph 24(2) of Bill C-25, an Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, provides that an agreement entered into under Subsection (1) may provide for any matters necessary for or incidental to the implementation and enforcement agreed on and for

... the apportionment of any costs and expenses arising from...

such implementation and enforcement. When you talk about the "cost and expenses arising from", they are certainly not what my colleague before was talking about, that is the costs and benefits... Could you then indicate what those costs could be and what kind of apportionment you were thinking of when you recommended that paragraph of the bill?

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

La disposition que l'on trouve dans ce paragraphe vise à tenir compte de la possibilité suivante: que nous pourrions avoir à en venir à un accord financier avec les provinces pour rembourser lesdites provinces pour certaines activités découlant de l'administration de la loi. Nous n'avons pas encore entamé les discussions de cette nature avec les provinces. A l'heure actuelle, nous n'étudions que les rôles et responsabilités qui pourraient leur être dévolus et elles ont fait savoir qu'elles aimeraient bien discuter des différents frais avec le ministre.

Mr. Deniger: If I understand your answer correctly, then, it might be possible that the administration of this Act rests far more squarely upon provincial authorities?

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Dans certains cas, cela implique l'intervention directe d'employés provinciaux. Par exemple, les officiers de services de protection contre l'incendie responsables de tous les matériaux inflammables qui se trouvent sur le territoire de la province devraient peut-être avoir à exercer certains pouvoirs discrectionnaires en vertu de cette loi surtout en ce qui concerne les têtes de lignes. Il faut donc créer une certaine harmonie entre les exigences réglementaires des provinces et du gouvernement fédéral.

Mr. Deniger: If you are able to attain that objective, that is uniformity of regulations in that area, good for you and I wish you good luck in your negotiations.

Clause 27 about which I questioned you two weeks ago, it seems to me, is the transitional clause. It says that your regulations prevail if there is any kind of inconsistency between your regulations and any others. I imagine this would refer to the Canadian Transport Commission or to regulations existing under the Explosives Act.

[Texte]

Est-ce à dire que si vous aviez une réglementation sur un point très précis qui serait moins sévère que celle de la Commission canadienne des transports, ce serait celle-là qui l'emporterait?

Mr. Ellison: Yes, sir, that possibility would exist but we hope that interagency discussions will result in the most appropriate regulation being applied universally. If need be, if it is desired to maintain a more strict regulation somewhere else, then the regulations under this proposed act would deliberately remain silent in that area to make sure that that other regulation did continue to exist. However, the intention is that the regulations under this proposed act will replace the regulations under the other acts and they will fall into disuse.

M. Deniger: Si j'ai bien compris, ces règlements remplaceraient peut-être les règlements des autres commissions. Si tel est le cas, pourquoi ne pas tout simplement abolir le pouvoir de réglementer les autres commissions et de vous approprier en entier le pouvoir de réglementation?

The Chairman: That would create war.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that possibility has been considered. There is a certain advantage in doing so; the only disadvantage that would seem to remain is that, in fact, by excising the powers of other agencies to make regulations we may, inadvertently, eliminate their ability to make specific regulations which would go beyond the general regulations here. For example, in the national harbours boards the regulations under this proposed act may be general with respect to all harbours boards but we should not limit, in any way, the power of a particular harbour board to express precise regulations appropriate to the geographical, topographical, and environmental location of that port; for example, the Port of Vancouver is vastly different from the Port of Sept-Îles.

M. Deniger: Ce qui m'inquiète et ce que j'entrevois, c'est que Transports Canada devienne une sorte de tribunal d'appel, que ce soit de multinationales ou même de groupes de consommateurs, concernant certaines réglementations sur les produits dangereux ou les explosifs et que vous soyez à ce moment-là envahis de toutes sortes de demandes de tous bords et de tous côtés. C'est une sérieuse réserve que je fais, vous pourrez peut-être y penser au cours des semaines à venir.

L'article 28 est très important, selon moi, il a trait à l'entrée en vigueur. On parle évidemment de relations fédérales-provinciales et ma question s'adresse tout autant au président du Comité qu'aux témoins. Étant donné l'importance que cette pièce de législation attache aux relations fédérales-provinciales dans son application, est-ce que le président a pensé à inviter les provinces à venir témoigner?

The Chairman: I am not hesitating to respond to the question, there have been discussions with at least two of the provinces on this. In both instances, the Chairman simply attempted to feel them out whether or not they wanted to

[Traduction]

If one of your regulations on a very specific point were less severe than the same regulation spelled out by the Canadian Transport Commission, does that mean your regulation would prevail?

M. Ellison: Oui, monsieur, cette possibilité existe, en effet, mais nous espérons que les discussions entre les divers organismes nous permettront d'adopter universellement le règlement le plus pertinent. Si le besoin s'en faisait sentir, si l'on désirait imposer des règlements plus stricts ailleurs, les règlements édictés en vertu du projet de loi ne porteraient pas sur ce domaine, et ce, délibérément, de façon à ce que nous puissions nous assurer que l'autre règlement continue tout de même d'exister. Cependant, l'intention demeure que les règlements édictés en vertu du projet de loi remplaceront les règlements édictés en vertu des autres lois et que ces derniers tomberont en désuétude.

Mr. Deniger: In other words, those regulations might replace regulations made by other commissions. If such is the case, why not simply abolish the regulating powers of the other commissions and give yourselves all regulating powers?

Le président: Ce serait la guerre.

M. Ellison: Monsieur le président, nous avons envisagé cette solution. Elle présente certains avantages et le seul inconvénient, à vrai dire, semble être qu'en exerçant les pouvoirs de réglementation des autres organismes il se pourrait, tout à fait par inadvertance, que nous leur enlevions toute possibilité d'édicter des règlements précis qui iraient au-delà des règlements généraux que nous avons ici. Par exemple, dans le cas du Conseil des ports nationaux, les règlements édictés en vertu de ce projet de loi peuvent s'appliquer de façon très générale à tous les conseils de ports, mais nous ne devrions pas restreindre le pouvoir d'un conseil de port particulier, qui voudrait édicter des règlements très précis en raison de l'emplacement géographique, topographique ou environnemental de ce port; par exemple, le port de Vancouver a des problèmes très différents de ceux du port de Sept-Îles.

Mr. Deniger: What concerns me and what I can foresee is that Transport Canada will become some sort of an appeal court either for multinationals or even consumer groups, especially in the case of certain regulations concerning dangerous products or explosives and that, at that point, you would be flooded with all kinds of requests coming at you from every side. This is a serious reservation that I am expressing and you could perhaps think about it during the next few weeks.

Clause 28 is very important, in my view, because it has to do with the coming into force. Of course, there is the subject of federal-provincial relations and my question is addressed both to the Chairman of the Committee and to the witnesses. Given the importance that this piece of legislation attaches to federal-provincial relations, especially concerning its implementation, what would the Chairman think of inviting the provinces here as witnesses?

Le président: Je peux répondre d'emblée à votre question: il y a déjà eu des discussions avec au moins deux des provinces à ce propos. Dans les deux cas, le président, cherchait tout simplement à savoir si elles voudraient venir témoigner ou si

[Text]

come or whether there was any desire to come. There was hesitation. There is certainly interest and the evidence of this Committee is being very closely monitored, as Mr. Ellison and Mr. Cameron can attest, by those agencies within provincial jurisdiction that are directly concerned. To this point in time there have not been any requests from any of the provinces to appear before us.

• 1035

M. Deniger: Et pas d'invitations?

The Chairman: Two exceptions possibly.

M. Deniger: A l'article 28, vous prévoyez possiblement 12 mois de négociations avec les provinces avant d'imposer l'application de cette Loi. Les 12 mois de négociations, j'imagine, commencent une fois que la Loi est passée et qu'on a eu la sanction royale. Est-ce bien à ce moment-là que les 12 mois commencent?

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. This question was also addressed to me by the representatives of the 10 provincial administrations in Toronto on Monday, and the reply I gave them then may have been presumptuous on my part, but I suggested that the countdown would take place from the time Mr. Mazankowski wrote to the provincial ministers and said we would like to open negotiations.

M. Deniger: Est-ce que cette communication-là existe déjà? Là je ne veux pas vous demander ce que le ministre doit faire, mais d'après vous, le ministre a-t-il écrit aux provinces, dans le contexte de votre réponse?

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. Not directly in that context. When he met with the provincial ministers of transport in Regina in September, the provincial ministers did agree with Mr. Mazankowski that officials should be instructed on an urgent basis to commence discussions on roles and responsibilities. This, we are doing, in an informal manner at this stage, but obviously, until the bill is given Royal assent, the flag cannot be considered as down.

The Chairman: Last question.

M. Deniger: Certainement, monsieur le président.

Vous savez, ce projet de loi, je l'appuie sans hésitation, mais une chose m'inquiète. Je vois la possibilité, et cela va dépendre de vos talents de négociateurs, je vois la possibilité qu'on ait une loi fédérale avec 10 applications différentes dans 10 provinces différentes. La loi prévoit que le ministre doit avoir des contacts, doit avoir des ententes avec les provinces. N'est-il donc pas possible qu'il y ait 10 ententes différentes avec les 10 provinces du Canada? Comment les convois pourront-ils passer d'une province à une autre si les règlements d'application sont différents?

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. The intention is that the conditions of transport would remain the same across all provinces for all modes, but who administers the bill will depend variously, and we expect that the agreement will be unique for each province.

[Translation]

elles étaient disposées à le faire. Il y a eu certaines hésitations. Remarquez que l'on s'intéresse de très près aux travaux du Comité, car, ainsi que peuvent l'attester MM. Ellison et Cameron, les organismes provinciaux directement concernés suivent les débats de très près. Jusqu'ici, aucune province n'a demandé à comparaître.

Mr. Deniger: And no invitations?

Le président: Peut-être deux exceptions.

Mr. Deniger: In Clause 28, there is provision for, possibly, 12 months of negotiations with the provinces before the coming into force of the Act. I imagine that the 12 months of negotiations would begin once the Act has been passed and Royal Assent obtained. Is that exactly when those 12 months start?

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Cette question a déjà été posée par les représentants des 10 administrations provinciales; à Toronto, lundi, et je leur ai répondu alors, c'est peut-être présomptueux de ma part, mais j'ai dit que cette période de 12 mois commencerait dès que M. Mazankowski écrirait aux divers ministres provinciaux pour leur signifier que nous voudrions commencer les négociations.

Mr. Deniger: Has that letter already been written? Now, I am not trying to ask you what the Minister is going to do but do you think that the Minister has written to the provinces, especially in the context of your answer?

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Pas directement dans ce contexte. Quand il a rencontré les ministres provinciaux du Transport à Regina, en septembre, les ministres provinciaux étaient d'accord avec M. Mazankowski pour signifier aux fonctionnaires qu'il fallait entreprendre les discussions concernant les rôles et les responsabilités d'urgence. Nous discutons donc de ces choses de façon officieuse pour le moment mais il est évident que le départ de la course n'est pas sonné tant que la sanction royale n'a pas été obtenue.

Le président: Dernière question.

Mr. Deniger: Yes, Mr. Chairman.

You know, I have absolutely no hesitation in supporting this bill but I do have one concern. I see the possibility, but this will depend on your negotiating talent, I do see the possibility that we might have federal legislation with 10 different ways of implementing it in 10 different provinces. This legislation provides that the Minister must have contact and agreements with the provinces. Might it therefore not be possible that there be 10 different agreements with the 10 different Canadian provinces? How will the trains be able to travel from one province to another if the regulations are different?

M. Ellison: Merci, monsieur le président. L'intention évidemment est que les conditions de transport seraient les mêmes partout dans toutes les provinces pour tous les modes de transport, mais c'est aux provinces de décider qui appliquera la loi et nous supposons qu'il y aura un accord différent avec chaque province.

[Texte]

A situation has arisen, for example, that a certain product is very tightly regulated within a particular province by road transport, and since the distribution of that product, within that province, does not involve any interprovincial movement by highway, it may be possible that a province would insist that that provincial standard remain as long as it does not interfere with interprovincial transport by that mode of transport, however I think the Minister would have to consider very seriously usurping that provincial wish.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Tout cela est bien inquiétant.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mrs. Mitchell.

Mrs. Mitchell: Thank you, Mr. Chairman. My questions have to do with the multi-modal methods of transportation using the examples of the Port of Vancouver and Vancouver Harbour, although I imagine most of these problems some way or other would affect other harbours and ports as well. I would like to refer particularly to a multi-modal survey that was done, I believe, last—the meetings were on May 28, 1979. Certainly in going through this there are a number of extremely worrisome, hazardous spots that would seem to be extremely complicated because of a convergence of at least four or five different methods of transportation right in the downtown area of Vancouver. It seems that you have danger on rails, in the water, the port itself, the shipping methods of transport, also airlifts, not to mention some very dangerous road accidents that have happened recently in that downtown area. On top of that, you have the highest density of population in North America in that particular spot. It is of extreme concern to those of us who live there but, you know, I am sure that it has to do with other areas in Canada as well.

• 1040

Specially, I am wondering then, if this bill will cover safety regulations for these different modes of transportation, both for storage and for movement of dangerous goods, and, in particular, I am wondering what can be done, if it has not already been done, about some of the recommendations in this report. One that I would like to mention in particular is, and I will just read this very quickly:

Right behind the *Holiday Inn* in downtown Vancouver, in the CP Rail yards, where there is an encroachment of high rise buildings near the railway and waterfront areas, and in order to move explosives and LPG traffic from the already congested downtown areas, as well as their storage near such high rise areas, we recommend the handling of such dangerous commodities as explosives and compressed gasses be shipped through another area.

I am wondering what will be done either under this act or elsewhere to relocate such dangerous spots.

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman. I would like to advise Mrs. Mitchell that the bill is intended to be comprehen-

[Traduction]

Il y a un cas par exemple où un certain produit est sujet à des règlements très sévères à l'intérieur d'une certaine province lorsqu'il s'agit de transport par route et puisque la distribution de ce produit à l'intérieur de cette province n'implique pas de mouvements interprovinciaux par route, il serait peut-être possible que la province exige de garder ces normes provinciales, mais je ne crois pas que le ministre voudrait s'ingérer dans ce domaine avant d'avoir étudié la question très sérieusement tant et aussi longtemps que ces règlements ne nuisent pas au transport interprovincial de cette marchandise par l'intermédiaire de ce mode de transport.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

All this is rather disturbing.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Madame Mitchell.

Mme Mitchell: Merci, monsieur le président. Mes questions portent sur les méthodes multimodales de transports, me servant de l'exemple du port et de l'avant-port de Vancouver quoique j'imagine que la plupart de ces problèmes d'une façon ou d'une autre, pourraient aussi bien se retrouver dans d'autres ports. Je veux surtout parler d'un sondage multimodal qui a eu lieu, me semble-t-il . . . enfin les réunions ont eu lieu le 28 mai 1979. Enfin, il me semble qu'il y a un nombre d'endroits très dangereux qui donnent lieu à beaucoup d'inquiétude et qui semblent compliquer le cas à l'extrême parce qu'il y a convergence d'au moins quatre ou cinq différents modes de transport en plein centre-ville de Vancouver. Or, tous les moyens de transport présentent des risques, les chemins de fer, les transports maritimes, les installations portuaires elles-mêmes, les méthodes d'envoi, les ponts aériens, sans oublier les très graves accidents routiers qui se sont produits tout récemment au centre-ville. En outre, on y trouve la plus forte densité démographique en Amérique du Nord. Cela inquiète énormément la plupart de ceux qui, comme moi, y vivent, et je suis certaine que c'est la même chose dans les autres régions du Canada.

Je me demande donc si ce projet de loi régit la sécurité des divers modes de transport, d'entreposage et de déplacement des produits dangereux. Je me demande en particulier ce qu'on pourrait faire de certaines recommandations du rapport. L'une retient surtout mon attention, et je vous la lis:

Juste derrière le *Holiday Inn* au centre-ville de Vancouver, dans la gare de triage du CP, il y a une enclave de gratte-ciel tout près de la voie ferrée et des quais. Afin de détourner le transport d'explosifs et de G.P.L. du centre-ville où la circulation est déjà très dense et de les entreposer ailleurs, nous recommandons que les produits très dangereux comme les explosifs et les gaz comprimés passent par d'autres quartiers.

Je me demande donc si grâce à cette loi ou à d'autres règlements, on fera quelque chose pour déplacer ces matières dangereuses.

M. Ellison: Merci, monsieur le président. Je tiens à dire à M^{me} Mitchell que le projet de loi entend régir tous les modes

[Text]

sive of all modes of transport throughout the country and that we will be addressing, particularly, the intermodal interface. This is, as you point out, the crucial problem of how do we get road and rail traffic onto ships, whether they be coastal or international in nature. For this reason, certain commodities are no longer moving through some ports where the location and topography is such that it would be safer to move them elsewhere.

The task force that took place earlier this year did address that question and it brought together officials of the CTC, the National Harbour Board, the coastguard, the provincial and municipal agencies to look at this question. The recommendation, indeed, was that the CPR rail ferry loading ramps be moved from the present downtown location near Stanley Park to somewhere else. In the meantime, it was recommended that the marshalling speeds be very strictly reduced and that segregation of these products take place not only within a train that is moving on a line, but also, between lines: that there should be additional distance between the tracks to overcome the risk of a derailment.

The actual relocation of that facility, I think, will take some time simply because the physical time required to construct a new facility is relatively long and, of course, there are also the financial considerations and town planning considerations as to where and how property might be acquired that it would be suitable for this. The Minister has written to Mr. Benson and asked that under the Railways Act, which is the operative one at the moment, he do all possible to facilitate the relocation of that but it involves a number of different agencies, some federal, some provincial and, of course, some private.

Mrs. Mitchell: It sure would not take very long to move it, Mr. Chairman, if we had a major accident down there. There certainly seem to be some extremely hazardous conditions.

I wondered, Mr. Chairman, would this Committee be having resource persons of some kind who are concerned with the port hazardous situations, and particularly, again, not only provincial government people, but perhaps, regional GVRD in this case.

• 1045

The Chairman: Mrs. Mitchell, we have no ourselves authority to engage counsel, professional technical assistance, for the Committee but that does not mean that it is not possible to do.

Mrs. Mitchell: Right. Well, what is the plan of this . . . ?

The Chairman: I think we will have a reasonable amount of expertise in front of us in terms of the witnesses who have indicated they want to submit briefs and to appear before the Committee. I think that will be our greatest resource bank. The Committee, I suppose, can instruct the Chair to seek an appropriate order if it was felt that the Committee itself should have attached to it the level of professional help you are suggesting.

Mrs. Mitchell: Excuse me, Mr. Chairman, I was not suggesting professional help. I was suggesting involving in the

[Translation]

de transport partout au pays, surtout aux points de correspondance d'un moyen de transport à un autre. Comme vous le faites remarquer, c'est précisément le problème crucial. En effet, comment pouvons-nous faire passer le fret d'un réseau routier ou ferroviaire aux navires internationaux? C'est pourquoi certains produits ne passent plus par les ports dont l'espace et la topographie assurent moins de sécurité que d'autres.

Le groupe d'étude qui s'est réuni au début de l'année a précisément étudié cette question. Il était composé de représentants de la CCT, du Conseil des ports nationaux, de la garde côtière, ainsi que des organismes provinciaux et municipaux responsables. Il a recommandé, entre autres, que les rampes de chargement des traversiers du CP disparaissent de leur emplacement actuel au centre-ville près de *Stanley Park* pour être installées ailleurs. En attendant, on a recommandé que les vitesses de manœuvre soient sensiblement réduites et que les produits soient séparés, non seulement dans un même convoi, mais aussi entre les voies ferrées, c'est-à-dire qu'on devrait écarter un peu plus les voies ferrées les unes des autres pour éviter les risques de déraillement.

Il faudra un certain temps pour déplacer ces installations parce que la construction est relativement longue et aussi parce qu'il faut tenir compte du financement et des plans d'urbanisme. Il faut d'abord choisir un terrain propice. Le Ministre a écrit à M. Benson pour lui demander de faire tout en son pouvoir, conformément à la Loi sur les chemins de fer, pour faciliter la relocalisation des installations. Malheureusement, divers organismes fédéraux, provinciaux et privés sont en cause.

Mme Mitchell: S'il fallait qu'un grave accident s'y produise, cela prendrait certainement moins de temps. Chose certaine, les risques semblent fort gros.

Le Comité disposera-t-il de personnes ressources qui sauraient quelles installations portuaires sont dangereuses, par exemple des représentants du gouvernement provincial, et aussi, dans ce cas-ci, des représentants de la municipalité régionale de Vancouver?

Le président: Madame Mitchell, nous ne sommes pas autorisés à engager nous-mêmes un conseiller juridique ou un expert-conseil. Cela ne veut toutefois pas dire que ce soit impossible.

Mme Mitchell: Très bien. Qu'envisageons-nous . . .

Le président: Je crois que nous avons déjà suffisamment d'experts-conseils parmi les témoins qui ont demandé à présenter des mémoires et à comparaître. Nous pourrions sans doute puiser à même cette réserve. Le Comité pourrait toutefois demander au président d'obtenir une autorisation en bonne et due forme s'il voulait s'adjoindre des spécialistes comme vous le suggérez.

Mme Mitchell: Pardon, monsieur le président, mais je ne suggère pas qu'on fasse appel à des professionnels. Je voulais

[Texte]

hearings the people affected, and in this case the GVRD elected people. But perhaps they will be presenting a brief. Perhaps we can encourage that.

The Chairman: Yes.

Mrs. Mitchell: I am finished, thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mrs. Mitchell. It is a very interesting suggestion and something we should perhaps consider very closely. I have Mr. McDermid and Mr. Campbell.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I would like to talk about the co-operation between the federal and provincial inspectors for just a moment. Of course, the only province I am really aware of, Mr. Ellison, is Ontario. For example, would the federal government work with the Ministry of Transport and Communications in Ontario and their highway inspectors who you see out all the time stopping trucks, et cetera? Would they enforce this particular bill on behalf of the federal government?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that is a matter which was proposed to them, that Government of Ontario would agree that the Ministry of Transport and Communications, perhaps among other ministries of the province, would assume the administrative responsibility for this proposed act in that province. The Government of Ontario is considering this. They obviously have a number of things they would like to decide on. Some of these involve cost considerations, others involve whether or not they should not perhaps enact parallel legislation with identical powers and offences under which they could adopt the federal regulations and therefore be seen to administer their own legislation rather than federal. All of these questions are being addressed within the provincial administrations, and the outcome of this is, of course, something that Mr. Mazankowski will have to deal with on a ministerial basis.

Mr. McDermid: Let me just for a moment, if I might, talk about businesses' complaints that on some days they have more federal inspectors and more federal civil servants in visiting them than they have customers. For example, I think of a company that is shipping dangerous goods, and they have an inspection going now. They also have a fire marshall who comes in and checks the safety of their building, and they have other Inspectors coming in. Is there not any way that this bill, in co-operation with the provinces, can somehow, while the fire inspector is in there, train him what to look for in the shipping of dangerous goods so that in fact there are not two or three inspectors in there all doing their own little bit when one would do?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that is the exact objective of Clause 28 and the ones dealing with administration. It would also partially address the question that Mr. Benjamin raised on the adequacy of inspection: that if we can take advantage of the fact that there are inspectors sometimes visiting premises for other than related purposes, if we can enter into an administrative agreement with them for the administration of the bill, if we can train them properly and see that they are qualified to look after the transport of dangerous goods aspects, then presumably the level of inspection will be

[Traduction]

tout simplement qu'on invite aux réunions les principaux intéressés, dans ce cas-ci les représentants élus de la ville de Vancouver. Peut-être choisiront-ils de présenter un mémoire, peut-être devrions-nous les y inciter.

Le président: Oui.

Mme Mitchell: C'est tout, merci.

Le président: Merci bien, madame Mitchell. Votre suggestion est fort intéressante et mérite d'être retenue. C'est maintenant au tour de monsieur McDermid, puis ce sera celui monsieur Campbell.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Parlons un peu de la collaboration entre les inspecteurs du gouvernement fédéral et ceux du gouvernement provincial. La seule province que je connaisse est l'Ontario. Par exemple, le gouvernement fédéral travaille-t-il de concert avec les inspecteurs des autoroutes qui arrêtent des tas de camions du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario? Est-ce que ce ministère appliquera le projet de loi au nom du gouvernement fédéral?

M. Ellison: Nous avons proposé au gouvernement de l'Ontario que le ministère des Transports et des Communications, et peut-être aussi d'autres de ses ministères assument l'administration du projet de loi dans cette province. La question est à l'étude. Évidemment, le gouvernement ontarien doit envisager des tas de choses, notamment les coûts, l'adoption d'une loi parallèle conférant les mêmes pouvoirs et établissant les mêmes délits, et l'adoption de règlements semblables à ceux du gouvernement fédéral. Tout cela lui permettrait d'administrer sa propre loi et non celle du fédéral. Les autorités provinciales sont en train d'étudier ces questions et feront part de leur décision à M. Mazankowski.

M. McDermid: Des entreprises se plaignent que certains jours elles reçoivent la visite de plusieurs inspecteurs et fonctionnaires fédéraux qui deviennent même plus nombreux que les clients. Je songe en particulier à une société qui transporte des produits dangereux. Elle fait présentement l'objet d'une inspection. En plus d'un inspecteur du service des incendies venu vérifier la sécurité de l'édifice, d'autres inspecteurs encore se sont pointés. Pourrait-on profiter de l'adoption de ce projet de loi pour faire en sorte que les inspecteurs du service des incendies soient à même de vérifier aussi la sécurité du transport des produits dangereux afin qu'un seul inspecteur suffise?

M. Ellison: Voilà l'objet exprès de l'article 28 et des autres articles portant sur l'administration. Cela répondrait également en partie à la question qu'a posée M. Benjamin à propos de la qualité de l'inspection: si nous pouvions tirer parti de toutes les visites d'inspection, conclure des ententes administratives avec les inspecteurs quant à l'exécution de la loi et enfin leur donner une formation appropriée en ce qui concerne le transport des produits dangereux, nous pourrions améliorer la qualité des inspections grâce à la coordination de nos efforts,

[Text]

improved through the co-ordination of efforts and not represent duplication of inspection effort to different standards. This is the entire objective of this exercise.

• 1050

Mr. McDermid: While we are still on inspectors, Mr. Chairman, in the bill the power given to inspectors is fairly broad: enter premises, open packages, take samples, seize packages, containers. Do you not think these powers may be a little too broad; that they could be disruptive to industry?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, these questions have been raised by industry with regard to Bill C-17, and there was some intensive discussion with them about that. We pointed out to them that these were essentially powers that are included in any number of existing acts at either the federal or the provincial level. However, we did modify the bill somewhat by including the requirement of the proof of not only reasonableness but of the probability that something is being done.

The industry has been very concerned about the training and qualification of inspectors to ensure that they will not be disruptive of industry, or inadvertently create a danger within a chemical plant by opening the wrong door, or by insisting on something of that nature. These qualifications and the training will be set out in regulations, which of course will be subject to industry scrutiny through the *Canada Gazette*. Of course, industry always has the right to resist, at the risk of a prosecution, the instructions or request of an inspector, and then the reasonableness of the inspector's activities can be addressed in court. Furthermore, there are other avenues open to industry, through Parliament itself, if need be, as well as administratively, if it feels that inspectors are acting unwisely.

Mr. McDermid: Clause 17 on page 14 of the bill provides for the Crown to recover expenses for clean-up operations without proof of fault or negligence on the part of the persons who cause or contribute to the causation of the accident. There is some criticism that this is an infringement on the right to due process. May I have your comment on that?

Mr. Ellison: I will ask Mr. Shaffer, who is the draftsman of the bill, to answer that. However, I should mention that it is not the cost of clean-up, it is the cost of reasonable emergency measures designed to protect public safety. Clean-up is not an emergency measure in that sense.

Mr. McDermid: Can I just bootleg in on that point, Mr. Chairman? When we are talking clean-up, are we talking about the dirty soil that they are picking up now and transporting up into the town of Caledon, or trying to? That is defined as clean-up but that is also a hazard, is it not? That is why they are cleaning it up.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, this was part of the attempt to delineate between transport legislation essentially designed to provide for safety, and environmental legislation. If I might

[Translation]

sans risquer que certaines inspections ne se fassent deux fois. Voilà l'objectif que nous nous sommes fixés.

M. McDermid: Puisque nous parlons d'inspection monsieur le président, ce projet de loi confère des pouvoirs assez vastes aux inspecteurs: ils peuvent entrer dans les locaux, ouvrir des containers, prélever des échantillons, saisir des emballages ou des containers. Ne pensez-vous pas que ces pouvoirs sont un peu trop vastes? Ne pensez-vous pas qu'ils peuvent porter préjudice à ce secteur industriel?

M. Ellison: Monsieur le président, les représentants de l'industrie nous ont posé ces questions au sujet du Bill C-17 et nous en avons longuement discuté avec eux. Nous leur avons fait remarquer que ces pouvoirs existent déjà dans de nombreuses lois fédérales ou provinciales. Cependant, nous avons modifié ce projet de loi en indiquant que l'inspecteur ne pourra exercer ces pouvoirs que pour des motifs raisonnables et aussi qu'il devra prouver que certaines mesures ont été prises.

Les représentants de l'industrie veulent que les inspecteurs reçoivent la formation et les qualifications nécessaires afin qu'ils ne puissent pas porter préjudice à leurs entreprises, ou créer involontairement une situation dangereuse en ouvrant par exemple la mauvaise porte dans une fabrique de produits chimiques etc. Formation et critères de qualification seront définis par un règlement, qui sera à son tour publié dans la *Gazette du Canada* et étudié par les représentants de l'industrie. Ces derniers ont toujours le droit de refuser une inspection, au risque d'être poursuivis mais en pareil cas le tribunal devra se prononcer quant aux motifs raisonnables invoqués par l'inspecteur. En outre, les représentants de l'industrie peuvent, eux aussi, prendre des mesures administratives par l'intermédiaire du Parlement à l'encontre des inspecteurs qui n'agissent pas de façon satisfaisante.

M. McDermid: L'article 17 à la page 14 confère à la Couronne le droit de recouvrer les frais de nettoyage sans que l'on ait pu prouver que la faute ou la négligence de certaines personnes aient pu causer ou contribuer à l'accident. Certains prétendent que cet article va à l'encontre des principes du droit à un procès équitable. Qu'en pensez-vous?

M. Ellison: M. Shaffer a rédigé ce projet de loi et je vais lui demander de vous répondre. Cependant, le projet de loi ne parle pas des frais de nettoyage mais seulement des frais entraînés par les mesures d'urgence prises pour protéger le public. Les activités de nettoyage ne sont pas considérées comme des mesures d'urgence aux termes de cet article.

M. McDermid: Puis-je me permettre d'intervenir, monsieur le président? Lorsque nous parlons de nettoyage, est-ce que nous voulons parler de la terre polluée qu'on est en train de transporter à Caledon? Il s'agit bien de nettoyage, mais la situation constitue néanmoins un danger n'est-ce pas? C'est bien pour cela que l'on nettoie.

M. Ellison: Monsieur le président, nous avons essayé d'établir une distinction entre une loi qui vise à assurer la sécurité des transports et une loi qui vise à protéger l'environnement.

[Texte]

suggest, on the Mississauga incident the powers of an inspector, and it may be one inspector of a provincial government, for example, with respect to Mississauga under this proposed act, did cease when the fires were out and the chlorine tank car was either parked or emptied, for the cleanup, for the neutralization of the caustic soda that was spilled in the area, we would intend that the inspector would then move to the appropriate environmental legislation and not act under this proposed act. This is why the amendments to this bill from Bill C-17 stressed emergency measures.

• 1055

Mr. McDermid: So what you are saying is that the cleanup now comes under the Ontario Ministry of the Environment and not, in fact, under the Ministry of Transport.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that is correct for Mississauga; for another incident, it may be the Federal Fisheries Act or the Ocean Dumping Control legislation or some other environmental legislation.

Mr. McDermid: Right.

The Chairman: Mr. B. Shaffer of Justice.

Mr. B. Shaffer (Department of Justice): Thank you, Mr. Chairman. On your general question of provisions for recovery of costs and expenses, there are some provisions in other statutes of Canada that do provide for the recovery of costs and expenses by Her Majesty in right of Canada, such as under the Canada Shipping Act where, I believe, fault or negligence is not in question. In this particular provision the recovery by Her Majesty for the costs of taking reasonable emergency measures in the event of a spill, is from persons who, through their fault or negligence or that of others for whom they are legally responsible, caused or contributed to the causation of the spill. That is in Clause 17(1) and in this respect, I think it is true to say that the liability is based on fault or negligence. It is true there is a presumption in the very next proposed subsection, Clause 17(2), that where a person is the owner or the carrier has the charge, management or control, there is a presumption that he is at fault or negligence unless he affirmatively proves that he complied with the proposed act and the regulations.

Although there is a presumption of fault in the case of persons who own or carry the dangerous goods, they can establish compliance with the proposed act and thereby avoid liability. The idea there, I think, is that persons who cause the movement of dangerous goods through the system and are doing so for profit ought to, at least, assume the risk that their activities naturally entail in the event of spill unless they show that they did everything possible to comply with the proposed act and the regulations. So I do not think this provision is as stringent, in terms of fault or absence of fault, as some other provisions.

The Chairman: One final . . .

Mr. McDermid: You will have to pardon me, Mr. Chairman, but it is easier for us to relate it to the Mississauga incident when we are discussing this bill, and I know that it is

[Traduction]

Dans le cas de l'accident de Mississauga et aux termes de cette nouvelle loi, les pouvoirs de l'inspecteur, et il se peut qu'il s'agisse d'un inspecteur provincial, ont pris fin lorsque l'incendie a été maîtrisé et que le wagon contenant du chlore a été immobilisé ou vidé pour les opérations de nettoyage, c'est-à-dire de neutralisation de la soude caustique renversée à cet endroit. A partir de ce moment-là, il s'agit d'appliquer la loi appropriée relative à l'environnement. C'est la raison pour laquelle ce nouveau projet de loi souligne l'importance des mesures d'urgence, à la différence de l'ancien Bill C-17.

M. McDermid: Voulez-vous dire que les opérations de nettoyage relèvent du ministre ontarien de l'Environnement et non pas du ministre des Transports?

M. Ellison: Monsieur le président, c'est vrai dans le cas de Mississauga, mais il peut s'agir de n'importe quelle loi relative à l'environnement comme par exemple la Loi fédérale sur les pêches, la Loi sur l'immersion de déchets en mer, etc.

M. McDermid: D'accord.

Le président: Monsieur B. Shaffer, du ministère de la Justice.

M. B. Shaffer (ministère de la Justice): Merci, monsieur le président. En ce qui concerne les dispositions de recouvrement des frais et dépens, il existe d'autres statuts fédéraux, comme par exemple la Loi sur la marine marchande du Canada qui prévoit le recouvrement des frais et dépens par Sa Majesté du chef du Canada, sans qu'il soit question de faute ou de négligence. Dans un cas de déversement de produits dangereux, Sa Majesté du chef du Canada pourra recouvrer les frais et dépens entraînés par les mesures d'urgence, auprès des personnes qui, par leur faute ou leur négligence ou par celle des personnes dont elles sont légalement responsables, ont causé ou contribué à causer le déversement en question. Il s'agit de l'article 17(1), et dans ce contexte, il est juste que la responsabilité soit assumée par la personne coupable de faute ou de négligence. Il est vrai que le paragraphe suivant, c'est-à-dire l'article 17(2) contient une présomption: la personne qui était propriétaire ou responsable de ces produits, est présumée coupable de faute ou de négligence, sauf s'il est établi qu'elle a respecté la présente loi et ses règlements.

Même si la personne qui avait la propriété ou la responsabilité des marchandises dangereuses est présumée coupable, elle peut éluder sa responsabilité en établissant qu'elle a respecté la présente loi. Si j'ai bien compris, cet article signifie que les personnes qui assurent le transport de marchandises dangereuses dans un but lucratif devraient assumer les risques qui sont naturellement associés à leurs activités, sauf si elles peuvent établir qu'elles ont fait ce qu'il fallait pour respecter la présente loi et ses règlements. Cette disposition me semble donc moins sévère que d'autres en ce qui concerne la présomption ou l'absence de faute.

Le président: Une dernière . . .

M. McDermid: Vous m'excuserez, monsieur le président, mais il est inévitable que nous soulevions l'accident de Mississauga lorsque nous parlons de ce projet de loi. Il est difficile de

[Text]

very difficult to comment on fault in that particular case because that hopefully is what Justice Grange will find in his hearings. We hear about emergency expenses and I wonder what that would come under. For example, the fire department is there to protect in fire; what about the overtime that they had to put in, et cetera, et cetera? That is what they are there for. Would that be considered an emergency expense?

Let me continue because I have just one question. The cost of the ambulances taking people from the hospitals, I would imagine, would come under that type of thing. But the police and the overtime that they had to put in, would that be considered an expense? They are there to protect the public.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, a short answer to that would be yes but it would be up to the discretion of the judge who is deciding upon Her Majesty's endeavour to recover the cost to determine whether or not these were in fact reasonable. There are two tests here. One is that Her Majesty must be able to prove that the costs incurred were in fact reasonable in the light of the emergency. The court may decide that the firemen were and the police were not.

• 1100

Mr. Shaffer: Just to add to that, Mr. Chairman, we tightened up that recovery provision considerably. The first thing Her Majesty would have to prove is that there are emergency measures. If it is in a point of time or in a point of occurrence that is removed from the emergency, she may fail right there. But she has to prove that they are emergency measures requested or authorized under the section on spills and, secondly, that they are reasonable and that the costs are reasonably incurred in the circumstances. That is a question that is hard to determine if he gives specific examples, but the judge has a discretion in looking at the over-all occurrence and in determining what is connected reasonably to an emergency situation and, secondly, what is a reasonable amount or level of expenditure.

Mr. McDermid: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, would you permit a supplementary?

The Chairman: Yes, certainly. We always permit a supplementary.

Mr. Benjamin: In the case of this recovery of costs for emergency, what about steps that are taken that are in effect precautionary because of the emergency? Thousands of people are moved away in case something else explodes or some other subsequent event occurs. Those could be considered precautionary, but they are taken in the event because of the emergency. How does that fit in with the provisions of this section?

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, again it is difficult to predict exactly how a court would look at that. But on the wording of the bill itself, under proposed subsection 16(2) there is a mandate on the inspector, there is a mandate on a person to

[Translation]

nous prononcer sur la faute commise dans ce cas particulier mais nous espérons que le juge Grange pourra se prononcer à la fin de son enquête. On nous a parlé des frais entraînés par les mesures d'urgence et je voudrais savoir exactement de quoi il s'agit. Par exemple, les pompiers ont pour fonction de lutter contre l'incendie, mais que faites-vous des heures supplémentaires où ils ont dû travailler, etc.? Ils n'ont fait que leur devoir. Considérez-vous que ces frais soient entraînés par les mesures d'urgence?

Laissez-moi continuer, il ne reste qu'une question. J'imagine que c'est la même chose pour les ambulanciers. Et des heures supplémentaires des policiers? Les policiers sont chargés de protéger le public.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: En effet, monsieur le président, mais il appartiendra au juge de décider si ces frais devraient être recouvrés par Sa Majesté. On prévoit deux critères. Le premier c'est que Sa Majesté soit capable de prouver que les frais étaient raisonnables étant donné l'urgence de la situation. Le tribunal peut décider que les pompiers l'étaient mais les policiers non.

M. Shaffer: Nous avons durci considérablement la disposition prévoyant le recouvrement. Sa Majesté doit d'abord prouver qu'il s'agissait de mesures d'urgence. Si c'est à un moment ou dans des circonstances où il n'y a pas urgence, elle perdra sa cause. Elle doit prouver que les mesures d'urgence étaient requises ou justifiées aux termes de l'article régissant les déversements, et en outre que les mesures étaient raisonnables et les coûts également. La question est difficile à trancher si on donne des exemples précis, mais le juge a la liberté de tenir compte de l'ensemble de l'incident pour décider si c'est relié plus ou moins directement à la situation urgente et aussi si le montant des dépenses est raisonnable.

Mr. McDermid: Très bien, merci monsieur le président.

Mr. Benjamin: Monsieur le président, m'autoriseriez-vous à poser une question supplémentaire?

Le président: Certainement, nous les autorisons toujours.

Mr. Benjamin: Pour ce qui est du recouvrement des frais d'un cas urgent, qu'advient-il des mesures de précaution prises justement en raison de cette urgence? Des milliers de personnes sont parfois évacuées au cas où une explosion ou un autre accident grave pourrait se produire. Est-ce que ce serait considéré comme des mesures de précaution découlant d'une crise? Est-ce que c'est prévu par l'article?

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Encore une fois, il est difficile de prédire comment un tribunal envisagera la cause. Le libellé du projet de loi, d'après le paragraphe 2 de l'article 16, dispose que la personne tenue de présenter un rapport doit ensuite prendre les

[Texte]

make a report and then to take reasonable emergency measures that are consistent with public safety to prevent a discharge, emission or escape and to repair or remedy any condition or reduce or mitigate any damage to or destruction of life, health and property that results or may reasonably and probably be expected to result. I think those words would include the example you give.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

Have there been any analyses with regard to the costs that will be involved to all the participants that handle the dangerous goods such as railroads, road transport, marine, air? Certainly once the bill goes through and the regulations are implemented, all these companies and agencies will have imposed some kinds of new criteria with regard to their modes of transportation. I would assume that there must be some kind of analysis to say what kind of imposition this will have in regard to these people.

The Chairman: Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, very briefly to that, the essential exercise has been to draw up and examine the existing regulations and to take the most appropriate one and pass it into other areas. So in essence a lot of the regulations would probably not have an economic impact since industry is already complying. However, there will be some adjustment in where those cost burdens fall. We are attempting to look at that and I have already offered to submit to the Standing Committee initial statements on the qualitative nature of the economic impacts.

• 1105

Mr. Campbell (LaSalle): We have asked before and Mississauga, for instance, has been mentioned several times at this and other meetings. The fire director and mayor of that municipality said that there certainly could have been mass confusion in regard to the large number of agencies that had certain jurisdictions in respect of that mishap. This seems to add another agency and perhaps additional confusion. Luckily, in that disaster everybody co-operated. It might not always be the case where one will go along with the other's jurisdiction. I cannot understand why Transport Canada cannot tell us who will be the immediately responsible body in regard to this new legislation. There are certainly a number of provincial jurisdictions. There is at the moment a number of federal jurisdictions, there is municipal jurisdiction and there are other agencies involved. As my colleague asked, why not combine all these, look at the other regulations, abandon them, and focus our efforts into one particular agency that will be totally responsible for all the handling of dangerous goods in the country?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the question can be divided into two parts. One part is the question of who would have jurisdiction at the scene of the accident. Emergency response has been traditionally, and I suspect will always remain, a provincial

[Traduction]

mesures d'urgence compatibles avec la sécurité publique afin d'éviter que ne se produisent des émissions, des fuites ou des pertes ou alors d'y remédier ou encore de limiter les dégâts réels ou éventuels. Je crois que cette disposition régit bel et bien l'exemple que vous nous avez donné.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

A-t-on fait des analyses des coûts qu'assureraient tous ceux qui ont participé au transport des produits dangereux, à savoir les compagnies de chemin de fer, de transport routier, maritime ou aérien? Une fois le projet de loi adopté et tous les règlements en place, toutes ces sociétés et entreprises devront se donner des critères différents pour leurs moyens de transport particuliers. On a certainement dû faire une analyse de ce que cela entraînera pour tous ces gens.

Le président: Monsieur Ellison.

M. Ellison: En quelques mots, monsieur le président, on a examiné les règlements actuellement en vigueur et on a retenu les plus appropriés et on les applique à des secteurs différents. Donc, en fait, la plupart des règlements n'auront pas de répercussion économique puisque les entreprises doivent déjà les respecter. Toutefois, on prévoit des rajustements pour ceux qui devront payer certains frais. Nous étudions la question et j'ai déjà offert au comité permanent de déposer les premiers rapports sur l'incidence économique.

M. Campbell (LaSalle): Nous l'avons déjà demandé, et dans le cas de l'accident de Mississauga, on en a parlé à plusieurs reprises. Le directeur du service des incendies et le maire de la municipalité ont tous dit que c'était le chaos le plus total étant donné le grand nombre d'organismes qui avaient certaines responsabilités face à l'accident et à ses conséquences. Vous ajoutez donc un organisme de plus, ce qui ne fera rien pour démêler la situation, bien au contraire. Heureusement que pendant l'accident même, tout le monde a fait preuve de collaboration. Ce ne sera peut-être pas toujours le cas. Il se peut qu'on craigne l'intervention d'un autre dans son domaine de compétence. Je ne comprends pas pourquoi Transport Canada ne peut pas nous annoncer tout de suite quel sera l'organisme responsable d'après cette nouvelle loi. Il y a déjà plusieurs organismes provinciaux et aussi plusieurs organismes fédéraux, municipaux et autres. Comme l'a demandé mon collègue, pourquoi ne pas rassembler tous ces organismes, rédiger d'autres règlements, abandonner les inutiles et regrouper toutes nos forces dans un organisme central qui aura l'entière responsabilité du transport de tous les produits dangereux au pays?

M. Ellison: La question présente deux volets. Le premier, c'est de déterminer qui aurait compétence sur les lieux d'un accident. Traditionnellement, et presque invariablement, les cas d'urgence ont toujours été du ressort des gouvernements

[Text]

responsibility and this is why we do have provincial emergency measures organizations. There is in each province an established plan as to who takes control of an accident involving something of a Mississauga eventuality, and that may be the police force in one province or it may be the fire marshal or the fire chief in another. We cannot interfere at the federal level, I do not think, with that kind of internal arrangement. Our hope is that through the province we may be able to reach those municipal officials, in some cases, and have them appointed as inspectors under this proposed act so that they do in fact have a central control to respond to and control an emergency.

The other part of the question is whether or not we should not amend this bill to make it very clear that there are no other pieces of conflicting legislation. This has already been questioned and it would be up to the Committee to decide whether or not you would like to consequentially amend other pieces of legislation through this bill to focus the regulation-making and inspection control.

Mr. Campbell (LaSalle): Have you any amendments in mind that would rectify that situation, because every province could legislate differently and even a municipality could, depending on their Charter? If you arrive at the scene and no one knows who has superior jurisdiction over the particular incident, it can be very serious. It is like putting the cart before the horse. Has the government considered bringing forth additional amendments to rectify the situation in regard to jurisdiction in a particular incident?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, there are two levels of this. There is control over federal legislation, which is one thing that can be addressed directly. Obviously, federal legislation cannot amend provincial legislation, but by its existence I think it can pre-empt. Is that the word to use, Mr. Shaffer?

Mr. Shaffer: Yes, I think it would serve.

Mr. Campbell (LaSalle): It is like in our own federal agencies. There are certain regulations that stipulate that the Coast Guard, for instance, has a certain jurisdiction up to a point then, depending on the disaster, DND takes over, and that is only within the federal jurisdiction. What happens when you have two or three other jurisdictions involved in a particular incident? God only knows, there was confusion, mass confusion in regard to the sinking of the *Carson*, for instance. Luckily, there were no lives lost but there certainly could have been because of the long delay in getting organized and getting to the scene. We were fortunate at Mississauga, but there certainly are going to be other incidents.

Let alone, as I said, the other jurisdictions, there must be 10 other jurisdictions federally that have imposition on a particular incident. Why not study those first and say, listen, we are going to abolish all those and have a certain body which as soon as there is an incident will have total jurisdiction and will direct the operations because we figure we have the most qualified people, in accordance with what you said at the last meeting?

[Translation]

provinciaux et c'est pourquoi il y a des organisations des mesures d'urgence provinciales. Chaque province a un plan d'action précisant qui prend la situation en main lorsqu'un accident comme celui de Mississauga se produit. Une province peut désigner la police, une autre le service des incendies. Le gouvernement fédéral ne peut pas intervenir. Nous espérons arriver à rejoindre des agents municipaux par l'entremise des gouvernements provinciaux afin de les faire nommer inspecteurs conformément à ce projet de loi. Ainsi, ils auraient le pouvoir central voulu pour agir en cas d'urgence.

Quant au second volet de votre question, il s'agit de savoir si nous devons modifier le projet de loi ou non afin d'être certains de l'absence de toute autre loi contradictoire. On a déjà contesté cette affirmation et c'est au Comité de décider s'il préfère modifier les autres lois par le biais de ce projet de loi-ci pour bien regrouper le pouvoir de réglementation et d'inspection.

M. Campbell (La Salle): Est-ce que des amendements permettant de corriger la situation vous viennent à l'esprit, car les gouvernements provinciaux risquent d'adopter des lois différentes, comme le peuvent également les municipalités, suivant leur charte? Ce pourrait être catastrophique si, en arrivant sur les lieux d'un accident, on n'arrive pas à décider qui a compétence. C'est mettre la charrue devant les bœufs. Le gouvernement envisage-t-il de présenter d'autres modifications afin de préciser les niveaux de compétence sur les lieux d'un accident?

M. Ellison: D'une part, il y a le contrôle sur la législation fédérale qui nous permet d'agir directement. Evidemment, une loi fédérale ne peut pas modifier une législation provinciale mais elle peut l'annuler de par son existence même. Est-ce que je me trompe, monsieur Shaffer?

M. Shaffer: Non, elle pourrait avoir cet effet.

M. Campbell (LaSalle): C'est la même chose pour nos propres organismes fédéraux. Certains règlements disposent que, par exemple, la garde côtière a compétence jusqu'à une certaine limite au-delà de laquelle, par exemple en cas de désastre, le MDN prend les choses en main et quand on pense que c'est au sein même du domaine de compétence du gouvernement fédéral. Qu'arrive-t-il lorsque deux ou trois compétences territoriales différentes sont mêlées à un accident en particulier? Rappelez-vous la confusion qui a entouré le naufrage du *Carson*, par exemple. Heureusement, il n'y a pas eu de pertes de vie, mais il y aurait certainement pu en avoir à cause de l'énorme retard qu'il y a eu à s'organiser et à arriver sur les lieux. Nous avons eu de la chance à Mississauga, mais il y aura certainement d'autres accidents.

Sans parler des autres compétences, comme je l'ai dit, il doit y avoir au moins dix autres compétences fédérales qui peuvent s'imposer lors d'un accident précis. Pourquoi donc ne pas étudier celles-là d'abord pour peut-être toutes les abolir et tout confier à un organisme précis qui, lors d'un accident, aurait toute compétence en la matière et pourrait diriger les opérations de sauvetage parce qu'il emploierait les gens les plus compétents, ce qui irait dans le sens de ce que vous avez dit lors de la dernière réunion?

[Texte]

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I think that would be nice if it could be achieved, if you could get a degree of co-operation and the co-ordination to have one emergency response mechanism for any given location or situation. But I do not think it is the attempt of this legislation to go beyond their own field or their own jurisdiction. Certainly, we do not want to pre-empt the rights of the provinces and the municipalities to have regulations or laws which they can pass within their own jurisdiction to deal with these. I think that on the administrative level a degree of co-ordination is very important, as you point out, but I do not think this type of legislation per se tries to achieve that, nor do I think we could force it under our own jurisdiction. This is a piece of legislation that is based, really, on the criminal law of power. It creates a criminal offence if you are handling or shipping other than in accordance with the prescribed safety regulations, and beyond that we really cannot and do not intend to go.

Mr. Campbell (LaSalle): That is fine with regard to the criminal in one province and not in the other? And if this legislation is superfluous, if you say you cannot determine at this moment, you really do not have any jurisdiction if you cannot regulate across the country. The provincial could overrule your particular type of jurisdiction in any province, so you are saying that in one area maybe the rail cars are safe but in another area they are not safe.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, I do not think it is a question of having our jurisdiction overruled. I think this act can be, and is intended to be, put in place across the country and multimodally, and under Clause 28 there is provision for agreement. Hopefully, Transport Canada will reach agreement with all the provinces concerned, but when it comes to enforcement in the field there has to be—and this bill foresees it—a degree of co-operation federally and provincially, without which I do not think you could have an adequate response mechanism. I cannot speak for Transport policy—but the idea in drafting this bill, as I understood it, was to provide some leadership, some co-ordination and some uniformity across the country, and to give a vehicle for that, which this bill is intended to do.

Mr. Campbell (LaSalle): My last question, Mr. Chairman, and just my own personal opinion. Mr. Ellison mentioned that there are extremely qualified inspectors in place at the moment, provincially or federally. In the bill it stipulates that the minister can appoint additional inspectors. I am just wondering if you expect there will be any conflict between the qualified inspector who has been appointed by the provincial government and criteria for the inspector who will be appointed by the federal government.

[Traduction]

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Monsieur le président, je crois que ce serait parfait si on pouvait réaliser un tel objectif, si on pouvait obtenir assez de collaboration et de coordination pour qu'un organisme d'urgence unique puisse intervenir en tous lieux ou dans toutes situations données. Cependant, je ne crois pas que le présent projet de loi cherche à élargir les domaines de compétence. Nous ne voulons certainement pas enlever aux provinces et aux municipalités les droits qu'elles ont déjà en matière de réglementation ou de législation qu'elles peuvent adopter sur leur propre territoire en telle matière. Je crois que la coordination est très importante au niveau administratif, comme vous le soulignez, mais je ne crois pas que ce genre de lois, en elles-mêmes, cherchent à réaliser cela et je ne crois pas, non plus, que nous pourrions nous arroger ces compétences. Ce projet de loi est essentiellement fondé sur les pouvoirs accordés par le code pénal. Il crée une infraction de nature criminelle du moment où l'on manutentionne ou expédie une marchandise de façon autre que ce qui se trouve prescrit dans les règlements concernant la sécurité et nous n'entendons vraiment pas dépasser ce champ de compétence.

M. Campbell (LaSalle): C'est bien beau en ce qui concerne le code pénal, mais qui décide ce qui est crime dans une province et ne l'est pas dans une autre? Et si ce projet de loi est superflu, si vous dites que vous ne pouvez déterminer cela à l'heure actuelle, vous n'avez vraiment aucune compétence si vous ne pouvez imposer de règlements pour tout le pays. Les autorités provinciales pourraient donc annuler cette compétence fédérale dans leur province, ce qui signifie qu'un wagon de chemin de fer pourrait être sécuritaire dans une province sans l'être dans une autre.

M. Shaffer: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit question de laisser les provinces empiéter sur notre compétence. Je crois que cette loi peut et doit être appliquée partout au pays, pour tous les modes de transport, et l'article 28 prévoit des mécanismes d'entente. Nous espérons, évidemment, que Transport Canada en viendra à un accord avec toutes les provinces, mais lorsqu'il s'agit de l'application de la loi dans des situations réelles, le projet de loi prévoit un certain degré de collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux, collaboration sans laquelle il serait impossible d'assurer les mécanismes d'intervention adéquats. Ce n'est pas à moi de vous faire part des politiques en matière de transport, mais je crois que l'idée qui a présidé à la naissance du présent projet de loi, du moins d'après ce que j'ai compris, était d'assurer un certain «leadership», une certaine coordination et une certaine uniformité à travers le pays et d'assurer, donc, l'existence des moyens pour atteindre ces buts.

M. Campbell (LaSalle): Ma dernière question, monsieur le président, et mon opinion personnelle. M. Ellison a dit que nous avons déjà en poste des inspecteurs très compétents aux niveaux provincial et fédéral. Le projet de loi précise que le ministre pourra nommer d'autres inspecteurs. Je me demande si vous croyez qu'il pourrait y avoir conflit au niveau des critères de compétence pour les inspecteurs nommés par les gouvernements provinciaux par opposition aux critères imposés pour les inspecteurs nommés par le gouvernement fédéral.

[Text]

Mr. Ellison: Mr. Chairman, we were very careful in drafting the bill. We were guided, I would like to mention, by the opinion of industry that inspectors should first of all be appropriately qualified and trained, and that their certificate of designation as an inspector should state exactly where their regulatory authority prevails, and to the extent that a provincial fire marshal or a municipal fire-chief would be appointed under some administrative mechanism between the federal and provincial governments to administer this proposed, Act, their certificate of designation as an inspector would state very clearly where and how they may be able to use their powers as an inspector, not only in terms of inspection but of directing that certain things or requesting that certain things be done in an emergency.

By bringing these inspectors together—and we have already contemplated with the provinces establishing a committee to outline enforcement policy and procedures, that if, for example, member of the CTC was appointed inspector under the Act with respect to dangerous goods moving on the rail, and the firechief of Mississauga was appointed an inspector under the Act with respect to flammable materials, because that is his area of expertise—the two of them together would come to the scene of the accident and would agree jointly on what needs to be done. Of course, there is always the risk that you would have a shouting match between inspectors as to who will do what but, regrettably, I do not think any amount of legislative definition that would result would be acceptable politically.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell.

I might mention, with respect to Mr. Ellison's last comment, and for those of you who want to do a little research, if you go back and read the Emergency Measures Organization report that followed the disaster in Windsor some years ago, you will find a very clear and very concise example of that. In any event, commonsense would always prevail, I am sure, under these circumstances.

I have Mr. Richardson and Mr. Turner.

Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Mr. Chairman, as a new member working in a new committee on my first bill in respect to transport, I would like some information on hotbox detectors. Just what are these, where are they put, how do they function? Maybe some of my old railroader friends over there could tell me.

The Chairman: Mr. Richardson, I think I might comment that that is a rather technical question, and that perhaps Mr. Ellison or Mr. Cameron, to the level of their experience, might indicate to you outside what they are. And if they are not able to, I am sure Mr. Turner, our colleague, certainly could. So, I am sorry, Mr. Richardson, but that question is rather technical and it is . . .

[Translation]

M. Ellison: Monsieur le président, nous avons pris toutes les précautions possibles en rédigeant le texte du projet de loi. J'aimerais souligner que nous avons été guidés par l'opinion de l'industrie qui voulait que des inspecteurs soient d'abord compétents et bien formés et que leur certificat de compétence en tant qu'inspecteur mentionne précisément où leurs pouvoirs de réglementation ont préséance. Dans la mesure où c'est un directeur provincial des incendies un chef de pompier d'une ville qui est nommé par un mécanisme administratif des gouvernements fédéral et provincial pour appliquer ce projet de loi, le certificat de compétence de l'inspecteur énoncerait clairement où et comment les pouvoirs de l'inspecteur peuvent être utilisés non seulement pour l'inspection mais pour diriger certaines activités ou demander certaines choses lors d'une urgence.

En regroupant ces inspecteurs. . . Nous avons déjà avec les provinces prévu de créer un comité pour esquisser la politique et les procédures à suivre en cas d'accident: si, par exemple, un membre de la CCT était nommé inspecteur en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses par rail et si le chef de pompier de Mississauga était nommé inspecteur en vertu de la loi concernant les matériaux inflammables, parce qu'il est expert en la matière, les deux se rendraient sur la scène de l'accident et conjointement décideraient de ce qu'il faut faire. Il y a toujours évidemment le risque d'une engueulade entre les inspecteurs pour savoir qui sera responsable de quoi, mais malheureusement je ne crois pas que les définitions législatives, si nombreuses soient-elles, puissent rendre la chose politiquement acceptable.

M. Campbell (LaSalle): Merci.

Le président: Merci, monsieur Campbell.

Au sujet de la dernière remarque de M. Ellison, et pour ceux d'entre vous qui veulent faire un peu de recherche, si vous voulez lire le rapport concernant l'organisation des mesures d'urgence qui a été publié après le désastre de Windsor il y a quelques années, vous y verrez un exemple très clair et très précis de cela. De toute façon, je pense que le bon sens finit par triompher en ces circonstances.

J'ai encore les noms de MM. Richardson et Turner.

Monsieur Richardson.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Monsieur le président, en tant que nouveau député travaillant dans un nouveau comité et pour mon premier projet de loi concernant le transport, j'aimerais obtenir des renseignements concernant le détecteur de la surchauffe des essieux. Que sont ces détecteurs, où les place-t-on comment fonctionnent-ils? Peut-être que mes vieux amis des chemins de fer de l'autre côté pourraient me le dire.

Le président: Monsieur Richardson, je dois souligner que c'est là une question plutôt technique et que M. Ellison ou M. Cameron pourraient vous répondre étant donné leur expérience. S'ils ne le peuvent pas, je suis certain que M. Turner, notre collègue, le fera certainement. Excusez-moi, monsieur Richardson, mais cette question est plutôt d'ordre technique et c'est. . .

[Texte]

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): It is leading into another line of questioning, so perhaps, Mr. Ellison could answer.

The Chairman: All right. Mr. Ellison.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, a hotbox detector is a device which senses, I think through infra-red rays, that an axle on a train has become overheated. The device is located immediately adjacent to the track and on sensing this overheated box, it signals to the train crew that they do have an overheated axle on the train and that they should stop the train.

There are various degrees of sophistication in these. Some of them send out a radio warning to the crew, others merely go to the next signal on the track down the line that would halt the train. Some of them can even identify which of the axles is in fact overheated.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Are these very expensive?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe that the CTC would be able to answer that but I have heard the figure of \$70,000 installed, with the connections to the signalling devices as well.

• 1120

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): That is for one. How many would we need to serve the railroads in Canada, for instance?

Mr. Ellison: Again, Mr. Chairman, that is really beyond my scope, but I understand they would be located perhaps at 50-mile intervals or something of that nature.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): It might be cheaper to have inspectors. However, railroads are installing these, are they not?

Mr. Ellison: Yes, Mr. Chairman, I believe they are.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Have you any idea how far the program has progressed? That is, what percentage has been done and what is necessary to do as far as Canada is concerned?

The Chairman: Again, Mr. Richardson, I think we are getting into an area which perhaps the CTC and its officials could more properly respond to. Mr. Ellison, who has demonstrated a very vast and very flexible degree of knowledge in these areas, within those parameters might want to respond, but again, it is a technical question and an area Mr. Ellison would not be in except as it relates to other responsibilities we expect him to be aware of.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): What I was wondering, to begin with, was if the installation of these, which I did not realize were that expensive . . .

The Chairman: Nor did I.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): . . . would actually alleviate the necessity for, say, repressive legislation. Would we be able to do away with an army of inspectors? I think it might be cheaper to keep the army of inspectors, at that rate. It is hard to say. This is a matter for the CTC.

Maybe you would like to comment.

[Traduction]

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): C'est qu'elle m'amèrerait à poser d'autres questions. Si M. Allison peut répondre, je l'apprécierais.

Le président: Très bien. Monsieur Ellison.

M. Ellison: Monsieur le président, le détecteur de surchauffe des coussinets d'essieux est un mécanisme qui décèle par rayon infrarouge si un essieu de train a surchauffé. Ce mécanisme est contigu à la voie et s'il décèle un essieu qui a surchauffé, il le signale au personnel du train qui immobilise alors le train.

Certains détecteurs envoient un message radio au personnel, d'autres envoient un message au prochain signal sur la voie afin qu'on arrête le train. Certains détecteurs peuvent même identifier les essieux qui ont surchauffé.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Ces détecteurs sont-ils très coûteux?

M. Ellison: Monsieur le président, je crois que la CCT pourrait mieux répondre que moi à cette question, mais j'ai entendu dire qu'un détecteur installé et raccordé au mécanisme de signalisation coûtait \$70,000.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Combien en faudrait-il pour l'ensemble des voies ferrées du Canada?

M. Ellison: Monsieur le président, cette question dépasse ma compétence, mais je crois qu'il faudrait en installer un tous les 50 milles.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Ce serait moins cher d'avoir des inspecteurs. Cependant, les sociétés ferroviaires sont en train de les installer, n'est-ce pas?

M. Ellison: Oui monsieur le président, je le crois.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Savez-vous où en est ce programme? Qu'est-ce qui a été fait et qu'est-ce qu'il reste à faire pour l'ensemble du Canada?

Le président: Monsieur Richardson, je pense que les membres de la CCT seraient mieux placés pour vous répondre. M. Ellison a révélé qu'il connaît ce domaine à fond mais il s'agit néanmoins d'une question technique à laquelle nous ne pouvons pas demander à M. Ellison de répondre, dans la mesure où elle ne concerne pas directement ses responsabilités.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Je n'avais pas réalisé que ces dispositifs coûtaient si cher . . .

Le président: Moi non plus.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Grâce à ces dispositifs, il ne sera peut-être plus nécessaire d'appliquer une loi répressive. Pourrions-nous nous dispenser des services des inspecteurs? A ce prix-là, il vaudrait peut-être mieux nous contenter de leurs services. Il est difficile d'en juger. C'est à la CCT d'en décider.

Avez-vous des remarques à faire?

[Text]

Mr. Ellison: Mr. Chairman, a gratuitous remark, if I may: the use of hot-box detectors would probably be very useful since it would help prevent any derailment, not simply the derailment of a train that may be carrying dangerous goods. I do believe the Canadian National Railway is fairly well into the installation of hot-box detectors at crucial areas. Obviously the supply and resources needed to do this indicate you must put them at crucial areas first. But while they may help promote the inherent safety of the movement of the vehicle, the railway car over the railway track, this is a parallel to, say, the use of traffic signals on the highway system or highway road-side guards and barriers designed to maintain the vehicle on the highway rather than grooving the highway itself.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): We have to pay a price for safety, and what we should come at, I suppose, is the most efficient device, the most efficient way, at the least expense.

M. Ellison: Yes. Mr. Chairman, I do not think these will replace the need for inspectors. They will simply provide a reasonably automatic process of stopping certain types of accidents from happening. But derailments occur for other reasons.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): I do not think you will be able to answer this, but what percentage of dangerous goods is carried by railroad? Have you any idea?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, that is a very difficult question. It varies from commodity to commodity. The only thing I can say is the railways are probably a very significant carrier of dangerous goods, but then so is the shipping industry and so is the highway transport industry. For example, most gasoline is transported ultimately by highway truck to the gas station, but it is transported by rail, in many instances, from the refinery to a point where it is transferred to the truck.

The question . . . involving a number of my staff in a very interesting and complicated task to try to identify this. Most chlorine is transported by rail. Other products are transported essentially by highway.

• 1125

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): I just forget whether you mentioned this or not, but what progress has been made to date and how much more time in months or years is required for the completion of the installation of hot boxes, detectors, hot-box detectors? Have you any idea?

Mr. Ellison: I cannot answer that at all.

Mr. Richardson (Humboldt-Lake Centre): You have been very helpful. Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Richardson. I again just repeat sometimes how astonished I am at Mr. Ellison's breadth of knowledge, particularly in areas that are not directly associated with it. Mr. Turner, please.

Mr. Turner: Mr. Chairman, Mr. Ellison, the Minister has said—you said he did not have the authority to issue orders under the present act. Is that right?

[Translation]

M. Ellison: Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque gratuite, si je puis dire: l'utilisation de détecteurs d'échauffement des coussinets permettrait de prévenir n'importe quel déraillement, et pas seulement le déraillement d'un train transportant des marchandises dangereuses. Je crois que la société CN a commencé d'installer des détecteurs d'échauffement des coussinets aux endroits les plus critiques. Compte tenu des coûts et des ressources nécessaires, les endroits critiques auront priorité. Bien que ces dispositifs assureront la sécurité du transport, c'est-à-dire du déplacement du wagon sur la voie; cela sera l'équivalent d'installer des panneaux de signalisation, le long des routes, plutôt que de rendre la surface de la route plus sûre.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): La sécurité coûte cher, mais nous devons trouver le moyen le plus efficace et le moins coûteux de l'assurer.

M. Ellison: Oui, monsieur le président. Je ne pense pas que nous puissions nous passer des inspecteurs. Ces dispositifs permettront d'éviter de façon automatique certains types d'accidents. Mais les trains peuvent dérailler pour d'autres raisons.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Pourriez-vous nous dire quel est le pourcentage de marchandises dangereuses qui sont transportées par voie ferrée? Avez-vous une idée?

M. Ellison: Monsieur le président, c'est une question très difficile. Cela varie selon les produits. Il est vrai qu'un volume important de marchandises dangereuses est transporté par voie ferrée, mais il ne faut pas oublier le transport par bateau et par camion. Par exemple, l'essence est généralement transporté par camion jusqu'à la station service, mais elle est très souvent transportée par voie ferrée depuis la raffinerie jusqu'au lieu de chargement des camions.

Plusieurs de mes collaborateurs s'efforcent de répondre à cette question, mais c'est un travail complexe. Le chlore est essentiellement transporté par voie ferrée. D'autres marchandises sont essentiellement acheminées par camions.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Je ne sais pas si vous avez répondu à cette question, mais j'aimerais savoir combien de mois ou d'années il faudra pour installer dans l'ensemble du Canada des détecteurs d'échauffement des coussinets.

M. Ellison: Je ne peux pas vous répondre.

M. Richardson (Humboldt-Lake Centre): Vos réponses ont été très utiles. Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Richardson. J'aimerais répéter combien je suis surpris de l'étendue des connaissances de M. Ellison, dans des domaines qui ne sont pas directement liés aux questions que nous étudions. Monsieur Turner, s'il vous plaît.

M. Turner: Monsieur le président, monsieur Ellison, vous avez dit que la présente loi n'autorise pas le ministre à émettre des ordonnances. Est-ce exact?

[Texte]

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I said that the Minister's authority to issue orders is perhaps not clear. There has been the question raised of Section 100 of the Railway Act, that the Minister may ask the commission to do certain things with respect to a railway that has received a subsidy in its construction. Since many of these railway lines go back almost 100 years and they have gone through changes of ownership, it would be very difficult to know, again, what the Minister could order under that section as something to be done.

Mr. Turner: Mr. Ellison, is it true that the current legislation provided for under Sections 288 and 289 of the Railway Act establishes guidelines to minimize the risk of hazardous material transportation?

Mr. Ellison: I am sorry, Mr. Chairman, I am not familiar with those sections of the Railway Act.

Mr. Turner: Do you know who is supposed to enforce these guidelines now, your department or the CTC?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe that would be the Canadian Transport Commission.

Mr. Turner: Are you aware of a statement by the Canadian Association of Fire Chiefs' November bulletin Dialogue:

However it is felt that in some cases these guidelines are not being adhered to now.

Why would the association at their convention make statements like that if they are not aware of some problems in this nation?

Mr. Ellison: Again, Mr. Chairman, I am generally aware of what the Canadian Association of Fire Chiefs is saying. I was not aware of that one in particular and I think the CTC should provide an answer to it.

Mr. Turner: We tell the members of this Committee, if anyone knows or can document any violations of Sections 288 and 289 of the Railway Act for the years 1976, 1977, 1978 and 1979, and how can you enforce sections of the act now without having past records?

The Chairman: Mr. Turner, with all due respect, I think we are getting into an area of very legitimate and very proper questions, but I am afraid we are putting them to the wrong witnesses. It is our hope that the CTC, if they do not volunteer to come, can be forcibly invited to appear in front of us at some point in our proceedings. I think those questions would be more properly put to officials of the CTC, because they are very relevant and very pertinent.

Mr. Turner: Mr. Ellison, does your department or the CTC issue any standard instructions to the railways, to the trucking companies, when they build new cars and new trucks, on how the inside portion of the tank or the outside portion is supposed to be built?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the Canadian Transport Commission's standards commodity regulations do indirectly or directly govern the construction of railway tank cars. The construction of transport vehicles for the highway mode are not subject generally to construction standards except in certain particular instances. These involve all vehicles operating

[Traduction]

M. Ellison: Monsieur le président, j'ai dit que le pouvoir du ministre d'émettre des ordonnances n'était pas très clair. Cette question a été posée au chapitre 100 de la Loi sur les chemins de fer: le ministre peut-il demander à la commission de prendre des mesures relativement à un chemin de fer dont la construction a été subventionnée? Étant donné que la construction de la plupart des voies ferrées remonte à environ 100 ans et que celles-ci ont changé plusieurs fois de propriétaires, il est difficile de savoir si le ministre peut émettre des ordonnances en vertu de cet article.

M. Turner: Monsieur Ellison, est-il vrai que les articles 288 et 289 de la Loi sur les chemins de fer contiennent des directives visant à minimiser les risques associés au transport de produits dangereux?

M. Ellison: Je m'excuse, monsieur le président, mais je connais mal ces articles de la Loi sur les chemins de fer.

M. Turner: Savez-vous qui est responsable de l'exécution de ces directives, votre ministère ou la CCT?

M. Ellison: Monsieur le président, je présume que c'est la Commission canadienne des transports.

M. Turner: Avez-vous pris connaissance du bulletin de novembre de l'Association canadienne des chefs de pompier, où il est déclaré:

Cependant, ces directives ne sont pas toujours suivies.

Les pompiers feraient-ils de telles déclarations au cours du congrès de leur association s'ils n'étaient pas au courant de certains problèmes?

M. Ellison: Monsieur le président, je suis en général au courant des déclarations de l'Association canadienne des chefs de pompier. Je ne crois pas avoir lu ce bulletin et la CCT pourrait peut-être vous répondre.

M. Turner: Pourrions-nous obtenir des détails sur les infractions commises pendant les années 1976, 1977, 1978 et 1979 aux termes des articles 288 et 289 de la Loi sur les chemins de fer? Comment pouvez-vous appliquer ces articles de la loi si vous ne tenez pas de registres de ces infractions?

Le président: Monsieur Turner, il me semble que nous entrons, tout à fait avec raison, dans un domaine très important, mais je crains que nous ne nous adressions pas aux témoins appropriés. Nous espérons pouvoir inviter la CCT à comparaître devant notre Comité, si elle ne le demande pas d'elle-même. Je pense que vous feriez mieux de poser ces questions aux responsables de la CCT.

M. Turner: Monsieur Ellison, est-ce que votre ministère, ou la CCT, fait parvenir des instructions normalisées aux fabricants de wagons et de camions en ce qui concerne la construction de l'intérieur comme de l'extérieur des wagons?

M. Ellison: Monsieur le président, les règlements de la Commission canadienne des transports sur les normes de transport des denrées régissent directement ou indirectement la construction des wagons-citernes. Ce n'est pas le cas en ce qui concerne les véhicules de transport routier, à quelques exceptions près. Il s'agit de tous les véhicules qui transportent

[Text]

under compression, that is to say, containing a product which is either loaded or discharged under pressure or which has a vapour pressure of its own in excess of atmospheric. These regulations are under the provincial chief inspectors of pressure vessels. In a number of provinces, the transport of certain types of materials, such as flammables, are subject to construction standards for the tank shell and the equipment pertaining to it, such as valve safety devices, and most of these are founded upon the regulations in the United States of America under the Court of Federal Regulations Title 49.

• 1130

These regulations have been examined by engineering members of my staff and redrafted in Canadian terms. A number of loopholes in the existing specifications have been identified and they are now being circulated to the industry for comment and, ultimately, being prepared for promulgation under Bill C-25.

Mr. Turner: In the first nine months of 1979 there were 62 rail accidents compared to 40 in 1978 and 32 in 1975? Do you know, sir, how many cars carrying hazardous cargoes were involved in these wrecks? Can you get this information?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, all railway accidents have to be reported to the Railway Transport Commission of the CTC under the Railways Act and I am sure that they will be able to supply this Committee with those details.

Mr. Turner: Is chlorine poisonous?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, chlorine has characteristics which will lead to the death of anybody who is unfortunate enough to inhale it. The precise chemical means of causing that death is corrosion or oxidation. It would be popular to name it a poison but, in fact, its correct designation, I believe, would be a corrosive oxidizing gas.

Mr. Turner: Why is it only classified as nonflammable compressed gas in the regulations now?

Mr. Lumley: CTC rules.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I believe that the commission should answer that question.

Mr. McDermid: He asked that when they were here and they squirmed.

Mr. Turner: Can you tell me the total tonnage and gallonage of each hazardous cargo? Somebody must have these records. The railway companies know what they are hauling and they should be able to tell you. Surely the Department of Transport gets this information from the various railways in Canada.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, again, the quantity and variety of products moving on the railways, I am sure, would be available to the CTC through the provisions of the Railways Act, which would enable them to ask the railways to provide this. We have only some loose information as to the quantity that is involved in transport.

[Translation]

des produits sous pression, c'est-à-dire dont la pression est supérieure à la pression atmosphérique. Ces règlements relèvent des inspecteurs en chef provinciaux responsables des récipients sous pression. Dans plusieurs provinces, le transport de certains matériaux, par exemple les matériaux inflammables, est assujéti aux normes régissant la construction de la coque des citernes et de tout l'équipement connexe, entre autres, les soupapes de sûreté. La plupart de ces normes découlent des règlements en vigueur aux États-Unis; il s'agit de la Court of Federal Regulations Title 49.

Ces règlements ont été étudiés par les ingénieurs qui font partie de mon personnel, et leur texte a été adapté pour le Canada. On a ainsi découvert quelques échappatoires, qu'on a notées et communiquées aux industries. Nous attendons leurs observations, puis nous promulguerons ces règlements en vertu du Bill C-25.

M. Turner: Au cours des neuf premiers mois de 1979, il y a eu 62 accidents ferroviaires, alors qu'il n'y en avait eu que 40 en 1978, et 32 en 1975. Savez-vous combien de wagons transportant des marchandises dangereuses ont été impliqués dans ces accidents? Disposez-vous de tels renseignements?

M. Ellison: Tous les accidents ferroviaires doivent être rapportés à la Commission des transports ferroviaires de la CCT, conformément à la Loi sur les chemins de fer. Je suis certain d'être en mesure de fournir ces détails au Comité.

M. Turner: La chlore est-il poison?

M. Ellison: Le chlore a certaines caractéristiques qui peuvent entraîner la mort de quiconque a le malheur de l'inhaler. La réaction chimique causant la mort est la corrosion ou l'oxydation. Les gens seraient fort heureux qu'on classe le chlore parmi les poisons, mais en fait, on doit plutôt le classer comme un gaz oxydant corrosif.

M. Turner: Pourquoi est-il classé tout simplement comme un gaz comprimé non inflammable dans les règlements?

M. Lumley: Ce sont les règles de la CCT.

M. Ellison: Je crois que vous devriez plutôt poser la question à la commission.

M. McDermid: Lorsqu'il a posé la question aux commissaires, l'autre jour, ils se sont crispés.

M. Turner: Pouvez-vous me donner le poids en tonnes et le volume en gallons des marchandises dangereuses transportées? On a certainement des chiffres quelque part, puisque les compagnies de chemins de fer savent pertinemment ce qu'elles transportent. Le ministère des Transports devrait pouvoir obtenir ces renseignements de diverses sociétés de chemins de fer du Canada.

M. Ellison: Monsieur le président, la quantité et la variété de produits transportés par voie ferrée doivent être connues de la CCT, étant donné les dispositions de la Loi sur les chemins de fer, qui lui permettent d'exiger de tels renseignements des sociétés. Nous n'avons que des bribes de renseignements quant à la quantité transportée.

[Texte]

Mr. Turner: Do you not think, sir, that the Department of Transport, now that you have this Bill C-25 before the Committee and before the House, should have this information? I understand there are 3,000 jumbo tankers assigned to propane and 100 tankers assigned to chlorine transportation in Canada. Is this correct? We should have these figures.

This is, supposedly, over and above what comes in from the United States.

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the officers of my branch are endeavouring to find this information. However, there are some difficulties with it. We are working with Statistics Canada and we are working also with the various industrial associations which produce these products to get as precise a set of information as we can, not only on the production of these products but on their distribution.

Many of the products which are, in fact, produced do not enter the transport system. They are produced and used on site.

Mr. Turner: I am informed that nobody in Canada, neither the railways nor the CTC knows the tonnage or the gallonage totals of each hazardous cargo moved in Ontario or Canada. Nobody seems to know. It is a complete mystery until we have a wreck. Why?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, we do have that information on some products, but dangerous goods as a whole represent a vast array of individual products and mixtures, some of which have industrial purposes and others which have purposes related to public consumption. The opportunity of assembling all of this information is before us, but it is an exceedingly difficult task. We can provide you with some information with respect to certain commodities.

• 1135

Mr. Turner: In the old style rail cars they used to put brasses in. What does the old-style brass cost and how much does a rail car's roller bearing cost? Have you heard of these costs, in dollars and cents?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I have no idea. My fund of knowledge does not extend to that.

Mr. Turner: Can you get that information, the number of cars that have to be replaced for roller bearings?

The Chairman: Mr. Turner, I have been somewhat lenient with you, I felt that the questions should be on the record, but, again, would just indicate that these are not properly questions that should be addressed by our witnesses.

Thank you, Mr. Turner.

That brings to an end our first round, unless there are any other members—I would then ask Mr. Lumley, on the second round.

Mr. Lumley: Mr. Chairman, I would like to ask this of Mr. Cameron and Mr. Ellison: at the present time are dangerous products and passengers allowed on the same mode of transportation, for example, on airlines and buses?

[Traduction]

M. Turner: Maintenant que le Bill C-25 est devant le Comité et la Chambre, ne croyez-vous pas que le ministère des Transports devrait demander ces renseignements? Il semble que 3,000 citernes géantes soient réservées au transport du propane, et 100 citernes au transport du chlore, au Canada. Est-ce exact? Vous devriez disposer de ces renseignements.

Et c'est en plus de ce qu'on reçoit des États-Unis.

M. Ellison: Mes collaborateurs cherchent ces renseignements. Nous avons toutefois quelques problèmes car nous travaillons en collaboration avec Statistique Canada, et aussi avec les associations des diverses industries qui fabriquent ces produits. Nous essayons ainsi d'obtenir les renseignements les plus précieux possible, non seulement sur la production, mais aussi sur la distribution.

La plupart des produits ne sont en fait jamais dépassés, puisqu'ils sont utilisés sur les lieux mêmes de leur production.

M. Turner: On me dit que personne, au Canada, ni les sociétés de chemins de fer, ni la CCT, ne connaît le poids en tonnes ou le volume en gallons des marchandises dangereuses déplacées en Ontario, ou au Canada. C'était le plus grand mystère jusqu'à cet accident. Pourquoi?

M. Ellison: Nous avons des renseignements sur certains produits, mais toute une kyrielle de produits et de mixtures sont dangereux; certains sont utilisés à des fins industrielles, d'autres sont destinés au consommateur. Nous avons enfin l'occasion de regrouper tous ces renseignements, mais ce n'est pas une tâche facile. Nous pouvons vous fournir quelques données sur certains produits.

M. Turner: Les anciens wagons avaient des coussinets de cuivre. Combien coûtent-ils et combien coûtent les roulements à billes des wagons? Le savez-vous?

M. Ellison: Je n'en ai pas la moindre idée. Mon tiroir de connaissances ne comporte pas celle-là.

M. Turner: Est-ce que vous pouvez vous renseigner pour savoir à combien de wagons on doit installer de nouveaux roulements à billes?

Le président: Monsieur Turner, j'ai été très indulgent à votre égard, parce que certaines de vos questions, à mon avis, devaient être posées. Toutefois, je vous rappelle à nouveau que ce genre de questions ne s'adressent pas à nos témoins de ce matin.

Merci, monsieur Turner.

Nous terminons ainsi notre premier tour, à moins que d'autres députés... Je cède maintenant la parole à M. Lumley, pour un second tour.

M. Lumley: Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Cameron et à M. Ellison. A l'heure actuelle, autorise-t-on le transport de produits dangereux et de passagers en même temps dans les avions, dans les autobus, etc?

[Text]

Mr. Ellison: Thank you, Mr. Chairman.

Yes, Mr. Lumley. It is permitted under the current regulations to allow dangerous commodities, or dangerous goods of certain types and in certain quantities, to be carried on means of transport that are also carrying passengers. For example, some radioactive materials can be carried, and have to be carried, by air; if properly packaged in the regulation container they do meet on passenger aircraft. Other commodities are prohibited from transport on passenger aircraft. Generally speaking, the practice is to limit the quantity, not only in an inner receptacle but in the quantity in the outer shipping box, that may go on a bus or an aircraft, for example. There are very few passenger trains that also carry freight.

Mr. Lumley: Do you plan any changes in regulations in this regard?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, the department is actively working through the International Civil Aviation Organization to reconsider, in many aspects, the carriage of dangerous goods on aircraft and we are also working with the provinces with respect to buses. I think there will be some toleration allowed with respect to some commodities and experience would suggest that others should be prohibited. So there will be changes in both ways.

Mr. Lumley: In your discussions with industry in the last couple of years, have they expressed a concern to you that the transportation of dangerous goods may be just too expensive? Have they approached you, for example, with a government-private sector all risk insurance program that might be implemented?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I seem to recall that there was some discussion that may have involved industry with the establishment of a dangerous goods liability fund in much the same way there is one for the transport of petroleum products. There would be immense difficulties, though, in administering this because of the many thousands of individual companies who, somehow or another, get involved in the production or distribution of dangerous goods, ranging, of course, from companies such as Dow Chemicals of Canada Limited right down to a company that is importing photographic supplies. Also, of course, one would have to have the carrier involved in this, and, again, with respect to the highway industry, one is talking about many thousands of individual companies that, at one time or another, get involved in the distribution of these products.

• 1140

Mr. Lumley: Has industry indicated to you that—for example, I had some discussions with some people in industry that they just may not be able to afford to carry dangerous products. The risks involved from a disaster and the possible liability claims against the company would be prohibitive unless there is some kind of all-risk policy which government might participate in. Have they indicated that to you directly?

[Translation]

M. Ellison: Merci, monsieur le président.

Oui, monsieur Lumley. D'après les règlements en vigueur, il est permis de transporter des produits dangereux de certains types et en certaines quantités, en même temps que des passagers. Par exemple, on peut transporter certaines matières radioactives par avion de voyageurs, à condition que les substances soient emballées dans les conteneurs indiqués par les règlements. D'autres substances ne peuvent toutefois pas être placées à bord d'avions de voyageurs. Règle générale, on limite la quantité non seulement de la substance dans les réceptacles intérieurs, mais aussi la quantité de paquets dans le conteneur extérieur qui sera placé à bord d'un autobus ou d'un avion. Très peu de trains de voyageurs peuvent transporter du fret.

M. Lumley: Songez-vous à modifier les règlements?

M. Ellison: Le ministère est précisément en train d'étudier le transport de produits dangereux par avion avec l'Organisation de l'aviation civile internationale. Nous sommes en train de faire la même chose avec les gouvernements provinciaux pour ce qui est du transport par autobus. Il faut se montrer quelque peu tolérant et autoriser le transport de certains produits, même si l'expérience nous apprend que d'autres devraient être interdits.

M. Lumley: Depuis deux ans que vous discutez avec les entreprises, celles-ci ont-elles exprimé la crainte que le transport des produits dangereux pourrait coûter trop cher? Vous ont-elles, par exemple, proposé une assurance tous risques offerte conjointement par le gouvernement et le secteur privé?

M. Ellison: Je me souviens qu'on avait discuté de la possibilité de créer un régime d'assurance pour les produits dangereux, comme il en existe un pour le transport des produits pétroliers. Je ne me souviens pas si l'entreprise privée avait participé à la discussion. Il y a des obstacles incommensurables à l'application d'un tel régime, étant donné les quelques milliers de sociétés qui, d'une façon ou d'une autre, participent à la production ou à la distribution des produits dangereux. Elles vont des sociétés comme Dow Chemicals du Canada Limitée jusqu'aux sociétés comme celles qui importent des fournitures pour la photographie. Il faudrait en outre que le transporteur participe au régime d'assurance et, là encore, rien que pour le transport routier, plusieurs milliers de sociétés participent à l'un ou l'autre des stades de distribution des produits.

Mr. Lumley: Est-ce que ce secteur industriel ne vous a pas indiqué—à ce sujet, j'ai eu des discussions avec certains de leurs représentants—qu'il se pourrait fort bien qu'ils ne soient pas en mesure de supporter les frais découlant du transport de ces produits dangereux? Les risques résultant d'un désastre et des réclamations éventuelles dans le cas de la responsabilité auprès de la société, seraient prohibitifs à moins qu'on établisse quelque genre de police d'assurance du risque à laquelle le gouvernement pourrait participer. Est-ce qu'on vous a parlé directement de cette question?

[Texte]

Mr. Ellison: No, Mr. Chairman . . .

Mr. Lumley: When I say "you" I mean the department.

Mr. Ellison: Yes. No, I have not had that indication. Their preoccupation at this time has been with respect to the direct costs of complying with the regulations rather than the civil liability that they may entertain, being the owner of goods which were involved in a spill.

Mr. Lumley: And yet you took out the civil liability clause, if I recall, from the previous bill, C-17, and . . .

Mr. Ellison: Mr. Chairman, it is not within the field of federal jurisdiction to regulate civil liability. A clause of the previous bill was perhaps misnamed.

Mr. Lumley: Could I ask then, Mr. Chairman, what were the reasons that was taken out, from the counsel that is here?

The Chairman: Mr. Shaffer.

Mr. Shaffer: Mr. Chairman, the clause was redrafted and retitled to reflect its true intention, which is Recovery of Costs and Expenses reasonably incurred by Her Majesty. The previous title, Civil Liability, was removed as really giving a misleading impression of what the aim of the section was.

Mr. Ellison: I might add that the previous clause, which was 14, did contain the same provision as the present one does that nothing in this clause—I beg your pardon. It is now subclause of clause 17:

No civil remedy for any act or omission is suspended or affected by reason only that the act or omission is an offence under this Act . . .

This was put in to preserve absolutely the civil liability provisions which are under provincial jurisdiction.

The Chairman: That is rather a standard clause.

Mr. Ellison: Yes, it is.

Mr. Lumley: I wonder, Mr. Ellison, if you could advise us. What kinds of questions do you think we should be asking from the CTC, for example, and industry? I know this is a loaded question, obviously.

The Chairman: I noticed that.

Mr. Lumley: But here we are taking advantage of your expertise, I think.

The Chairman: I just plugged your gun.

Mr. Lumley: Mrs. Mitchell asked a question earlier and she said, are we going to have some special help in the Committee? Well, since we do not have any under the present reference, we will take advantage of the help that does exist within the department—yourself. You talked, for example, of perhaps wanting to consider amending other pieces of legislation where this piece of legislation would have pre-eminence over others in terms of transportation of dangerous goods.

What suggestions would you make to us in this regard?

Mr. Ellison: Mr. Chairman, I would rather not make any suggestions.

[Traduction]

M. Ellison: Non, monsieur le président . . .

M. Lumley: Lorsque j'ai dit: «Vous» je veux parler du ministère.

M. Ellison: D'accord. Je n'en ai pas entendu parler. Les entreprises de ce secteur s'inquiètent plus de ce que cela leur coûterait directement pour se conformer au règlement que de la responsabilité civile qu'elles assumeraient à titre de propriétaires des marchandises au cas où il y aurait déversement.

M. Lumley: Pourtant, vous avez supprimé cet article traitant de la responsabilité civile, dans le cas du précédent bill C-17, si je me souviens bien . . .

M. Ellison: Le gouvernement fédéral n'a pas compétence pour réglementer la responsabilité civile. Aussi, l'article du précédent bill avait peut-être été mal rédigé.

M. Lumley: Pouvez-vous me dire alors, quelles sont les raisons pour lesquelles votre conseiller qui est ici a supprimé cet article?

Le président: Monsieur Shaffer.

M. Shaffer: Cet article a été rerédigé et réintitulé afin de refléter son véritable objectif qui est le recouvrement des frais et dépens raisonnables auxquels à dû faire face sa Majesté. Le précédent titre, responsabilité civile, a été supprimé, car il donnait une fausse idée de l'objectif de l'article.

M. Ellison: J'ajoute que l'ancien article, qui était l'article 14, renfermait en fait la même stipulation que celui que nous avons à l'heure actuelle et que rien . . . je m'excuse, . . . il s'agit maintenant du paragraphe 5 de l'article 17 que je lis:

Le simple fait qu'un acte ou une omission constitue une infraction à la présente loi, ou entraîne la responsabilité prévue au présent article n'a aucun effet . . .

On voulait ici absolument conserver cette stipulation visant la responsabilité civile que relève de la compétence provinciale.

Le président: C'est un article tout à fait normal.

M. Ellison: Oui.

M. Lumley: Je me demande, monsieur Ellison, si vous pourriez nous conseiller à ce sujet. Quelles seraient les questions que nous devrions, à votre avis, poser aux sociétés par exemple, et aux entreprises de ce secteur industriel? Je sais que c'est une question piégée, bien sûr.

Le président: Je l'ai remarqué.

M. Lumley: Mais nous voulons profiter de votre compétence.

Le président: Je viens de boucher le canon de votre pistolet.

M. Lumley: Mme Mitchell voulait plutôt savoir si nous obtiendrions de l'aide spécialisée dans notre comité. Vu que nous n'avons personne dans le cadre de notre mandat actuel, nous allons profiter de l'aide qui nous vient du ministère, c'est-à-dire de votre aide. Vous avez indiqué qu'il faudrait peut-être songer à modifier d'autres lois au cas où cette loi que nous avons ici aurait la priorité dans le domaine du transport des produits dangereux.

Qu'est-ce que vous nous proposez de faire en ce sens?

M. Ellison: Je préfère ne rien proposer.

[Text]

The Chairman: You are quite free to consider that the firing pin has been removed from his gun.

I appreciate Mr. Lumley's question and I am sure all members do, but again I think I would have to remind you that that is a very difficult question for Mr. Ellison, and indeed for anybody. I am not even sure I would want to put that one even slightly to Mr. Cameron. I think there is opportunity for quiet and private conversation, and that would develop then.

Mr. Benjamin: We cannot ask him to do our homework in this room.

The Chairman: No. We might persuade him to seek a seat in the House of Commons and we would welcome him here in the Committee. It might resolve our problems.

Mr. Lumley: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, on the second round.

Mr. Benjamin: I have just one question, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Cameron if he could tell me—I am sure he is aware of Section 100 and Section 262 of the Railway Act, and particularly Section 262 says that the railway «shall», not may, supply suitable accommodation for the loading and transport from origin to destination, and unloading for all traffic offered.

• 1145

Section 100 also includes other provisions that provide legal authority over the railways—I am not aware of what exists for trucks or ships—but, in the instance of railways, I am wondering whether Mr. Cameron could tell me, since June 5 or since Mississauga, has the ministry or the Minister issued any directive or request to the CTC to enforce the provisions of the law that are already in place that would—we cannot prevent 100 per cent accidents occurring—direct enforcement of the sections of the law that are already there and have been for many years. It would, I submit, substantially reduce the risk of accident and reduce the number of accidents. Has there been any request or directive to the CTC to enforce the current law?

Mr. Cameron: Mr. Chairman, other than the request that the Minister made of the Canadian Transport Commission that Mr. Ellison referred to earlier, I think in response to one of your questions, Mr. Benjamin, I know of nothing.

Mr. Benjamin: Well I will take this up further with the Minister, Mr. Chairman. "Suitable accommodation" means, by definition in the present law, everything including tracks, hot box detectors, signal systems, speed limits, anything and everything in the transport of not only dangerous goods but everything else by rail, including people.

Okay, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

[Translation]

Le président: Vous avez parfaitement le droit de vous assurer qu'on a enlevé le percuteur de son pistolet.

Je comprends la question de M. Lumley et je suis sûr que tous les membres du comité comprennent que M. Lumley veuille poser cette question, mais il serait très difficile pour M. Ellison d'y répondre. En fait, il serait très difficile pour n'importe qui d'y répondre, et je ne suis même pas sûr que j'oserais risquer de la poser à M. Cameron. Je crois qu'il faudrait en discuter en privé, et . . .

M. Benjamin: Nous ne pouvons pas lui demander de faire nos devoirs du soir dans cette pièce.

Le président: Non. Nous pourrions le persuader de chercher à se faire élire à la Chambre des communes et il serait alors certes le bienvenu au comité. Cela pourrait bien résoudre nos problèmes.

M. Lumley: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin, vous avez la parole pour cette dernière série de questions.

M. Benjamin: Je n'ai qu'une question à poser, monsieur le président. M. Cameron peut-il me dire . . . il sait sans doute que l'article 100, et surtout l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, prévoit que la compagnie des chemins de fer «doit» fournir des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises du point de départ au point d'arrivée et de déchargement.

L'article 100 prévoit également certains pouvoirs juridiques à l'endroit des compagnies de chemins de fer. J'ignore quelle est la situation dans le cas des camions et des navires. Toutefois, pour en revenir aux chemins de fer, M. Cameron pourrait-il me dire si, depuis le 5 juin, depuis l'accident de Mississauga, le Ministère ou le Ministre ont envoyé à la CCT une directive lui enjoignant d'appliquer les dispositions qui existent déjà dans la loi depuis de nombreuses années. Nous ne pouvons pas empêcher tous les accidents, mais je crois bien que cela en réduirait l'éventualité et le nombre. A-t-on donc demandé à la CCT de mettre en vigueur les dispositions actuelles?

M. Cameron: Abstraction faite de la demande adressée par le Ministre à la Commission canadienne des transports, demande dont M. Ellison a parlé tout à l'heure en réponse à une de vos questions, je crois, je ne suis au courant d'aucune demande.

M. Benjamin: J'approfondirai cette question en présence du Ministre, monsieur le président. Dans la loi actuelle, on entend par «installations convenables» les voies, les détecteurs d'échauffement, les systèmes de signalisation, les panneaux indicateurs de limites de vitesse, bref tout ce qui a trait au transport ferroviaire, non seulement de produits dangereux, mais également de marchandises et de voyageurs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

[Texte]

Mr. McDermid: Mr. Chairman, if I could just for half a moment bootleg in on that particular point.

The Chairman: Yes, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I think it is fair to state that the Minister has shown a great deal of concern, in fact, taking the matter away from the Canadian Transport Commission and giving it to Justice Grange for a completely independent hearing shows the great deal of concern that the Minister has and, in fact, that he hopes that recommendations do come out of there to help with the work of the CTC.

The Chairman: Thank you.

Mr. Lumley.

Mr. Lumley: Just a question, Mr. Chairman. Have you had discussions with the Minister in terms of interim reports coming from the judicial inquiry? Will this Committee be kept advised of any interim reports or recommendations while we are discussing this bill?

The Chairman: No, I have not. I would think that would be an area completely within Justice Grange's jurisdiction as to whether he wanted to, at any point, issue, first of all, an interim report and, second, whether or not the content of that report would be confidential or public. This Committee could ask, I suppose properly, to be kept informally advised of any pertinent information which might flow from the procedures Justice Grange sets out for the work that he has been charged with.

I am searching my mind; I think at this point in time this is the best answer I can give. The direct response, of course, is that I shall make inquiries.

Mr. Lumley: It may be something the members of the Committee may want to consider. One of the reasons I raised it and raised with the Minister the fact that we do not want to rush this legislation through are because as a Committee we would look very silly if we passed it and two weeks after that there was, as I say, an interim report from his Honour recommending some changes in the legislation and we as a Committee have already passed it through.

The Chairman: I might indicate to the members of the Committee that I approach the coming hearing of witnesses and taking of evidence with some concern regarding matters which are properly in front of a qualified and competent court, and I have sought advice as to the manner in which I would handle or deal with questions that seem to be sub judice, out of our hands.

Mr. Jupp: Mr. Chairman, if I could just raise the point: I believe the terms of reference of Judge Grange's inquiry make provision for an interim report, and I think part of the function was that such a report might be of value to this Committee.

The Chairman: I think it was a qualified part of the term of reference. I think it still lies within the competency of the court, of Mr. Justice Grange to decide, on the basis of the work he will be doing, whether or not in fact there was a public interest in submitting an interim report. I am quite

[Traduction]

M. McDermid: Monsieur le président, permettez-moi de glisser une petite observation à ce sujet.

Le président: Oui, monsieur McDermid.

M. McDermid: Je pense qu'il faudrait dire que le Ministre a montré combien ces questions lui tiennent à cœur en écartant la Commission canadienne des transports et en demandant au juge Grange de tenir une enquête complètement indépendante. En fait, cela prouve qu'il espère obtenir ainsi des recommandations qui aideront la CCT à accomplir son travail.

Le président: Merci.

Monsieur Lumley.

M. Lumley: Je voudrais poser une question, monsieur le président. Avez-vous parlé au Ministre de la présentation éventuelle par la Commission d'enquête judiciaire d'un rapport provisoire? Serons-nous mis au courant de tout rapport provisoire ou de toutes recommandations présentées pendant que nous discutons de ce projet de loi?

Le président: Je n'ai pas parlé de cela au Ministre. Je pense qu'il revient exclusivement au juge Grange de juger de l'opportunité, premièrement, de la parution d'un rapport provisoire et, deuxièmement, de la diffusion ou de la non-diffusion de ce rapport. Le Comité peut bien sûr demander d'être officiellement mis au courant de toute information découlant éventuellement des procédures adoptées par le juge Grange pour s'acquitter de son travail.

Je crois que c'est la meilleure réponse que je puisse vous fournir. Toutefois, pour répondre plus précisément à votre question, je vais me renseigner.

M. Lumley: Les membres du Comité pourraient peut-être examiner la question. Je l'ai soulevée et j'ai dit au Ministre que nous ne tenons pas à précipiter l'adoption de cette loi parce que je pense que nous aurions l'air d'une bande d'ahuris si, deux semaines après son adoption, il y avait un rapport du juge Grange qui recommanderait d'apporter des modifications à une loi que nous avons déjà adoptée.

Le président: Je tiens à signaler aux membres du Comité que j'envisage avec une certaine inquiétude la convocation et l'interrogation de témoins alors que certaines questions dont nous traitons ont été renvoyées à un tribunal compétent. J'ai demandé conseil quant à la manière dont je devrais autoriser ou rejeter des questions qui semblent être *sub judice*.

M. Jupp: Monsieur le président, je crois que le mandat de la Commission d'enquête du juge Grange prévoit la présentation d'un rapport provisoire. On a pensé que ce rapport pourrait être utile au Comité.

Le président: Je pense qu'il s'agit là d'une partie du mandat qui est soumise à certaines conditions. Il revient encore au Juge Grange de voir, en fonction du travail qu'il doit accomplir, s'il est dans l'intérêt du public de publier un rapport provisoire. Je le sais très bien. Avons-nous toutefois le droit de

[Text]

aware of that. But whether we have the right to do other than ask to be kept advised—I am sure we will be through the newspapers.

Mr. Lumley: I just think it would be a good idea if we as a committee raised that with His Honour, that if he deems it in our interest he keep us advised, Mr. Chairman.

The Chairman: I, once again, on your behalf, gentlemen, want to extend to Mr. Ellison and to Mr. Cameron our appreciation for their candidness and frankness this morning, and to just once more note the astonishment that I continue to have at Mr. Ellison's grasp of the details surrounding this.

Gentlemen, I would remind those concerned that there will be a steering committee meeting at 8:30 this evening in the government lobby.

This meeting is adjourned until 8 o'clock Monday, December 17, 1979, when we will deal with the Annual Report of the Canadian National Railways. The meeting will be in Room 112-N; that is, here where we are this morning.

Thank you very, very much.

[Translation]

demander autre chose que d'être tenu au courant? Je suis sûr que nous le serons par l'entremise des journaux.

M. Lumley: Je pense vraiment que ce serait une bonne idée de demander au Juge de tenir le Comité au courant de toute question qu'il jugerait importante.

Le président: En votre nom, messieurs, je tiens à remercier MM. Ellison et Cameron de leur honnêteté et de leur franchise ce matin. En outre, je tiens une fois de plus, à faire état de l'étonnement que je continue d'éprouver au vu de la connaissance approfondie qu'a M. Ellison de tous les détails de la question.

Messieurs, je rappelle aux intéressés qu'il y aura réunion du Comité à 20 h 30 dans l'antichambre du Gouvernement.

Nous nous retrouverons le lundi 17 décembre 1979, à 20 h. Nous traiterons alors du rapport annuel du Canadien National. La réunion aura lieu ici même, en la salle 112-N.

Merci infiniment.

APPENDIX "T-2"

Bill C-25: Transportation of Dangerous Goods Act

Bill C-25: Transportation of Dangerous Goods Act has been strengthened and clarified in comparison with Bill C-17 by a major reorganization of the clauses as well as some important amendments so that the provisions now follow a more logical sequence.

1. Environment

Reference to the protection of the environment has been deleted from the long title of the Act and from certain sections dealing with powers of inspectors following an accident. The protection of the environment will often be a necessary consequence of the provisions of the Act and regulations. Reference to the environment remains in the Schedule in order to allow Transport to include environmentally hazardous substances in the preventative safety standards. This should enable the Environmental and the Transport agencies to assume appropriate complementary roles.

2. Application

The persons, circumstances and activities that are governed by the legislation are described at the outset, immediately following the interpretation clause, so that there can be no doubt as to when or to whom the provisions apply.

3. Offences

The major offences and the "ticketing" offences, which may be dealt with by inspectors on the spot, have been brought together under the same heading and the maximum fine that can be levied by an inspector subject to regulations has been increased to \$1,000. In addition, the distinction between offences committed by those who transport dangerous goods and those who handle them for transport has been eliminated to affirm the discretion of the courts in determining culpability. Altogether, these changes clarify the punitive provisions of the Bill; respond to the concerns expressed by industry that they might be unduly occupied in court cases for contraventions that they were willing to admit; and emphasize the equal responsibility placed on all parties involved in the transportation of dangerous goods, whether they be carriers, shippers, consignees or agents of any kind.

4. Power of Inspectors

Wording has been inserted wherever appropriate to make it clear that inspectors appointed under the Act would at all times be required, in the exercise of their powers, whether during an emergency or during the course of routine inspections, to have reasonable and probable grounds for taking or directing measures to be taken to prevent an accident or mitigate its consequences. This stronger test of the legitimacy of exercise of an inspector's powers is to balance the severe maxima of the penalties.

5. Accidents

The responsibility for reporting accidents or incidents is now clearly that of a person or persons in charge of the goods at the time and is no longer also the responsibility of the owner of the goods as such, who might be unaware of the accident or incident. The responsibility of these persons to take immediate response actions has been limited now to emergency response - which is again more appropriate. Full response is beyond the competence of most carriers who would be the person required to act in the initial instance. Responsibility for environmental clean-ups shifts to environmental legislation.

6. Recovery of costs

Clause 14 of Bill C-17 was described as providing for civil liability. In fact, the sole objective was to enable the Crown to recover costs reasonably incurred in an emergency resulting from an accident and this objective is now reflected in the wording of the clause (now clause 17). Further, a statutory defence (demonstrated compliance with the regulations) has been provided where previously the clause involved absolute liability.

7. Financial Responsibility

The clause relating to the appointment of agents has been moved from the interpretation clause of the Bill to the clause dealing with financial responsibility and has been reworded by eliminating the terms "shipper" and "carrier" since the Bill is designed to regulate activities rather than specific persons. Instead of the Minister having power to order the filing of the name of an agent, the conditions under which the naming of an agent will be required will be set out in the regulations.

8. Inquiries

The provision of the Inquiries clause (19) have been augmented by the addition of subclause (6) allowing the Minister to issue directives following an accident that is the subject of an inquiry, to remedy apparent weaknesses in the regulations found as a result of that accident. These directives are subject to regulations respecting duration, application and appeal procedures.

9. Administration

The number of specific areas defined as subject to the exercise of regulatory powers has been reduced by the elimination of unnecessary and inappropriate subject-matter and restructured and amended so as to make it possible to set out workable administrative procedures for implementing the legislation in a joint or concerted manner with the provinces. While it is expected that some municipal officials might be named as inspectors under the Act (certain trained senior fire or police officials for example) no administrative powers are contemplated below the level of the provincial government. In addition, the activities involved in administering the Act have been brought together under one heading and expanded so as to enable the Minister to make speedy changes to the Schedule of Dangerous Goods classes should the need arise.

10. Proclamation

This clause has been strengthened by making it possible for the Governor in Council to proclaim the Act in force in whole or in part where no agreement as to implementation of the Act in a province has been reached.

GENERAL

It may be useful at this point to re-emphasize the policy of this legislation. Instead of adopting a strict legislative and regulatory scheme, this legislation incorporates a more flexible approach.

Under a strict legislative regime, the government is solely responsible for all mishaps that arise out of circumstances that it has not had the foresight or foreknowledge to prevent. Under this approach the regulations set out in exquisite detail the methods which must be followed in every case unless special permission is

granted for alternative approved methods of compliance. Such regimes have the additional drawback of being difficult to change, both from the point of view of time and of the restructuring and consequential amendment of regulations that may be involved. This is probably the principal reason for the somewhat disorganised and occasionally redundant or outdated regulations that are found in Title 49 of the U.S. Code of Federal Regulations many of which were borrowed from industrial tariffs designed to set out the strict liability of the members of the American Association of Railroads in their dealings with shippers. Unfortunately, in the absence of Canadian precedents many highway and rail regulations in this country were adapted from Title 49.

Under a flexible approach, such as that taken by the United Kingdom Health and Safety Commission in their "Proposals for Dangerous Substances...Regulations", responsibility for mishaps is shared by government and industry and the legislative scheme is designed to allow the maximum freedom of action consistent with their responsibilities towards the public. In this approach, the Act and the regulations set out objectives to be attained and criteria and guidelines measuring wherever possible those objectives. Additionally the regulations offer advice as to known methods of achieving the objectives. As the British document states:

"Where it is proven that a person has failed to comply with the terms of an approved code then such failure will be prima facie evidence that he has not complied with the legal requirements to which the code relates. However, it would be open to him to show that he has met the legislative requirements in some other way which is equally effective. This provides a more flexible approach and allows new developments which provide equivalent or higher standards of safety to be taken into account".

It is this approach which is being suggested, as only in this manner will industry be free to work without massive bureaucratic intervention and without a totally encompassing net of finely cast regulations dealing with every detail of packaging, documentation, emergency advice statements, and operational behaviour.

APPENDICE «T-2»

Bill C-25: Loi sur le transport des marchandises dangereuses

Le Bill C-25, Loi sur le transport des marchandises dangereuses, a été renforcé et clarifié comparativement au Bill C-17, grâce à une réorganisation importante des articles ainsi qu'à certaines modifications considérables, de sorte qu'il est maintenant plus logique.

1. Environnement

Toute référence à la protection de l'environnement a été retranchée du long titre de la Loi et de certains articles ayant trait aux pouvoirs des inspecteurs à la suite d'un accident. Cette protection sera souvent rendue nécessaire par les dispositions de la Loi et celle des règlements pris sous son empire. L'annexe fait toutefois référence à l'environnement, pour permettre à Transports Canada d'inclure dans les normes de sécurité préventives des substances dangereuses pour le milieu ambiant. Les organismes de protection de ce dernier et les organismes de transport pourront ainsi collaborer entre eux.

2. Champ d'application

Les personnes, les situations et les activités assujetties au projet de loi sont indiquées au début, tout de suite après l'article intitulé Interprétation, pour qu'il n'y ait aucun doute au sujet de l'application des dispositions.

3. Infractions

Les infractions principales et les contraventions, que les inspecteurs peuvent déterminer ou donner sur place, ont été rassemblées sous le même titre, et l'amende maximum que ceux-ci peuvent imposer en vertu des règlements a été portée à mille dollars. En outre, on a supprimé la distinction entre les infractions commises par les personnes qui transportent des marchandises dangereuses et celles dont se rendent coupables les personnes qui les manutentionnent en vue de leur transport, pour souligner le fait que les tribunaux ont des pouvoirs discrétionnaires en matière d'établissement de la culpabilité. Dans l'ensemble, ces changements clarifient les dispositions punitives du projet de loi, donnent suite aux inquiétudes exprimées par les industriels, qui craignent de passer trop de temps devant les tribunaux à cause de contraventions dont ils

reconnaissent le bien-fondé, et soulignent que tous ceux qui participent au transport de marchandises dangereuses ont les mêmes obligations, qu'ils soient des transporteurs, des expéditeurs, des destinataires, ou des agents quelconques.

4. Pouvoirs des inspecteurs

Partout où cela s'imposait, on a fait en sorte d'indiquer clairement que les inspecteurs nommés en vertu de la Loi auraient en tout temps, dans l'exercice de leurs fonctions et qu'il s'agisse d'un cas d'urgence ou d'une simple inspection d'usage, l'obligation de s'assurer qu'ils ont des motifs raisonnables et plausibles de prendre des mesures visant à prévenir un accident ou à en atténuer les conséquences, ou de voir à ce que de telles mesures soient prises. Le but de ce critère rigoureux permettant de déterminer si un inspecteur a raison d'exercer ses pouvoirs, c'est de faire contrepoids au maximum élevé des amendes.

5. Accidents

Il est clair que l'obligation de signaler les accidents ou les incidents appartient maintenant à la personne ou aux personnes chargées des marchandises lorsque ceux-ci se produisent, et non plus également aux propriétaires des marchandises en question, qui n'ont peut-être pas eu connaissance de ces accidents ou incidents. Mais cette obligation de prendre des mesures immédiates ne s'applique plus qu'en cas d'urgence, ce qui est plus approprié. En effet, la plupart des transporteurs n'ont pas la compétence nécessaire pour jouer un rôle plus considérable. Les travaux de nettoyage sont maintenant assujettis à la législation sur l'environnement.

6. Recouvrement des frais

On a déclaré que l'article 14 du Bill C-17 prévoyait la responsabilité civile. Son seul but était en fait de permettre à l'Etat de recouvrer les frais raisonnables occasionnés par une situation d'urgence résultant d'un accident, et le libellé de l'article (maintenant l'article 17) en tient maintenant compte. En outre, on a prévu une défense réglementaire (observation démontrée des règlements) alors qu'auparavant, l'article stipulait la responsabilité absolue.

7. Responsabilité financière

L'article relatif à la nomination d'agents, qui figurait sous la rubrique Interprétation, a été intégré à l'article qui a trait à la responsabilité financière et modifié par l'élimination des termes "expéditeur" et "transporteur": le projet de loi vise en effet des activités plutôt que des personnes déterminées. Le Ministre n'aura plus le pouvoir d'ordonner la nomination d'un agent, et les conditions auxquelles cette nomination sera assujettie figureront dans les règlements.

8. Enquêtes

L'article sur les enquêtes (19) s'est augmenté d'un paragraphe (6) permettant au Ministre de communiquer des directives à la suite d'un accident qui fait l'objet d'une enquête, pour suppléer les lacunes apparentes des règlements, mises en lumière par ce dernier. Ces directives sont assujetties auxdits règlements en ce qui a trait à leur durée et à leur application, ainsi qu'aux modalités d'appel.

9. Application

Le nombre de domaines précis visés par l'exercice des pouvoirs de réglementation a été réduit par l'élimination de questions inutiles ou superflues, et on a fait en sorte d'établir des modalités administratives qui permettront d'appliquer la législation de concert avec les provinces. Même s'il est probable que certains employés municipaux seront nommés inspecteurs en vertu de la Loi (certains officiers de corps de sapeurs-pompiers expérimentés ou certains policiers supérieurs, par exemple) aucun pouvoir administratif n'est prévu dans le cas d'employés en poste à un niveau inférieur à celui d'un gouvernement provincial. De plus, les activités que comportent l'application de la Loi ont été regroupées sous une seule rubrique et accrues pour permettre au Ministre d'apporter au besoin des changements rapides à l'annexe regroupant les classes de marchandises dangereuses.

10. Proclamation

Cet article a été modifié: le Gouverneur en conseil peut maintenant proclamer que la Loi a pris effet en

tout ou en partie, même si aucun accord n'est intervenu quant à la mise en vigueur de cette dernière dans une province donnée.

GENERALITES

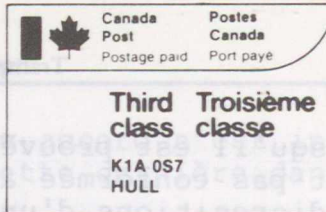
Il peut être utile de souligner à nouveau l'esprit de cette législation. Elle témoigne d'une attitude plus souple du législateur.

Sous un régime purement législatif, le gouvernement est entièrement responsable de tous les accidents qui découlent de circonstances qu'il n'a pu ni prévoir, ni prévenir. Cela suppose que les règlements énoncent dans leurs moindres détails les méthodes à suivre dans chaque cas, c'est-à-dire auxquelles il faut se conformer à moins d'une permission spéciale d'agir autrement. Ce genre de régime a l'inconvénient supplémentaire d'être difficile à modifier, à cause du manque de temps et aussi à cause de la refonte possible et de la modification consécutive des règlements. Cela explique probablement mieux que toute autre raison les règlements quelque peu désordonnés, et à l'occasion répétitifs ou dépassés qui constituent le Titre 49 de la Codification américaine des règlements fédéraux (U.S. Code of Federal Regulations), qui ont eux-mêmes été empruntés à des tarifs industriels conçus pour souligner la responsabilité absolue des membres de l'American Association of Railroads dans leurs rapports avec les expéditeurs. On peut déplorer qu'en l'absence d'antécédents canadiens, il ait fallu s'inspirer du Titre 49 pour rédiger la plupart des règlements canadiens relatifs aux transports ferroviaire et routier.

Sous un régime législatif marqué au coin de la souplesse, comme celui que fait connaître la United Kingdom Health and Safety Commission dans ses "Proposals for Dangerous Substances...Regulations" (Propositions de règlements sur le transport des matières dangereuses), le gouvernement et l'industrie se partagent la responsabilité des accidents, et la législation vise à la plus grande liberté d'action possible, compte tenue de leurs obligations envers le public. Dans ce cadre, la Loi et les règlements indiquent les objectifs à atteindre ainsi que les critères et les lignes directrices qui, dans toute la mesure du possible, permettent de mesurer ces objectifs. Les règlements renseignent en outre sur les façons reconnues de réaliser ces derniers. Voici un extrait du document britannique:

"Lorsqu'il est prouvé qu'une personne ne s'est pas conformée aux conditions ou aux dispositions d'un code approuvé, elle sera réputée de prime abord ne pas avoir satisfait aux exigences légales relatives à ce dernier. Toutefois, elle pourra démontrer qu'elle a répondu à ces exigences d'une autre façon qui n'est pas moins efficace. Cela assure plus de souplesse et permet des initiatives qui font que des normes de sécurité équivalentes ou plus rigoureuses sont prises en considération".

C'est cette ligne de conduite que nous proposons, car elle seule permettra aux industriels d'exercer leur activité sans subir les très nombreuses interventions d'une énorme bureaucratie et sans être assujettis à tout un écheveau de règlements très complexes englobant tous les aspects de l'emballage, de la documentation, des conseils en cas d'urgence et du comportement au cours des opérations consécutives à un accident.



If undelivered, return COVER ONLY to Canadian Government Printing Office, Supply and Services Canada, 45 Sacré-Coeur Boulevard, Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison, retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à l'imprimerie du gouvernement canadien, Approvisionnement et Services Canada, 45, boulevard Sacré-Coeur, Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. S. D. Cameron, Senior Assistant Deputy Minister;
Mr. T. D. Ellison, Director, Transportation of Dangerous Goods.

Du ministère des Transports:

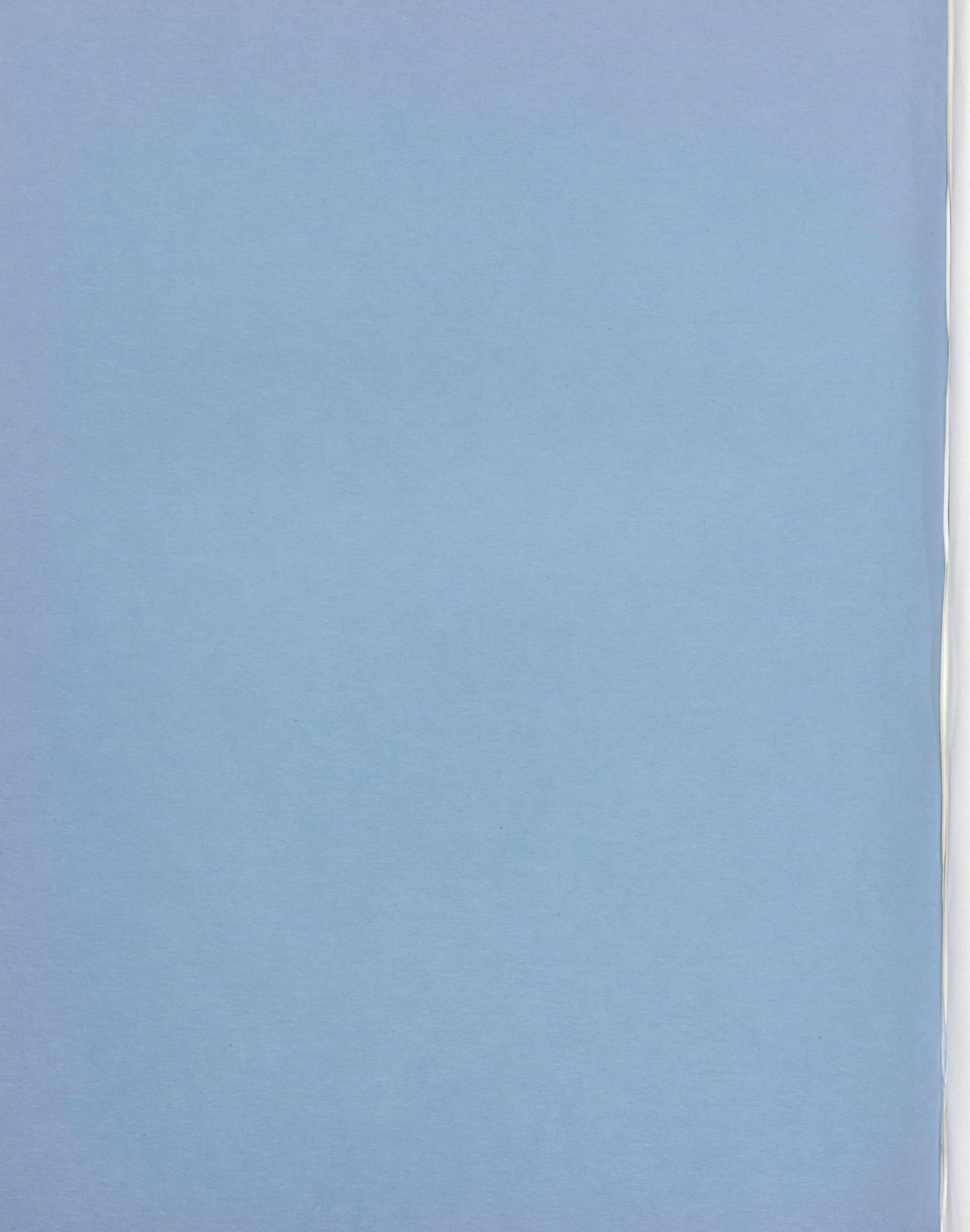
M. S. D. Cameron, sous-ministre adjoint principal;
M. T. D. Ellison, directeur, transport des marchandises dangereuses.

From the Department of Justice:

Mr. B. Shaffer, Legislative Counsel.

Du ministère de la Justice:

M. B. Shaffer, conseiller législatif.





CANADA

INDEX

—1979—

October: 23rd, 25th, 1.

November: 1st, 2, 6th, 8, 9.

December: 4th, 13, 20.

STANDING COMMITTEE

Transport

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-16

•

1979

•

1st Session

•

31st Parliament

Chairman: Mr. J.M. Forrestall



INDEX

STANDING COMMITTEE

TRANSPORT

HOUSE OF COMMONS

1975-1976

Canada and the World

INDEX

HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

FIRST SESSION, THIRTY-FIRST PARLIAMENT

Accidents: see Air transport; Hazardous products; transportation
Mississippi, Ont.: Railways; Vancouver—Port

Advertising: see CN Marine; VIA Rail Canada Inc.—Marketing

Air Canada

And CP Air: international routes; corporate; Memorandum

5/75 Transport Committee Air France to American annual

meeting, 4

Annual report, 1979-80

Fares, joint, regional routes: CP Air; Eastern Provincial Airways

etc., 4:30-2, 35-6, 7:26-7

Fares, in U.S., lowering, 7:26-30

Official statements before Organization, meeting, 1:48-7

See also CN Marine—Advertising; VIA Rail Canada Inc.—Marketing

Reservations

Air transport: Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

Aircraft

See also: Hazardous products; transportation—Regulation

inspections, inquiry, etc., 4:26, 8:32-4

Fares

Increasing, 4:38

"Pack pricing", affecting traffic flow, etc., 1:55-10

Quebec-Charlotte Islands, B.C., subsidy, 2:12-3

United States comparison, 4:7

October: 23rd, 25th, 1.

November: 1st, 2; 6th, 3; 8th, 4; 9th, 5; 13th, 6; 15th, 7; 20th, 8; 22nd, 9; 23rd, 10; 27th, 11; 29th, 12.

December: 4th, 13; 6th, 14; 7th, 15; 13th, 16.

See also: Hazardous products; transportation—Regulation

Air Transport Association of Canada (ATA), see Air Canada; Air transport—Policy

Aircraft

Light, energy efficient, 4:41

STOL, see Montreal, Toronto—Island airport

See also Defence equipment; Transport Department

Airlines

Charter operations: zoning restrictions; Warden, office, etc., 4:38-9

United States: \$10 million owing to Transport Department, 7:33-5

See also Air Canada; CP Air; Eastern Provincial Airways; Great Lakes Airlines Ltd.; Nordair Limited; Western Canada Ltd.

Airports

Administration, commissions, task force study, 7:13-5

Administration, cost-benefit, 7:13-5

Car rental agencies

Dismantling, open, local, Ont., 10; 79 and policy, etc., 7:18-7

See also Winnipeg

Expansion, capital funds, 7:10-12

International, economic impact, etc., 7:15-4

Navigational aids, expansion, 7:47

North-Bentford, Sask., upgrading, 3:12-13

Prince Albert, Sask., 1:57

Rails operators strike, Oct. 18-1984, 10:78; negotiations, etc., 7:18-21, 39-40

Prince Rupert and Terrace, B.C., landing conditions, etc., 7:8-12

Safety, affects, 7:9-10

Regional municipal, feasibility studies, 7:8-11

Regional municipal local authority, commission study, 11:10, 21-2

Runway lights, non-flashing, safety hazard, 7:13-4

Subsidies, 3:15

Airports—Cont.

Warden, 7:10-12; Oct., upgrading, 7:8-10

See also: Charlevoix; Montreal, Ont.; London, Ont.; Regina; Winnipeg; Warden, 7:10-12

Arctic regions: see Shipping

Automobiles: see Road transport

Canadian Transport Department, VIA Rail Canada Inc.—Routes

Assembly, Mr. Lloyd (Winnipeg Port Centre)

Transport Department estimates, 1979-1980, table, 14:36-4

B.C. Forest Corporation, see Forestry

Bill, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

CN Marine, 5:13-3

CP Rail, 5:13-4

Transport Department estimates, 1979-1980, table, 14:36-4

City of Montreal, see Postal services—Courier

Costs, Mr. Dewart (Hamilton Mountain)

Transport Department estimates, 1979-1980, table, 7:41-2

CP Rail, 1:41-2

CP Rail, 1:41-2

Hazardous products, transportation, 10:15-2, 34, 36

Organization meeting, 7:41-2

Transport Commission, 1:41

Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary table, 14:1-4

Transportation of Dangerous Goods, 1979 C-27, 10:19-7, 28-9

Warden, Hon. E.A. (Winnipeg), see also Transport Commission; Transport Department estimates, 1979-1980, table, 4:43-7

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

Winnipeg, Mr. (Winnipeg) (Winnipeg)

DATES AND ISSUES

—1979—

Note: See page 1 for Dates and Issues

Accidents, *see* Air transport; Hazardous products, transportation; Mississauga, Ont.; Railways; Vancouver—Port

Advertising, *see* CN Marine; VIA Rail Canada Inc.—Marketing

Air Canada

And CP Air, international routes, merging, Mazankowski Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 4:7-8; 7:5-6

Annual report, Committee referral, 7:43; 8:38

Fares, joint, regional carriers, CP Air, Eastern Provincial Airways, etc., 4:20-2, 35-6; 7:25-7

Fares, to U.S., lowering, rejection, 4:28

Officials, appearance before Committee, requesting, 14:6-7

See also CN Marine—Reservations; VIA Rail Canada Inc.—Reservations

Air transport

Accidents, B.C., 7:8-9, 12

United States DC-10 tail-end crack, Canadian aircraft inspections, inquiry, etc., 4:20; 8:32-4

Fares

Increasing, 4:28

“Peak pricing”, affecting traffic flow, etc., 15:9-10

Queen Charlotte Islands, B.C., subsidy, 2:12-3

United States comparison, 4:6

See also Air Canada

Policy, Mazankowski Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:7, 27-8, 40

Safety regulations, task force inquiry, 4:20-2; 7:31

United States deregulation, effects, Canadian possibilities, 4:6-7; 7:27

See also Hazardous products, transportation—Regulations

Air Transport Association of Canada (ATAC), *see* Air Canada; Air transport—Policy

Aircraft

Light, energy efficient, 4:32

STOL, *see* Montreal; Toronto—Island airport

See also Defence equipment; Transport Department

Airlines

Charter operations, easing restrictions, Wardair, effect, etc., 4:28-9

United States, \$10 million owing to Transport Department, 7:33-6

See also Air Canada; CP Air; Eastern Provincial Airways; Great Lakes Airlines Ltd.; Nordair Limited; Wardair Canada Ltd.

Airports

Administration, commissions, task force study, 7:34-6

Administration, cutbacks, 7:33-6

Car rental agencies

Domestic/open/local, Oct. 19/79 new policy, etc., 7:16-9

See also Winnipeg

Expansion, capital funds, freeze, 15:23

International, economic impact studies, 7:13-4

Navigational aids, upgrading, 7:37

North Battleford, Sask., upgrading, 15:22

Prince Albert, Sask., 15:7

Radio operators strike, Oct. 16-Nov. 16/79, negotiations, etc., 7:9-11, 39-40

Prince Rupert and Terrace, B.C., landing conditions, effects, 7:8-12

Safety, effects, 7:9-10

Regional municipal, feasibility studies, 7:36-7

Regional municipal, local autonomy, commission study, 15:10, 21-2

Runway lights, hot-wiring, safety hazard, 7:33-6

Subsidies, 9:15

Airports—Cont.

Waterloo-Wellington, Ont., upgrading, 7:40

See also Charlottetown; Hamilton, Ont.; London, Ont.; Regina; Toronto; Windsor, Ont.

Alberta, *see* Grain elevators; Grain transportation—Hopper cars

Arctic regions, *see* Shipping

Atlantic Pilotage Authority, fee structure, increase, 5:17-8

Atlantic provinces, *see* Coast Guard—Ships; Nordair Limited; Tourist industry; Transport Department; VIA Rail Canada Inc.—Routes and services

Axworthy, Mr. Lloyd (Winnipeg-Fort Garry)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:30-4

B.C. Ferries Corporation, *see* Ferry service

Baker, Mr. George (Gander-Twillingate)

Airlines, 7:33-6

Airports, 7:33-4

CN Marine, 5:13-5

Coast Guard, 5:12-4

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:12-5; 7:33-6

Bank of Montreal, *see* Postal service—Courier

Beattie, Mr. Duncan (Hamilton Mountain)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:41-2

Beaufort Sea, *see* Northern Transportation Company Ltd.

Benjamin, Mr. Les (Regina West)

CP Rail, 16:12

Hazardous products, transportation, 16:10-2, 24, 36

Organization meeting, 1:7-10

Transport Commission, 16:11

Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:11-4

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:10-3, 24, 36

Benson, Hon. E.J. (President, Canadian Transport Commission)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:4-37

Bills, *see titles of particular bills*

C-25. Transportation of Dangerous Goods Bill. Minister of Transport

Blaikie, Mr. Bill (Winnipeg-Birds Hill)

Hazardous products, transportation, 6:13-6; 12:32-3

Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 8:8-9

Railways, 6:14

Transport Commission, 8:9

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:9-13; 6:13-6; 8:8-10

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:32-3

VIA Rail Canada Inc., 4:9-13; 8:9-10

Blais, Hon. J.J. (Nipissing)

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:18-21, 25

Blenkarn, Mr. Don (Mississauga South)

Hazardous products, transportation, 6:30-3

Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, etc., 6:30-3

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:27, 30-3

Bockstael, Mr. Robert (St. Boniface)

Churchill, port, 3:28-9

Grain transportation, 4:31; 8:14-6

Northern Transportation Company Ltd., 13:18-9

Organization meeting, 1:7

Point of order, documents, briefs submitted by organizations, requesting, M., 12:5

Bockstael, Mr. Robert—Cont.

- Railways, 4:31
- Transport Commission, 4:29-30; 8:14-5
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:28-9; 4:29-31; 8:14-6; 13:18-9

Booz-Allen report, see Churchill, Man.**Brampton-Georgetown constituency, see Postal service****Bridges**

- Northern B.C., 14:40
- See also Montreal; Vancouver

British Columbia, see Air transport—Accidents; Bridges; Coast Guard—Ships; Ferry service**Budget rent-a-car Ltd., see Winnipeg****Buses, see VIA Rail Canada Inc.—Fares—Routes****CN Marine, east coast ferry service**

- Advertising, North Sydney-Port aux Basques run, 10:15-6
- Advertising, U.S. border states, 10:14
- Board of directors, 10:6, 15
- Budget, revenues, 10:13
- Construction of new ferry, Borden, P.E.I.—Cape Tormentine, N.B., awarding of contract, facilities, etc., 15:13, 16-7
- Energy efficiency, 10:8
- Expenditures, reduction, passenger travel effect, 10:6, 10-1
- Government contracts, relationship, etc., 10:6-10, 19, 23
- Headquarters, transfer from Moncton to Halifax, 10:21-2
- Mainland-Nfld.
 - Competition from private shipping firms, 10:14-5, 29
 - Clarke Steamships Limited, federal subsidies, North Sydney and Port aux Basques affected, etc., 8:26-8; 10:16
 - North Sydney port, rail freight traffic, 10:29
 - Swedish vessels on lease, Royal Bank subsidiary Roy Lease Limited purchase, Bahamian registry, 10:7, 17-21, 26, 29
 - Upgrading service, vessels, etc., 10:7, 18, 21
- Marine Cruiser*, lease, owned by Rideau Shipping Company Limited, 10:16-7
- Newfoundland, transfer of employees, 5:13-5
- Operation, costs, level of service, maintaining, 15:18
- Operation, creation, organization, etc., 10:5-7, 21-2
- Passenger travel, proportion of revenue, 10:9
- Prince Edward Island-N.B., icebreaker *Abegweit*, replacing, new vessel design, 1981-1982 target date, 10:7-8, 11-2, 19, 29
- Construction, tenders, Canadian shipyards, 10:25-6
- Restaurant facilities, 10:26-7
- Productivity chart, 10:19
- Profits, 10:19, 22-3
- Reservations bureau, North Sydney, Air Canada ReserVec system, 10:8, 27-8
- Restaurant service, 15:16-8
- Self-sustaining by 1984, 10:7, 18-9
- Staff, 10:6
- Yarmouth, N.S.—Bar Harbour, Maine, tourist traffic, decrease, 10:13

CP Air

- Halifax-Toronto run, access, 7:27
- See also Air Canada—Fares

CP Rail

- Accident, freight derailment, see Mississauga, Ont.
- Investments, 16:12
- See also Grain transportation—Grain fleet; Transport Commission—Staff; VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Repairs; Vancouver—Downtown

Cabinet ministers, see Defence equipment**Cameron, Mr. Don (Kamloops-Shuswap)**

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:37

Cameron, Mr. S.D. (Chairman of the Board, Northern Transportation Company Limited)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:4-23
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:11, 36

Campbell, Mr. Angus (Vice President, VIA Ontario)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:28

Campbell, Mr. Garth (Vice President, Marketing, VIA Rail Canada Inc.)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:41

Campbell, Mr. John (LaSalle)

- Hazardous products, transportation, 12:24-6, 30; 16:25-7
- Montreal, STOLport, 7:29-30
- Transport Commission, 7:30-2
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:29-32
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:24-6, 30; 16:25-7

Canada post corporation, establishing, 11:18

- Legislation, introducing, 11:9-10, 22

Canadian Institute of Guided Ground Transport (CIGGT), see VIA Rail Canada Inc.—Electrification**Canadian Labour Congress, President D. McDermott, references, see Post Office Department—Inside workers****Canadian National Railways**

- Annual report, Committee referral, 7:43; 8:38
- Car department training program, 9:22-3
- Origins, 9:21
- Passenger trains, deterioration, etc., 9:21-2
- Trucking company, owning, competition, etc., 4:23
- See also Grain transportation—Grain fleet; Roberts; Transport Commission—Staff; VIA Rail Canada Inc.—Equipment, Repairs

Canadian Transport Commission, see Transport Commission**Canadian Union of Postal Workers (CUPW), see Post Office Department****Canadian Wheat Board, see Wheat Board****Charlottetown, airport, design, 15:15-6****Charron, Mr. J.L. (Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Department)**

- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:11, 14, 17, 21-6, 30-41

Churchill, Man., port

- Grain exports, extending season, M.V. *Arctic* voyage, etc., 5:20; 7:28
- Upgrading, rail line, etc., 3:28-9; 7:29; 14:32, 47
- Booz-Allen report, 3:28
- See also Railways, branch lines

Cloutier, S., former deputy minister, Transport Department, references, new post, 2:26-8**Coal, see Prince Rupert, B.C.****Coast Guard**

- Bonavista, Nfld., Loran station, lay-offs, 5:12-4
- Cable repair ship, *John Cabot*, Teleglobe Canada charter, fee, 3:26
- College, training facilities, construction, 3:33-4
- Expenditures, restraint program, 3:11; 5:12

- Coast Guard—Cont.**
 Helicopter services, 2:26-7
 Icebreaker, *John A. Macdonald*, Dome Petroleum charter, fee, 3:26
 Loran stations, east coast, phasing out, 5:13-4
 Search and rescue, capital investments, 3:39
 Ship, *Spindrift*, Ontario Place marina, 3:29-30
 Ships, repair and replacement program, 3:24, 30
 Tenders, Atlantic provinces and B.C. shipyards, status, 3:25
- Committee**, expertise, resource personnel, lack, etc., 16:20-1, 35
- Comtois, Mr. J. Roland** (Terrebonne)
 Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:37-9
- Corkery, Mr. J.C.** (Deputy Postmaster General)
 Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:13-6, 21, 29, 34-7
- Crown corporations**, private sector selling to, Transport Department authority, 5:18
See also Nordair Limited; Northern Transportation Company Limited
- Darling, Mr. Stan** (Parry Sound-Muskoka)
 Airports, 9:15
 Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:21-5
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:12-5; 38-40
 Turner, Charles, references, 9:38
 VIA Rail Canada Inc., 9:12-4, 38-40
- de Cotret**, Senator Robert R., appearance before Committee, requesting, 5:19-20
- Defence equipment** and armament, aircraft, obsolete, use by cabinet ministers, etc., 15:19-20
- Deniger, Mr. Pierre** (Laprairie)
 Air Canada, 4:28
 Airlines, 4:28
 Airports, 7:16-9; 15:7
 Grain transportation, 14:36-8
 Hazardous products, transportation, 12:36-9; 16:16-8
 Merchant marine, 3:34
 Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:38-41
 Montreal, port, 3:35-6
 Montreal, urban transportation, 8:18-20
 Nordair Limited, 4:26; 15:7
 Northern Transportation Company Ltd., 13:13-5
 Pilotage Act, 3:35
 Point of order, documents, distributing in both official languages, 3:10
 Ports, 3:37
 Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:25-7
 Quebec City, port, 3:36
 Railways, 6:40-1
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:10, 34-7; 4:5, 26-8; 6:38-41; 7:16-9; 8:18-20; 9:34-6; 13:13-5; 14:36-8; 15:6-7
 Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:22-4
 Transportation, 4:27
 Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:36-9; 16:16-9
 VIA Rail Canada Inc., 2:23-4; 9:34-6
 Winnipeg, 15:6
- Desmarais, Mr. Louis** (Dollard)
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:5-7
- Detroit River, Ont.**, policing, federal responsibilities, 15:20-1
- Dionne, Mr. M.A.** (Northumberland-Miramichi)
 Air Canada, 4:35-6; 7:25-7
 Atlantic Pilotage Authority, 5:17-8
- Dionne, Mr. M.A.—Cont.**
 CN Marine, 10:9-12
 CP Air, Halifax-Toronto run, 7:27
 Crown corporations, 5:18
 Miramichi river, 5:18
 Nordair Limited, 7:25-6
 Northern Transportation Company Ltd., 5:18
 Organization meeting, 1:7
 Railways, 4:35
 St. Lawrence Seaway, 5:15-7
 Shipping, 4:34-5
 Transport Commission, 4:34
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:33-6; 5:15-8; 7:25-7; 9:31-4; 10:8-12, 30
 Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:15
 VIA Rail Canada Inc., 9:31-4
- Dome Petroleum Ltd.**, *see* Coast Guard—Icebreaker
- Eastern Provincial Airways**, *see* Air Canada—Fares
- Eastman, Mr. E.W.** (Director, Rail Systems Development, Canadian Transport Commission)
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:32-3
- Ellis, Mr. Jack** (Prince Edward-Hastings; Vice Chairman)
 Aircraft, 4:32
 Coast Guard, 3:26-7
 Election as Vice Chairman, 1:7
 Hazardous products, transportation, 6:36-7
 Organization meeting, 1:7-8
 Railways, 6:36-8
 Transport Department, accommodation expenditures, 3:27-8
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:25-8; 4:31-3; 6:36-40
 Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:4
 Urban transportation assistance program, 4:32-3
- Ellison, Mr. T.D.** (Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Department)
 Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:11-20, 23-30, 33-42; 16:6-35
- Energy conservation**, *see* Aircraft; CN Marine
- Energy resources**, fossil fuel, *see* Transportation
- Estimates**
 1979-1980, main, report to House, 15:3-5, 24-5
 1979-1980, supplementary (A), report to House, 2:3, 28
See also Orders of reference
- Ferguson, Mr. Eric** (Saint John)
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:12-3
- Ferry service**, B.C., northwest coast, B.C. Ferries Corporation, federal subsidy, etc., 2:12-5
- Flis, Mr. Jesse** (Parkdale-High Park)
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:26-8
- Forest industry**, *see* Ports—Pointe-au-Pic, Que.
- Forrestall, Mr. J.M.** (Dartmouth-Halifax East; Chairman)
 CN Marine, 10:13, 26; 15:13
 Committee, expertise, 16:20
 Election as Chairman, 1:6
 Hazardous products, transportation, 16:5-6, 17-8
 Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, CTC inquiry, etc., 16:37-8
 Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:4
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:13, 26; 15:13

- Forrestall, Mr. J.M.—Cont.**
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:5-6, 13-8, 37-8
- Fraleigh, Mr. Sid** (Lambton-Middlesex)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:36-7
- Franche, Mr. Pierre A.H.** (Chairman, National Harbours Board)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:35-6, 40; 5:10-1
- Fraser, Hon. John A.** (Vancouver South; Postmaster General and Minister of the Environment)
Canada post corporation, establishing, legislation, introducing, 11:10, 18, 22
Post Office Department
Deficit, reduction, 11:7
Estimates, 1979-1980, main, 11:5-41
Inside workers (CUPW)
Collective agreements, expiring Dec. 31/79, contract negotiations, etc., 11:14-5, 22
Grievances, outstanding, 11:15, 34-5
Job openings, freeze, 11:31
Labour-management relations, 11:32, 40-1
President D. McDermott, CLC, remarks, 11:11-2
Mail opening, RCMP, 11:33
Restraint program, 11:17-8
Role, 11:36
Staff, 2% reduction, 11:9
Post offices, Que., La Plaine, Mascouche, construction, 11:37
Postage stamps, commemorative, Lion's Club sixtieth anniversary, Mar. 12/80, 11:25
Postal rates, increase, first class mail, 11:12-3, 27, 38
Postal service
Brampton-Georgetown constituency, alternate day delivery, 11:16-7
Courier service, private, 11:36-7
Electronic mail, developing, 11:20-1
United States \$1.7 billion program, 11:10
Improving, 11:6-7, 28-9
Letter carrier service, door-to-door, growth policy, 11:26-7, 31
Mississauga, Ont., 11:30
Priority Post, 11:6, 19
Rural, delivery contracts, \$10,000 limit, 11:22-3
Uranium City, Sask., delays, Norcanair carrier, 11:36-7
Toronto, Gateway postal plant, equipment, 11:13-4
- Freight rates**
Crownsnest Pass rates
Committee study, 15:11
Retention, government subsidizing, etc., 4:24-5; 8:7-8; 14:12-4, 42-3
Study, January 1979, 14:48-9
Grain, deregulation, U.S. example, 4:23-5
Processed raw materials, Hall (Emmett) report recommendations, 14:14
- Friesen, Mr. Benno** (Surrey-White Rock-North Delta)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:42-4
- Fulton, Mr. Jim** (Skeena)
Air transport, accidents, 7:8-9, 12
Air transport, Queen Charlotte Islands, 2:12-3
Airports, radio operators strike, 7:8-12
Ferry service, 2:12-3
Search and rescue, 7:12
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:8-12
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:12-3
VIA Rail Canada Inc., 2:13
- Gas**, *see* Northern Transportation Company Ltd.
- Gass, Mr. Mel** (Malpeque)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:15-8
- Giroux, Mr. R.Y.J.** (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Department)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:13-4, 20; 15:17-8
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:11, 15-8, 22
- Government contracts, purchases, etc.**, *see* CN Marine
- Government expenditures**, restraint program, *see* Coast Guard—Expenditures; Post Office Department; Transport Commission—Staff; Transport Department—Expenditures
- Grain**
Cleaning, policy, etc., 14:21, 29, 35
Exports
Increasing, 20%, 8:29; 14:9, 17-8, 30-1, 45, 51
St. Lawrence Seaway, capacity, role, 14:46-7
Snavely report recommendations, 4:25
United States comparison, 4:23; 14:27-8
See also Churchil, Man.; Vancouver—Port
Grading system, effects on producers, 8:29-30
Grading system, west coast elevators, problems, 14:44
Handlers strike, *see* Montreal—Port
Marketing, increase, 14:9
Marketing systems, open/organized, Wheat Board effects, 14:34-5
See also Freight rates; Quebec City; St. Lawrence Seaway
- Grain elevators**
Alberta purchasing from federal government, 14:50
Alberta terminals, Lethbridge, utilizing, etc., hopper cars hauling barley, 14:43-4
Great Lakes system, U.S. utilizing, 14:50-1
Inland terminals, future, 14:37
Saskatchewan, Moose Jaw terminal, use, 14:44-5
Saskatchewan, selling, 14:51
Vancouver, railway cars, congestion, reducing turn-around time, 14:20-1, 35
See also Churchill, Man.; Prince Rupert, B.C.
- Grain transportation**
Comparison with other countries, 14:24
Co-ordinating, communication, lack, 14:18-20, 28
Co-ordinator, Hugh Horner appointment, terms of reference, etc., 8:5-7, 14-6; 14:8-13, 16, 26, 33-7, 40, 44, 52
Demurrage charges, 14:38
Grain fleet, CN and CP cars, 14:41-3, 52
Hopper cars, increasing
Alberta cars, 14:22-3, 42
Government purchases, leases, etc., 4:31; 8:16; 14:17-8
Locomotive capacity, 14:37
Saskatchewan cars, 14:39-42
Steel construction, 14:45
Wheat Board purchasing 2,000, 14:17, 39
Liberal government, previous, programs, 8:7; 14:31
Murta task force, report, recommendations, etc., 8:38; 14:7-11, 14-5, 22-7, 32-4
See also below Turn-around time
Producer cars, congestion, 14:23-4
Railway boxcars and hopper cars, shortage, western Canada, 4:14-7
Railway cars, locating, computer system, loading, etc., 14:20, 24
Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:46-7
Ships, Great Lakes, U.S. grain shipped in Canadian vessels, shortage in Thunder Bay, Ont., 14:16-7, 37-8
Statutory rates, *see* Freight rates—Crownsnest

Grain transportation—Cont.

- Trucking industry, utilizing, 14:29, 32-3
- Trucks, unloading facilities at terminals, upgrading, 8:30-1
- Turn-around time, reducing, Murta task force report recommendations, 14:35-6
- See also Grain elevators—Vancouver
- See also Railways, branch lines; St. Lawrence Seaway

Great Lakes, see Grain elevators; Grain transportation—Ships; Shipbuilding industry**Great Lakes Airlines Ltd., passenger service, regulations, 7:39****Green, Mr. J.H. (Director, Rail Services, Canadian Transport Commission)**
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:15-6**Halifax-Dartmouth, see CN Marine—Headquarters; CP Air****Hall (Emmett) reports, see Freight rates; Railways, branch lines****Hamilton, Ont., airport, expansion program, environment studies, etc., 7:6-7, 22-3, 41-2****Harbours Board**

- Projects, 1979-1980, 3:11
- See also Montreal—STOLport; Ports—Legislation

Harbours, wharves and breakwaters, government wharves, maintenance, Public Works Department responsibility, 5:20-1**Hargrave, Mr. Bert (Medicine Hat; Parliamentary Secretary to Minister of Agriculture)**
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:43-4**Harquail, Mr. Maurice (Restigouche)**

- Air Canada, fares, 4:20-2
- Air transport, 4:20-1; 8:32
- Cloutier, S., references, 2:26
- Hazardous products, transportation, 8:31; 12:8, 20-3
- Organization meeting, 1:6-10
- Point of order, witnesses, appearance before Committee, right of selection, M., 12:6
- Ports, 3:20-2, 39-40
- Railways, accidents, 8:32-3
- Transport Commission, eastern branch, 4:21
- Transport Department
 - Atlantic provinces, branch offices, 3:40
 - Estimates, 1979-1980, main, 3:8-10, 19-22, 39-40; 4:19-23; 8:31-3, 38-9; 9:25-7, 41-2
 - Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:25-7
 - Howie responsibilities, 3:19-20
 - Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:8, 20-3
 - Transportation, plan, 9:25
 - VIA Rail Canada Inc., 2:25-7, 4:19-21; 9:25-7, 41-2

Hase, Mr. E.J. (Director, Rail Safety and Standards, Canadian Transport Commission)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:10, 16-23, 26, 39-41**Hazardous products, chlorine, 16:32****Hazardous products, transportation**

- Accidents
 - Cleanup costs, federal/provincial responsibility, 16:22-3
 - Emergency response
 - Jurisdictional responsibility, co-ordinated effort, etc., 16:25-7
 - See also below Legislation—Recovery—Regulations
 - Increase, 6:9, 15-6
 - Railways, 6:9
 - Welland, Ont., train derailment, liquid sulphuric acid, inquiry, 6:11-2, 44

Hazardous products, transportation—Cont.

- Accidents—Cont.
 - West Brome, Que., truck and train collision, propane, 6:23
 - See also Mississauga, Ont.
- Emergency Response Guide for Dangerous Goods, 12:31-2, 40-2
- Handling groups, costs, 16:25
- Inspections, inadequate, 16:15
- Inspectors
 - Federal/provincial co-ordination, 16:21-2
 - See also below Legislation
- Legislation, 2:19; 6:9, 12-5, 34-7; 7:23-5, 37-8; 8:32; 12:15-8, 21-2, 27-34; 16A:1-4
 - Administration, provinces, costs, 16:16
 - Classification of dangerous goods, 12:19, 34
 - Clauses, content, 16:6-8
 - Common standards, establishing, 16:13-6
 - Delay in introducing, effects, 16:13-4
 - Discretionary powers, providing to minister, 16:8-9
 - Economic impact, studies, etc., 12:26-7; 16:9-10
 - Implementing, negotiations with provinces, etc., 16:17-9, 27
 - Inspectors, qualifications, powers, etc., 6:22; 8:35; 12:18-20, 24-6; 16:22, 27-8
 - Liberal government, previous, private submissions, 16:6
 - Municipalities position, 16:13
 - Penalty provisions, 16:15
 - Pre-eminence, 16:35
 - Recovery provisions for emergency measures, 16:23-5
 - Responsibility, powers for enforcing, etc., 12:30, 36-7
 - See also Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25)
- Liability, fund, establishing, etc., 12:27-8; 16:34-5
- Moratorium, 6:28-30, 36
- Multi-modal, dangers, 16:19-20
- See also Vancouver
- New Brunswick, radioactive material travelling to Point Lepreau, misplaced, 8:31; 12:22-3
- Packaging, 12:23
- Passengers accompanying, 6:33-4
- Quantities, 12:41; 16:32-3
- Railways
 - Tank cars, construction, CTC standards, 16:31-2
 - See also below Speed
- Regulations, 6:9; 12:10-6, 21-2, 27-31
 - Air transport, 7:22-4
 - Draft, 12:14-7
 - Public/in camera discussion, 12:6-9
 - Tabling, 12:41-2
 - Effects on existing regulations under other acts, 16:16-7
 - Emergency forces, instructions, 12:39-40
 - See also above Emergency Response Guide for Dangerous Goods
 - Enforcing, 16:10-2, 31
 - Ministerial powers, 16:30-1
 - See also above Legislation—Discretionary
 - Provincial, co-ordinating, 12:34-9
 - Railway cars, 12:32-3
 - Hot box detectors, 16:12, 15, 28-30
 - Placement, labelling, etc., 6:9-12, 15-20, 31, 34-5; 12:40
 - Roller bearings, 16:12, 15-6, 33
 - Red Book, Railway Transport Committee review, classification of gases, 6:30-3; 12:11-2
 - United States comparison, 12:41-2
- Speed, railways, 6:19; 16:14-5
- Toronto and other populated areas, trains, frequency, 6:28-30
- Trucking operations, interprovincial, transborder, regulations, 7:24

- Henderson, Mr. K.** (Director General, Railway Transportation, Transport Department)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:22-3
- Highways and roads**
Expenditures, 1976 statistics, 9:13-4
Northwest Territories, Dempster highway, Mackenzie river alternative, Northern Transportation Company, 13:7-8, 20-1
Northwest Territories, Mackenzie highway, status, 13:16-7
Thompson-Gillam, Man., 7:29
- Horner, Dr. Hugh** (Grain Transportation Co-ordinator, Canadian Grain Commission)
References, *see* Grain transportation—Co-ordinator
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:9-13, 19-25, 28-48, 52
- House of Commons**, railway committee room, official meeting place of Committee, 2:6; 3:7
- Hovdebo, Mr. Stan J.** (Prince Albert)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:25-7
- Howie, Hon. J. Robert** (York-Sunbury; Minister of State (Transport))
Atlantic Pilotage Authority, fee structure, 5:17-8
CN Marine, Nfld., transfer of employees, 5:13-5
Churchill, Man., port, upgrading, 3:29
Coast Guard
Bonavista, Nfld., Loran station, lay-offs, 5:13
College, training facilities, construction, 3:33
Expenditures, 3:11
Ships, repair and replacement program, 3:24
Crown corporations, private sector, selling to, 5:18
Harbours Board, projects, 1979-1980, 3:11
Harbours, wharves and breakwaters, 5:21
Icebreaking, *M.V. Arctic*, 3:10; 5:20
Maritime Pollution Claims Fund, 5:21
Merchant marine, reviving, 3:16-7
Foreign fleets, purchasing, 25% tax, removing, 5:19
Tax incentives, 3:14-5
Miramichi river, dredging, 5:18
Point of order, documents, distributing in both official languages, 3:11
Ports
Legislation, introducing, 3:21-3
New Brunswick, Belledune and Dalhousie, development, 3:21, 40
Pointe-au-Pic, Que., forest products terminal, development, etc., 5:11-2
References, *see* Transport Department
St. Lawrence Seaway
Advisory council, establishing, 3:13-4; 5:6, 16-7
Tolls, increase, 3:13; 5:6-8
1979 shipping season, extending, 5:5-6
Search and rescue, Skelly report, 3:17
Shipping, Arctic regions, 50% Canadian bottoms, 5:19
Shipping, oil price increase, effects, 3:24
Transport Department
Estimates, 1979-1980, main, 3:9-26, 29-33, 37-40; 5:4-21
Expenditures, marine transportation administration, 3:11
Responsibilities, 3:12, 19-20
Shipbuilding industry, 5:19
Welland canal, marine shunting, research and development, 3:11, 31
- Icebreakers**
Canadian-built, *Pierre Radisson*, etc., 10:24-5
M.V. Arctic
Operating deficit, 3:10
See also Churchill, Man.
- Icebreakers—Cont.**
Nuclear, design program, 3:18-9
"R" class, completion, 3:11, 22
See also CN Marine—Prince Edward Island; Coast Guard; Newfoundland-Labrador; Shipbuilding industry; Sydney, N.S.
- Inquiries Act**, *see* Mississauga, Ont.
- Ittinuar, Mr. Peter** (Nunatsiaq)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:11-2
- Japan**, *see* Vancouver—Port
- Jelinek, Mr. Otto** (Halton; Parliamentary Secretary to Minister of Transport)
Air Canada, officials, appearance before Committee, requesting, 14:6
Grain transportation, 4:14-6
Hazardous products, transportation, 12:18-20
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:5
Organization meeting, 1:6
Transport Commission, eastern and western branches, 4:13-4
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:12-6; 6:5; 14:6-7
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:14
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:18-20; 16:5
VIA Rail Canada Inc., 4:12-3
- Jupp, Mr. Alex** (Mississauga North)
Hazardous products, transportation, 6:23; 16:13-5
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:22-6; 16:37
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:27-30
Railways, accidents, 6:24
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:22-6
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:13-5, 37
- Kamloops, B.C.**, railway relocation study, 4:37
- Kitchener-Waterloo, Ont.**, *see* Postal service; VIA Rail Canada Inc.
- Lamontagne, Hon. Gilles** (Langelier)
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:5, 8-12, 42
- Lapointe, Mr. Charles** (Charlevoix)
Coast Guard, 3:25
Merchant marine, 3:23-4
Nordair Limited, 7:19-21
Ports, 3:23; 5:9-12
Quebec City, port, 5:11
Shipping, 3:24
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:10-1, 23-5; 5:8-12; 7:19-21
- Lewis, Mr. Doug** (Simcoe North; Parliamentary Secretary to Minister of Supply and Services)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:36-7
- London, Ont.**, airport
International flights, 7:38-9
Upgrading, radar, 7:38
- Lukasiewicz, Julius**, Carleton University professor, *see* Railways—Accidents
- Lumley, Mr. Ed** (Stormont-Dundas)
Air Canada, and CP Air, international routes, 4:7-8; 7:5
Air Canada, officials, appearance before Committee, 14:6
Air transport, fares, "peak pricing", 15:9-10
Air transport, U.S. deregulation, 4:6-7
Airports, expansion, capital funds, 15:23
Airports, regional municipal, 15:10
CN Marine, 10:20-3

Lumley, Mr. Ed—Cont.

- Churchill, Man., port, upgrading, 14:47
- Committee, expertise, 16:35
- Freight rates, Crowsnest Pass rates, 8:7; 14:12-3, 47; 15:11
- Freight rates, processed raw materials, 14:14
- Grain transportation
 - Co-ordinator, 8:5-6; 14:11-2
 - Murta task force, report, 8:38; 14:10-1
 - Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:46-7
- Hamilton, airport, expansion program, 7:6-7
- Hazardous products, transportation
 - Accidents, 6:9-11
 - Legislation, 6:9, 12; 16:5-10, 35
 - Liability, 16:34-5
 - Passengers, accompanying, 16:33-4
 - Regulations, 6:9-10; 12:6-14, 41-2
- Highways and roads, 13:7-8, 20-1
- House of Commons, 2:6
- Merchant marine, 3:14-5
- Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 16:37-8
 - M. (Mr. McDermid), 6:6
- Newfoundland-Labrador, 10:22
- Northern Transportation Company Ltd., 13:5-7, 22
- Organization meeting, 1:6-10
- Points of order
 - Documents, briefs submitted by organizations, deadline, M., 12:5
 - Documents, distributing in both official languages, 3:12
 - Minister, appearance before Committee, requesting, 5:20
 - Press release, authorization, M., 12:5
 - Reports, annual, Committee referral, 7:43
 - Witnesses, appearance before Committee, requesting, 7:4-5
- Ports, policy, 15:24
- Prince Rupert, B.C., Ridley Island grain and coal terminal development, 14:48; 15:23-4
- Railways, branch lines, Neil study group, report, 8:38
- Railways, safety standards, hot box detectors, 6:12; 12:12-3
- St. Lawrence Seaway, tolls, 3:12-4; 5:8
- Southern Ont., multi-modal passenger study, 9:6-7
- Toronto, Malton international airport, 7:6-8
- Transport Commission, 4:5, 8; 7:42
- Transport Department
 - Estimates, 1979-1980, main, 3:7-8, 12-5, 39; 4:5-9; 5:8, 20; 6:5-12, 22; 7:4-8, 42-3; 8:5-7, 37-8; 9:4-9, 36-8; 10:20-3; 13:5-8, 20-2; 14:6-14, 34, 41, 46-9; 15:9-11, 22-4
 - Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:12-5; 2:6-11, 25
 - Howie responsibilities, 3:12
 - Transportation, energy impact studies, fossil fuel, etc., 2:11
 - Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:6-14, 31, 41-2; 16:4-10, 32-8
- Turner, Charles, references, 9:37-8
- Urban transportation, 2:8-10; 15:10-1
- Vancouver port, 14:47-8
- VIA Rail Canada Inc., 2:7-10; 9:8-9
 - Electrification, 2:10; 9:7
- Wheat Board, role, 14:11-3

MacLellan, Mr. Russell (Cape Breton-the Sydneys)

- CN Marine, 8:26-8; 10:15-8, 28-30
- Coast Guard, 3:33-4
- Sydney, 3:32-4
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:32-4; 8:26-8; 10:15-8, 28-30

Magee, Mr. J.A.D. (Commissioner and Chairman, Railway Safety Advisory Committee, Canadian Transport Commission)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:7-12, 17-26, 31-3, 37-44

Malone, Mr. Arnold (Crowfoot)

- Organization meeting, 1:6-7

Manitoba, see Highways and roads; Railways, branch lines**Maritime Pollution Claims Fund**, administration costs, 5:21**Marshall, Mr. R.J.** (Deputy Administrator, Transport Department)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:26-8

Mayer, Mr. Charlie (Portage-Marquette)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:24-5

Mazankowski, Hon. Don (Vegreville; Minister of Transport)

- Air Canada, and CP Air, international routes, Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:5-6

Air transport

- Accidents, U.S. DC-10 tail-end crack, Canadian aircraft inspections, etc., 8:33-4
- Fares, "peak pricing", 15:10
- Fares, Queen Charlotte Islands, B.C., subsidy, 2:13
- Policy, Nov. 5/79 Toronto speech to Air Transport Association annual meeting, 7:7
- Safety regulations, task force inquiry, 7:31
- Airlines, U.S., \$10 million owing to Transport Department, 7:35
- Airports
 - Administration, commissions, task force study, 7:35
 - Administration, cutbacks, 7:35
 - Car rental agencies, domestic/open/local, Oct. 19/79 new policy, etc., 7:16-9
 - Navigational aids, upgrading, 7:37
 - Radio operators strike, Oct. 16-Nov. 16/79, negotiations, etc., 7:9-12, 39-40
 - Regional municipal, local autonomy, 15:10, 21-2
 - Runway lights, hot-wiring, small airports, safety hazard, 7:34-5
- CN Marine, construction of new ferry, Borden, P.E.I.-Cape Tormentine, N.B., facilities, etc., 15:13, 16-7
- CN Marine, Mainland-Nfld., competition from private firms, Clarke Steamships Limited, federal subsidies, North Sydney and Port aux Basques affected, etc., 8:26-8
- Charlottetown, airport, design, 15:16
- Churchill, port, grain exports, extending season, M.V. *Arctic* voyage, etc., 7:28
- Cloutier, S., references, 2:27-8
- Defence equipment, aircraft, use by cabinet ministers, 15:19
- Detroit river, Ont., 15:20
- Ferry service, B.C. Ferries Corporation, federal subsidy, etc., 2:13-4
- Freight rates
 - Crowsnest Pass rates
 - Committee study, 15:11
 - Retention, government subsidizing, etc., 8:7-8; 14:12-4, 43
 - Study, January 1979, 14:48-9
 - Processed raw materials, Hall (Emmett) report recommendations, 14:14
- Grain elevators
 - Alberta purchasing from federal government, 14:50
 - Great Lakes system, U.S. utilizing, 14:51
 - Saskatchewan, 14:51
- Grain, exports
 - Increasing, 20%, 8:29; 14:9, 17-8, 30-1, 51
 - St. Lawrence Seaway, capacity, role, 14:47
 - United States comparison, 14:28
- Grain, marketings, increase, 14:9
- Grain transportation
 - Co-ordinator, Hugh Horner appointment, terms of reference, etc., 8:5-7, 14-6; 14:8-9, 12, 16, 26, 52
 - Grain fleet, CN and CP cars, 14:42-3
 - Hopper cars, increasing, government purchases, leases, etc., 8:16; 14:17-8

Mazankowski, Hon. Don —Cont.

Grain transportation—Cont.

- Liberal government, previous, programs, 8:7
- Murta task force, report, recommendations, etc., 14:7-8, 15-6, 26-7
- Ships, Canadian bottoms, shortage, 14:47
- Ships, Great Lakes, U.S. grain shipped in Canadian vessels, shortage in Thunder Bay, Ont., 14:17, 38
- Trucking industry, utilizing, 14:29, 32
- Trucks, unloading facilities at terminals, upgrading, 8:30-1
- Great Lakes Airlines Ltd., passenger service, regulations, 7:39
- Hamilton, Ont., airport, expansion program, environment studies, etc., 7:6, 22-3
- Hazardous products, transportation
 - Accidents, increase, 6:16
 - Accidents, West Brome, Que., 6:23
 - Legislation, 2:19; 6:12-5, 22, 35-6; 7:23-5, 37-8; 8:32, 35
 - Moratorium, 6:30
 - Regulations, 12:10
 - Draft, public vs *in camera* discussion, 12:6-9
 - Trucking operations, interprovincial, transborder, regulations, 7:24
- House of Commons, railway committee room, official meeting place of Committee, 2:6
- London, Ont., airport, international flights, 7:38-9
- Merchant marine, reviving, 14:46
- Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, CTC inquiry, etc., 6:29
 - Costs, evacuees, CP compensation, 6:29
 - Health hazards, inhaling toxic fumes, compensation, 6:30
 - Inquiry under Inquiries Act, terms of reference, royal commission requested, etc., 6:30; 8:8-9; 15:8
 - Interim orders, 8:11-2
 - M. (Mr. McDermid), 6:6-7
- Montreal, STOLport, permanent site, Harbours Board maintaining land, aircraft, etc., 7:30
- Montreal, urban transportation, commuter service, federal-provincial negotiations, etc., 8:19-20
- Newfoundland-Labrador, railway system, Sullivan commission recommendations, 8:28-9
- Nordair Limited, private sector, selling to, 7:20-2; 15:7
- Ontario Northland Railway, Toronto-Northern Ont. commuter service, access, Ont. government/VIA Rail discussions, 8:22-3
- Prince Rupert, B.C., Ridley Island grain and coal terminal development, 14:25
- Railways
 - Accidents, collisions, derailments, statistics, etc., 2:19-20
 - Comparison with Europe and Asia, 6:24-5
 - Equipment, CTC and Railway Transport Committee quality control program, 2:20
 - Railway cars, international movement, 14:16
 - Safety standards, 8:31-3, 36-7; 15:14-5
 - Hot box detectors, 6:12
 - Inspectors, shortage, etc., 6:14; 7:32, 43
 - Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc.
 - Manitoba, Herchmer subdivision, upgrading track between Churchill and Gillam, 7:29
 - Neil study group, report, 8:24
 - Saskatchewan, north-south line, Lanigan-Melfort, retaining, 8:24-5
 - Snow lines, maintaining, 8:23-4
 - Regina, airport, upgrading, study, 15:22
 - Saint John, port safety, 15:12-3
 - Shipbuilding industry, Great Lakes, subsidy, 14:49-50

Mazankowski, Hon. Don —Cont.

Toronto

- Malton international airport, expansion program, 7:6-8, 23
 - Transportation services, 15:11
 - Urban transportation, commuter service, GO transit, 8:19
 - Tourist industry, transportation plan program, developing, 2:17
 - Transport Commission
 - Role, 8:9
 - Staff, cutbacks, etc., 7:31-2; 8:15
 - Western branch, 8:15
 - Transport Department
 - Estimates, 1979-1980, main, 6:6-7, 12-6, 22-6, 29-42; 7:4-13, 16-43; 8:4-38; 14:7-18, 22-32, 38, 42-3, 46-52; 15:6-22
 - Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:13-5; 2:5-28
 - Expenditures, restraint program effect, 6:14-5; 7:35
 - Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:6-11
 - Transportation, subsidies, 2:23-4; 7:41
 - Transportation 2000 Canada, 2:8
 - Urban transportation, assistance program, provincial allocation, 8:12
 - Urban transportation, inter-city passenger transportation, SOMMPS report, 2:8-10; 15:9-11
 - Vancouver port, Second Narrows railway bridge, Oct. 12/79 damage by Japan freighter, grain exports, effect, demurrage charges, 8:29; 14:47-8
 - VIA Rail Canada Inc.
 - CTV "W5" program, indictment, 2:27
 - Equipment, LRC trains, purchasing, 2:14-6
 - Equipment, Ont. government, co-operative purchase plan, 2:16
 - Fares, 2:8
 - Legislation, introducing, 2:8, 24, 27; 8:18
 - Marketing, transcontinental service, package tours, national tourist policy, etc., 2:17; 8:18
 - Revitalizing, 2:7, 24-7; 6:25
 - Routes and services
 - Calgary-Edmonton, \$1 million subsidy, 2:21-2
 - Jasper-Prince Rupert, B.C., terminating, 2:14
 - Montreal-Toronto, Cornwall stop, 2:10
 - Northern Ont., Capreol-Winnipeg, CTC hearings, etc., 2:7; 8:10, 22
 - Regional areas, improving, 8:11
 - Transcontinental, sleeper cars, changing in Winnipeg, 2:14
 - Safety standards, inquiry, establishing, 8:34
 - Subsidy, 1979-1980, 2:7; 8:10
 - Wheat Board, role, 8:6-7; 14:11-2
 - Windsor, Ont., airport, runways, baggage delays, accident, etc., 15:19-21
 - Winnipeg, international airport, car rental concessions, Budget rent-a-car Ltd., 15:6-7
- McDermid, Mr. John (Brampton-Georgetown)**
- Churchill, Man., port, 5:20
 - Coast Guard, 3:29-30
 - Harbours, wharves and breakwaters, 5:20
 - Hazardous products, transportation, 6:16-8; 12:39-41; 16:21-3
 - Maritime Pollution Claims Fund, 5:21
 - Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:16-8; 8:11; 15:7-8
 - M., 6:6
 - Montreal, bridges, 3:31
 - Morris, Walter, tribute, 7:13
 - Northern Transportation Company Ltd., 13:8-10, 22
 - Organization meeting, 1:7
 - Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:15-8, 37
 - Toronto, Malton international airport, 7:13-5
 - Toronto, urban transportation, GO transit, 2:16; 8:12

McDermid, Mr. John—Cont.

Transport Department
 Aircraft, DC-3, 3:30
 Estimates, 1979-1980, main, 3:20, 29-31; 5:20-1; 6:6, 16-8;
 7:13-5, 8:11-4; 13:8-10, 22; 15:7-9
 Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:16-8
 Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:39-41; 16:21-4,
 32, 37
 Urban transportation, 15:8-9
 Assistance program, 8:12-4
 VIA Rail Canada Inc., 2:16-8; 8:12
 Welland canal, marine shunting, 3:31

McKenzie, Mr. Dan (Winnipeg-Assiniboine; Parliamentary Secretary
 to Minister of National Defence)
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:13-5

McLean, Mr. Walter (Waterloo)

Airports, Waterloo-Wellington, 7:40
 Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:39-40
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:40; 8:16-7;
 9:27-30
 VIA Rail Canada Inc., 8:16-7; 9:27-30

McLeish, Mr. W.M. (Administrator, Canadian Air Administration,
 Transport Department)
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 7:11-6, 24,
 29-30, 36-8; 15:16, 19-23

Members of Parliament, *see* Postal service

Merchant marine

Reviving, shipbuilding industry, benefits, etc., 3:16-8, 23-4, 34, 37-8;
 14:46
 Foreign fleets, purchasing, 3:16-7
 25% tax, removing, 3:24-5; 5:19
 Tax incentives, 3:14-7

Metric conversion, *see* Post Office Department

Mexico, *see* Postal service—Satellites

Miramichi River, dredging, construction, navigation aids, etc., 5:18

Mississauga, Ont.

CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, chlorine gas danger, city
 evacuated, CTC inquiry, etc., 6:5-7, 16-8, 22-7, 30-1, 38-41
 Costs, evacuees, CP compensation, release forms, etc., 6:28-9
 Costs, lawsuit, lost business, etc., 6:11, 27-30
 Health hazards, inhaling toxic fumes, compensation, 6:28-30
 Inquiry under Inquiries Act, establishing, terms of reference, etc.,
 6:8, 17, 23-4, 33-41; 8:8-9; 15:7-8; 16:14-5
 Interim orders, 8:11-2
 Interim reports, Committee referral, etc., 16:37-9
 Royal commission requested, 6:28-30, 33; 8:8-9
 M. (Mr. McDermid), agreed to, 6:6
 CP Rail track, maintenance, 6:41
 CP Rail track, passenger and freight, speeds, slow order, 6:20-1
See also Postal service

Mitchell, Mrs. Margaret (Vancouver East)

Committee, 16:20-1
 Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:19-21
 Vancouver, 16:19-20

Moncton, N.B., *see* CN Marine—Headquarters

Montreal

Bridges, Jacques Cartier and Champlain, 3:10, 31
 Port, grain handlers strike, May 23-Oct. 22/79, economic impact,
 3:35-6
 Postal plant, equipment, 11:13-4

Montreal—Cont.

STOLport, permanent site, Harbours Board maintaining land,
 aircraft, etc., 7:29-30
 Urban transportation, commuter service, federal-provincial
 negotiations, etc., 8:18-20

Moose Jaw, Sask., *see* Grain elevators

Morris, Walter, tribute, 7:13

Municipalities, *see* Hazardous products, transportation

Murta task force, *see* Grain transportation

National Harbours Board, *see* Harbours Board

Navigation aids, *see* Airports; Miramichi River

Neil, Mr. Douglas (Moose Jaw)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:44-5

Neil report, *see* Railways, branch lines

New Brunswick, *see* CN Marine—Construction; Hazardous products,
 transportation; Ports

Newfoundland-Labrador

Goose Bay, Lake Melville, icebreaker *Franklin*, stationing,
 extending season, 10:22-3
 Railway system, Sullivan commission recommendations, 8:28-9
See also CN Marine; Coast Guard; Icebreakers

Nordair Limited, private sector, selling to, CTC position, etc., 4:26,
 7:19-22

Atlantic provinces, effect, 7:25-6
 Document, cabinet referral, 15:7

Normandeau, Mr. Paul D. (President, St. Lawrence Seaway
 Authority)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 5:7

North Battleford, Sask., *see* Airports

Northern Ontario, *see* Ontario Northland Railway; VIA Rail Canada
 Inc.—Routes and services

Northern Transportation Company Ltd.

Audit committee, 13:14-5
 Background, 13:4-5
 Beaufort Sea drilling, prospects for future traffic increases, 13:17
 Board of directors, 13:11
 Competition, 13:8-11
 Deficit, 13:7-9
 Debt-equity ratio, 13:13-4
 Equipment
 Air cushion vehicles, 1972 acquisition, cost, etc., 13:15-6, 22-3
 Barges, leasing, 13:9
 Barges, surplus, upkeep, etc., 13:10-2, 16
 Keewatin and Great Bear lake, N.W.T. operations, subsidies,
 tonnage, etc., 13:13-5, 18-20
 Private sector, selling to, 5:18; 13:6-7, 12, 21-2
 Profits, 13:5, 8-9, 14
 Traffic, percentage for oil and gas industry vs community resupply,
 13:21
 Trucking operation, 13:22

Northwest Territories, *see* Highways and roads; Northern
 Transportation Company Ltd.

Nylander, Mr. Terry A. (The Battlefords-Meadow Lake)

Airports, 15:22
 Hazardous products, transportation, 12:26-8
 Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:35-9
 Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:34-6; 15:22
 Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:26-8

- Nystrom, Mr. Lorne** (Yorkton-Melville)
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:14-8
- Oil and oil products**, *see* Northern Transportation Company Ltd.—
Traffic; Ports—Chicoutimi; Shipping
- Ontario**, *see* Northern Ontario; Southern Ontario; VIA Rail Canada Inc.
- Ontario Northland Railway**, Toronto-Northern Ont. commuter service, access, Ont. government/VIA Rail discussions, 8:21-3; 9:10-11
- Orders of reference**
Estimates, 1979-1980, main, 3:3
Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:3
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:3
- Pacific Pilotage Authority**, *see* Vancouver—Port
- Packaging and labelling**, *see* Hazardous products, transportation
- Peters, Mr. Arnold** (Timiskaming)
Hazardous products, transportation, 6:34-5; 12:8-9, 14-7
Mississauga, CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, 6:33-5
Ontario Northland Railway, 8:21-3; 9:10-11
Railways, accidents, 6:34
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:33-5; 8:20-3; 9:9-11, 43-4
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:8-9, 14-7
Turner, Charles, references, 9:43
VIA Rail Canada Inc., 8:20-1; 9:9-11, 43-4
- Pilotage**
Compulsory, 5:7
See also Atlantic Pilotage Authority; Pacific Pilotage Authority
- Pilotage Act**, amending, 3:35
- Ports**
Chicoutimi, Que., petroleum products facilities, moving, alternative sites, etc., 5:9-11
Legislation, introducing, Harbours Board, status, etc., 3:20-3, 39-40
New Brunswick, Belledune and Dalhousie, development, 3:21, 40
Pointe-au-Pic, Que., forest products terminal, development, users, etc., 3:37; 5:9-12
Policy, 15:24
Safety, 15:12-3
See also Saint John
See also Churchill, Man.; Montreal; Quebec City; Sydney, N.S.; Vancouver
- Post Office Act**, *see* Postal service—Rural
- Post Office Department**
Crown corporation, establishing, *see* Canada post corporation
Deficit, reduction, 11:7
Estimates, 1979-1980, main, 11:4-42
Inside workers (CUPW)
Collective agreements, expiring Dec. 31/79, contract negotiations, etc., 11:11, 14-5, 22
Grievances, outstanding, 11:15, 30-1, 34-5
Job openings, freeze, 11:31
Labour-management relations, 11:32, 39-41
President D. McDermott, CLC, remarks, 11:11-2
Mail opening, RCMP, 11:33
Metric conversion, 11:24
Restraint program effects, etc., 11:17-8
Revenue, 11:38
Role, 11:19-20, 36
Staff, 2% reduction, Treasury Board directive, postal service effect, 11:8-9
- Post offices**
Quebec, La Plaine, Mascouche, construction, 11:37
See also Montreal; Toronto
- Postage stamps**, commemorative, Lion's Club sixtieth anniversary, Mar. 12/80, 11:24-5
- Postal rates**, increase, first class mail, 11:12-3, 27, 38
- Postal service**
Brampton-Georgetown constituency, alternate-day delivery, 11:16-7
Courier service, private, 11:36
Bank of Montreal utilizing, 11:23
Electronic mail, developing, 11:20-1
United States \$1.7 billion program, 11:9-10
Improving, 11:6-7, 28-9
Cost, 11:38
Kitchener-Waterloo, Ont., delays, 11:39
Letter carrier service, door to door, growth policy, 11:25-7, 31-2
Letter carrier service, door to door, next day delivery, statistics, 11:29
London-Ottawa, delays, 11:34
Members, franking privileges, 11:15
Mississauga, Ont., lack, 11:28-30
Parcel post, volumes, 11:18-9
Priority post, 11:6, 19, 23-4, 37
Rural, delivery contracts, \$10,000 limit, Post Office Act amendment, etc., 11:22-3
Satellites, use, agreement with U.S. and Mexico, 11:21
Telepost, 11:21
Terrebonne constituency, lack, 11:37-8
Uranium City, Sask., delays, Norcanair carrier, 11:35-7
Volume, 2% increase, 11:18
- Prince Albert, Sask.**, *see* Airports
- Prince Edward Island**, *see* CN Marine
- Prince Rupert, B.C.**, Ridley Island grain and coal terminal development, 14:25, 28-9, 48; 15:23-4
- Procedure and decisions of the Chair**
Agenda and procedure subcommittee, establishing, M. (Mr. Bockstael), 1:7-9, agreed to
Amdt. (Mr. Lumley), 1:8-9, agreed to
Agenda and procedure subcommittee, reports, first, 1:5; second, amdt. (Mr. Harquail), 3:8, agreed to, 4-5; third, amdt. (Mr. McDermid), 14:6-7, agreed to; fourth, 14:7
Documents
Briefs submitted by organizations, deadline, M. (Mr. Lumley), 12:5, agreed to
Briefs submitted by organizations, requesting, M. (Mr. Bockstael), 12:5, agreed to
Distributing in both official languages, 3:10-2
Election of Chairman and Vice Chairman, Ms. (Mr. Jelinek; Mr. McDermid), 1:6-7, agreed to
Evidence, transcripts, corrections, 8:4
Minister, appearance before Committee, requesting, 5:19-20
Press release, authorization, M. (Mr. Lumley), 12:5, agreed to
Printing, minutes and evidence, M. (Mr. Whittaker), 1:9, agreed to
Quorum, meeting and printing evidence without, M. (Mr. Lumley), 1:9, agreed to
Reports, annual, Committee referral, 7:43; 8:38
Witnesses, appearance before Committee, requesting, 7:4-5; 14:6-7
Witnesses, appearance before Committee, reserving right of selection, M. (Mr. Harquail), 12:6, agreed to
- Public Works Department**, *see* Harbours, wharves and breakwaters
- Quebec**, *see* Ports

Quebec City, port

- Forest products terminal, proposal, 5:11
- Grain handling, bulk goods, etc., increase, 3:36

Radio operators strike, see Airports**Railway Transport Committee, see Hazardous products, transportation—Regulations; Railways—Equipment; Transport Commission—Staff****Railways**

- Accidents, collisions, derailments, statistics, etc., 2:18-20; 2A:1; 6:34-6; 8:32-3; 16:32
- Comparison with Europe and Asia, *The Railway Game*, Professor Lukasiewicz, Carleton University, 6:24-5, 38
- See also CP Rail; Mississauga, Ont.
- Electrification, see VIA Rail Canada Inc.
- Equipment, CTC and Railway Transport Committee quality control program, 2:20
- Equipment, mechanical knowledge, lack, 2:20-1
- Grade-crossing fund, see Urban transportation—Assistance program
- Inspectors, see Hazardous products, transportation—Legislation and see also below Safety standards
- Passenger service, see VIA Rail Canada Inc.
- Railway cars, international movement, 4:35; 14:16, 40
- Relocation study, see Kamloops, B.C.
- Safety standards, 8:31-3, 36-7
- Freight and tank cars, 6:37
- Hot box detectors, 6:12, 20-1, 36, 40; 12:12-3
- See also Hazardous products, transportation—Regulations, Railway cars
- Inquiry, Justice Samuel Grange, terms of reference, etc., 15:14-5
- See also Mississauga, Ont.
- Inspection, U.S. rail cars, rail beds, 6:40-3
- Inspectors, qualifications, 8:34-6
- Inspectors, shortage, etc., 4:9, 16-21, 31; 6:14, 18-20, 32, 42-3; 7:32, 43; 8:15
- Speed limits, policing, 6:43-4
- See also above Accidents
- See also CP Rail; Canadian National Railways; Grain transportation; Kamloops, B.C.; Newfoundland-Labrador; Ontario Northland Railway; VIA Rail Canada Inc.

Railways, branch lines, grain dependent lines, abandonment, Hall (Emmett) report recommendations, etc.

- Hearings, six month deferral, 4:25
 - Manitoba, Herchmer subdivision, upgrading track between Churchill and Gillam, 7:29
 - Neil study group, report, 8:24, 38
 - Saskatchewan, north-south line, Lanigan-Melfort, retaining, 8:24-5
 - Snow lines, maintaining, 8:23-4; 14:23
 - See also Churchill, Man.
- Regina, airport, upgrading, study, report, 15:22**
- Reid, Mr. J. (St. Catharines; Parliamentary Secretary to Postmaster General and Minister of the Environment)**
- CN Marine, 10:27
 - Grain, exports, 14:45-6
 - Hamilton airport, 7:22
 - Hazardous products, transportation, 7:22-5
 - Merchant marine, 3:37-8
 - St. Lawrence Seaway, 3:37-8
 - Toronto, Malton international airport, 7:22
 - Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:37-9; 7:22-5; 9:18-20; 10:27; 14:45-6
 - Transportation, plan, 9:18
 - VIA Rail Canada Inc., 9:19-20

Reports to House

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 15:3-5, 24-5
- Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:3, 28

Research and development, see Welland Canal**Richardson, Mr. George (Humboldt-Lake Centre)**

- Airports, 15:21-2
- CN Marine, 10:19
- Grain transportation, 14:39-40
- Hazardous products, transportation, 16:28-30
- Northern Transportation Company Ltd., 13:15-7
- Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 8:23-5
- Regina airport, 15:22
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 8:16, 23-5; 10:19; 13:15-7; 14:39-40; 15:21-2
- Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 16:28-30

Rideau Shipping Company Limited, see CN Marine—Marine Cruiser**Ritchie, Mr. Gordon (Dauphin)**

- Canadian National Railways, 4:23
- Churchill, port, 7:28-9
- Freight rates, 4:23-5
- Grain, exports, transportation, etc., 4:23-5; 8:29-31
- Highways and roads, Thompson/Gillam, 7:29
- Railways, branch lines, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 7:29
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:23-5; 7:28-9; 8:29-31; 14:27-9

Roberts, Mr. Frank (Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.)

- References, CNR experience, 9:21
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 9:4-45

Roy, Mr. Marcel (Laval)

- Mississauga, Ont., CP Rail Nov. 10/79 freight derailment, M. (Mr. McDermid), 6:6
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 6:6; 9:15-8
- VIA Rail Canada Inc., 9:15-8

Royal Bank, see CN Marine—Mainland**Royal Canadian Mounted Police, mail opening, see Post Office Department****RoyLease Limited, see CN Marine—Mainland-Nfld.****Saint John, port safety, investigating, 15:12-3****St. Lawrence Seaway**

- Advisory council, establishing, 3:13-4; 5:6, 16-7
- Capacity, increasing, 3:37-8
- See also Grain—Exports
- Tolls, increase, advisory council referral, etc., 3:12-3, 38; 5:6-8, 15-6
- 1979 shipping season, extending to Dec. 18, grain shipments, etc., 5:5-7; 14:24-5

Saskatchewan, see Airports; Grain elevators; Grain transportation—Hopper cars; Railways, branch lines**Satellites, see Postal service****Search and rescue**

- Emergency locator transmitters (ELT), 7:13
- Skelly report, 3:17; 7:12
- See also Coast Guard

Seguin, Mr. J. Jacques (Director General, Arctic Transportation, Transport Canada)

- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 13:16-7, 20

Shaffer, Mr. B. (Legislative Counsel, Justice Department)

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:36; 16:23-7, 35

Shipbuilding industry

Benefits to Canadians, 3:18

Great Lakes, subsidy, etc., 14:49-50

See also Coast Guard—Ships; Icebreaking; Merchant marine;

Transport Department—Howie responsibilities

Shipping

Accidents, see Vancouver—Port

Arctic regions, 50% Canadian bottoms, 5:19

Oil price increase, effects, exemption to Canadian ship owners, 3:24

Regulations, malpractice by some shipping companies, *Globe and Mail* article, Sept. 27/79, 4:33-4

See also CN Marine; Churchill, Man.—Grain; Coast Guard; Merchant marine

Sinclair, Mr. J.M. (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Department)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:15-9, 22, 25-37; 5:7, 14; 15:13, 23-4

Skelly, Mr. Ray (Comox-Powell River)

Coast Guard, 3:39

Icebreakers, nuclear, 3:18

Merchant marine, 3:16-7; 5:19

Point of order, minister, appearance before Committee, 5:19

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:12-5

References, see Search and rescue

Shipbuilding industry, 3:18

Shipping, 5:19

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:16-8, 39; 5:19

Transport Department, Howie responsibilities, 5:19

Snavelly report, see Grain—Exports**Southern Ontario**, multi-modal passenger study, 9:6-7**Sperling, Mr. L.** (Assistant Deputy Postmaster General, Marketing)

Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:18-9, 23-4

Sullivan commission, see Newfoundland-Labrador**Sydney, N.S.**

Harbour region, firefighting and icebreaking facility, 3:33-4

Harbour region, stationing icebreaker during winter, 3:32-4

Port, study, 3:33

Teleglobe Canada, see Coast Guard—Cable**Television**, CTV network "W5" program, see VIA Rail Canada Inc.**Terrace, B.C.**, see Airports—Radio operators strike**Terrebonne constituency**, see Postal service**Thunder Bay, Ont.**, see Grain transportation—Ships**Tingley, Mr. Rupert J.** (President and General Manager, CN Marine Inc.)

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 10:4-30

Toronto

Gateway postal plant, equipment, 11:13-4

Island airport, STOLport, developing, Toronto/Montreal/Ottawa,

Transport Department study, 7:6-8

Malton international airport, expansion program, fourth runway,

third terminal, feasibility study, etc., 7:6-8, 13-5, 22-3

Malton international airport, radar system, 7:15-6

Transportation services, 15:11

Urban transportation, commuter service, GO transit, 2:16; 8:12, 19-20

See also CP Air; Hazardous products, transportation

Tourist industry

Atlantic provinces, decline, U.S. tourists, gas shortages, effects, etc., 10:13-4

National strategy, developing, 10:13-4

Transportation plan program, developing, 2:17

See also CN Marine—Yarmouth; VIA Rail Canada Inc.—

Marketing

Towers, Mr. Gordon (Red Deer)

Grain transportation, 14:18-21

Hazardous products, transportation, 12:34-5

Northern Transportation Company Ltd., 13:19-20

Transport Department estimates, 1979-1980, main, 3:7, 19-20;

13:19-20; 14:18-22, 33

Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:21-2

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:34-5

Transportation, subsidies, 2:22

Transportation 2000 Canada, 2:21

VIA Rail Canada Inc., 2:21-2

Transport and Communications Committee, name changed to

Transport Committee, 11:4

Transport Commission

Eastern branch, establishing, 4:13-4, 21-2

Railway inspectors, see Railways—Safety standards

Research branch, role, 4:26-7

Role, 8:9

Reducing, 4:8; 7:30

Staff

Cutbacks, restraint program effects, 100 man-years, 4:14, 30;

6:18, 32; 7:30-2, 42; 8:15; 16:11

Railway Transport Committee, former CPR and CNR

management or union members, 4:16

Salaries, 7:31-2

Western branch, 4:5-6, 36-7; 8:14-5

Establishment fund, \$300,000, 4:29-30; 34; 8:14-5

Staffing, 4:14, 30-1

See also Hazardous products, transportation; Nordair Limited;

Railways—Equipment; VIA Rail Canada Inc.—Costs;

Transportation—Subsidies

Transport Department

Aircraft, DC-3, responsibilities, 3:30

Atlantic provinces, branch offices, efficiency, 3:40

Estimates, 1979-1980, main, 3:7-41; 4:4-38; 5:4-21; 6:4-45; 7:4-43;

8:4-39; 9:6-45; 10:4-30; 13:4-23; 14:5-52; 15:6-25

Estimates, 1979-1980, supplementary (A), 1:11-5; 2:5-28

Expenditures

Accommodation, 3:27-8

Marine transportation administration, 3:11

Restraint program effects, 6:14-5; 7:35

Howie responsibilities, 3:12, 19-20

Shipbuilding industry, 5:19

See also Airlines; Cloutier; Crown corporations; Toronto—Island

airport; VIA Rail Canada Inc.—Fares

Transportation

Dangerous goods, see Hazardous products, transportation;

Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25)

Energy impact studies, fossil fuel, etc., 2:11

Multi-modal, see Southern Ontario

Plan, developing, government responsibility, etc., 9:5-7, 14, 18-9, 25

See also Tourist industry

Subsidies, 2:22-4

1972 CTC study, 4:27-8

1975 figures, tabled, 7:41

- Transportation of Dangerous Goods Bill—C-25.** Minister of Transport
Consideration, 12:5-43; 16:4-38
- Transportation 2000 Canada,** 2:8, 21
- Trucking industry,** *see* Canadian National Railways; Grain transportation; Hazardous products, transportation
- Turner, Mr. Charles** (London East)
Air transport, policy, 7:40
Airports, radio operators strike, 7:39-40
Canadian National Railways, 9:21-2
Grain transportation, 14:41-3
Great Lakes Airlines Ltd., 7:39
Hazardous products, chlorine, 16:32
Hazardous products, transportation, 6:19-22; 7:37-8; 12:28-31; 16:30-3
London, airport, 7:38
Mississauga, CP Rail track, speeds, 6:20-1
Northern Transportation Company Ltd., 13:22-3
Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:33-5
Railways
Accidents, 2:18; 16:32
Equipment, 2:20-1
Safety standards, inspectors, etc., 4:17-9; 6:20-1; 8:34-7; 15:14-5
References, railway safety, 9:37-8, 43
Roberts, Frank, references, 9:21
Transport Commission, staff, 4:16
Transport Department estimates, 1979-1980, main, 4:16-9; 6:18-22, 37; 7:37-40; 8:34-7; 9:20-4, 43; 13:22-3; 14:40-3, 52; 15:14-5
Transport Department estimates, 1979-1980, supplementary (A), 2:18-21
Transportation of Dangerous Goods Bill (C-25), 12:28-31; 16:30-3
VIA Rail Canada Inc., 2:19; 9:20-4
- United States,** *see* Air Canada—Fares; Air transport—Accidents—Fares; Airlines; CN Marine—Advertising; Freight rates; Grain—Exports; Hazardous products, transportation—Regulations; Postal service—Electronic—Satellites; Railways—Safety; Tourist industry
- Uranium City, Sask.,** *see* Postal service
- Urban transportation,** commuter services, light rapid transit, etc.
Assistance program (UTAP)
Grade-crossing fund, changes, 4:32-3; 8:13
Provincial allocation, 8:12-3
Urban development studies, 8:13-4
Inter-city passenger transportation, SOMMPS report, etc., 2:8-10; 15:8-10
See also Montreal; Toronto
- VIA Rail Canada Inc.,** passenger service, transcontinental
Advisory councils, regional, organization, 9:28-30
Kitchener-Waterloo, Ont. representation, 9:28
Bus companies, relationship, 2:23; 9:40
CTV "W5" program, indictment, 2:26-7; 4:19-21; 9:26
Communication, passengers and crew, lack, 9:31-4, 43-5
Costing order R6313, allocation of expenses, revising, 9:9, 36
Costs, CTC monitoring, 4:8, 30
Electrification, 2:10-1
Canadian Institute of Guided Ground Transport (CIGGT), study, 9:7
See also below Routes and services—Montreal-Toronto
- Equipment**
LRC (light, rapid, comfortable) trains, purchasing, research, etc., 2:11, 14-8, 4:12; 9:19, 42
Ontario, co-operative purchase plan, 2:16-8
Quality, poorly maintained, etc., 2:13-20
- VIA Rail Canada Inc.,** passenger service, transcontinental—*Cont.*
Equipment—Cont.
Repairs, contract with CN and CP, 9:22
Transport Commission responsibility, 4:21-2
Turbo trains, *see below* Routes and services—Montreal-Toronto
Upgrading, Budd cars, etc., 9:11-2
Upgrading, cost, 2:15, 18; 9:22
- Fares**
Bus industry interference, 4:9-13
Increase, Ottawa-Montreal, Alexandria, 9:15-8, 44
Reducing to increase passengers, study, 9:44-5
Sleeper car rates, 9:31-3
Transport Department adopting, 2:8
- Funds, future needs,** 9:8
- Legislation, introducing,** 2:8, 24, 27; 8:18; 9:8-9
- Marketing, local advertising,** 9:29-30
- Marketing, transcontinental service, package tours, national tourist policy, etc.,** 2:16-7; 8:16-8; 9:27-8
- Menu,** 9:31
- Passengers, increase,** 9:34-5
- Regulations, fares, etc., co-operation with CTC,** 9:25
- Reservations, sleeper cars, deposit,** 9:31-3
- Reservations, ticketing system, improving, Air Canada co-operation, etc.,** 9:5, 30-3
- Revitalizing,** 2:7, 24-7; 6:25; 8:9-11; 9:5, 8, 27
- Routes and services**
Atlantic provinces-eastern Canada, 9:32-4, 42
Calgary-Edmonton, \$1 million subsidy, 2:21-2
Deteriorating, 8:9-10
Jasper-Prince Rupert, terminating, 2:13-4
Kitchener-Waterloo, Ont., 9:29
Montreal-Halifax, improving, 2:26; 9:32, 42
Montreal-Toronto
Cornwall stop, 2:10; 9:8
Electrification, 2:11; 9:7
Turbo trains, 9:19-20
New Brunswick, Edmundston-Montreal, 9:32-4
Northern Ont., Capreol-Winnipeg, CTC hearings, etc., 2:7, 4:11; 8:10, 20-2; 9:9-10
Northern Ont., Cochrane-Quebec City, CTC review, 9:11
Parry Sound-Toronto, 9:39
Parry Sound-Vancouver, 9:40-1
Quebec City-Windsor corridor, 9:7
Regional areas, improving, 8:11
Toronto-Brampton-Georgetown, fare increase, 11.00 p.m. train, 8:12
Toronto-London, 9:29
Transcontinental, sleeper cars, changing in Winnipeg, 2:10, 14
Safety standards, 9:23-4, 41
Inquiry, establishing, 8:34
Schedules, lack, Kitchener-Waterloo, Ont., 8:17
- Stations**
Acquisition from CN and CP, 9:13-4, 27
Closure, 2:13; 9:12-3, 23
Upgrading, 2:15; 9:5
Subsidies, cutbacks, 4:10-1
Subsidies, 1979-1980, 2:7, 22; 8:10; 9:14
Tariff structure, 9:35-6, 39
Training program, 9:34
Trains, occupancy rate, 9:39-40
See also Ontario Northland Railway
- Vancouver**
Downtown area, CP rail yards, multi-modal transportation, dangers, 16:19-20
Harbour, congestion, Westac study, recommendations, 14:48

Vancouver—Cont.

- Port, Second Narrows railway bridge, Oct. 12/79 damage by Japan freighter, 14:40
- Grain exports, effect, 8:29
- Demurrage charges, 14:47-8
- Pacific Pilotage Authority liability, 3:31
- See also Grain elevators

Waddell, Mr. Ian (Vancouver-Kingsway)

- Post Office Department estimates, 1979-1980, main, 11:30-3

Wardair Canada Ltd., see Airlines—Charter operations**Waterloo-Wellington, Ont., see Airports****Welland Canal, marine shunting, research and development, 3:11, 31****Welland, Ont., see Hazardous products, transportation****West Brome, Que., see Hazardous products, transportation****Western Canada, see Grain transportation****Wheat Board**

- Role, 8:6-7; 14:11-3
- See also Grain—Marketing systems; Grain transportation—Hopper cars

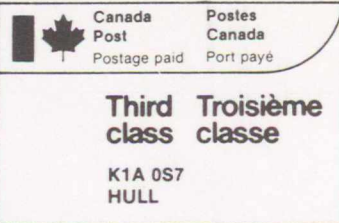
Whelan, Hon. E.F. (Essex-Windsor)

- Defence equipment, 15:19
- Detroit river, 15:20-1
- Grain elevators, 14:50-1
- Grain transportation, 14:22-4, 52
- Railways, branch lines, 14:23
- St. Lawrence Seaway, 14:24-5
- Shipbuilding industry, 14:49-50
- Transport Department estimates, 1979-1980, main, 14:21-5, 28, 49-52; 15:19-21
- Windsor, airport, 15:19-21

Whittaker, Mr. G.H. (Okanagan North)

- Organization meeting, 1:9

Windsor, Ont., airport, runways, upgrading, baggage delays, accident, investigation, etc., 15:19-21**Winnipeg, international airport, car rental concessions, Budget rent-a-car Ltd. bid, tendering process, 15:6-7**

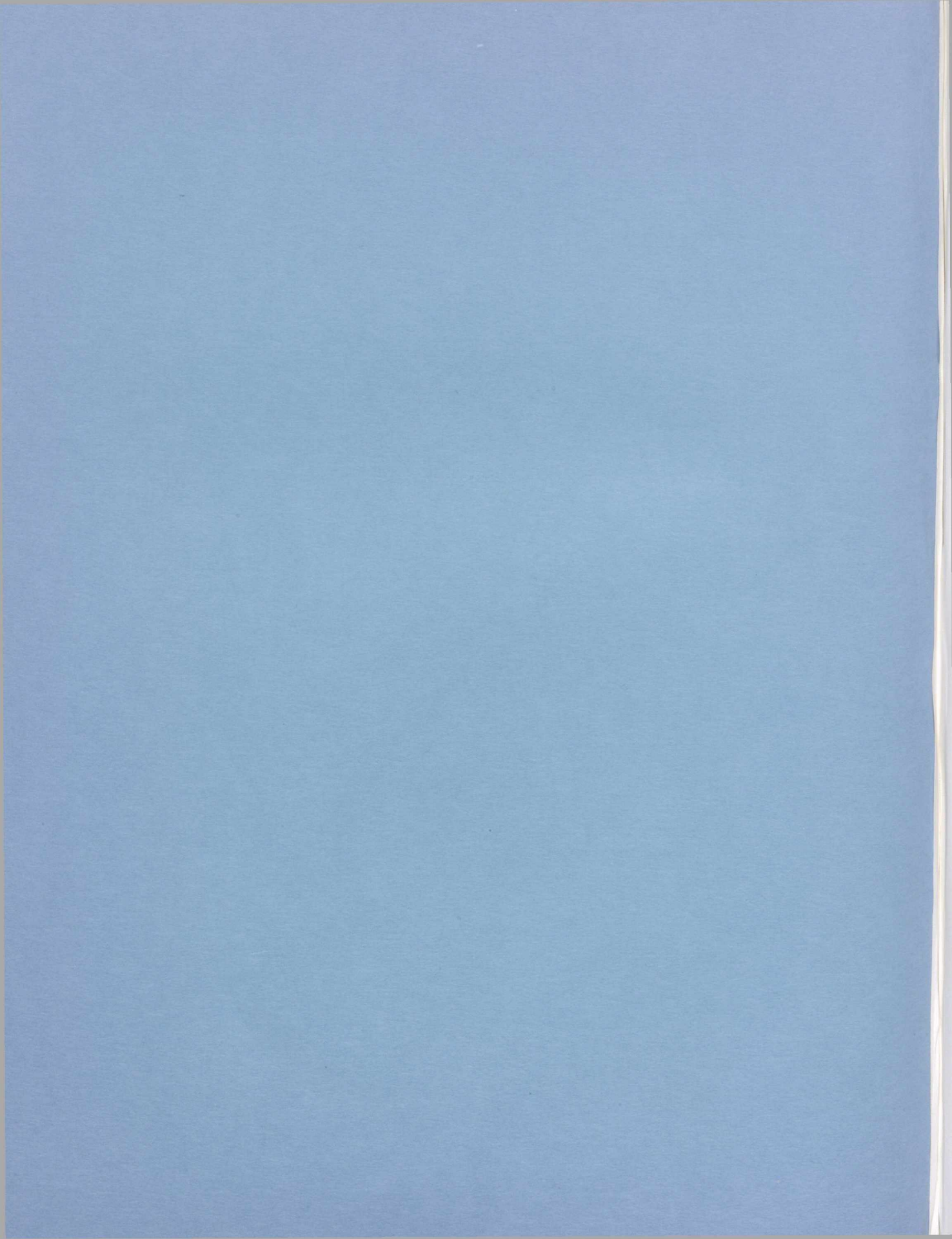


Third class **Troisième classe**

**K1A 0S7
HULL**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7





CANADA

INDEX

DU

COMITÉ PERMANENT DES

Transports

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules n^{os} 1-16 • 1979 • 1^{re} Session • 31^e Législature

Président: M. J.M. Forrestall



CANADA

INDEX

DU

COMITÉ PERMANENT DE

Transports

CHAMBRE DES COMMUNES

INDEX

COMITÉ DE LA CHAMBRE DES COMMUNES—COMPTE RENDU OFFICIEL

PREMIÈRE SESSION, TRENTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Abréviations: A.=appendice. Art.=article. M.=motion

DATES ET FASCICULES

—1979—

- Octobre: les 23 et 25, f.1.
- Novembre: le 1^{er}, f.2; le 6, f.3; le 8, f.4; le 9, f.5; le 13, f.6; le 15, f.7; le 20, f.8; le 22, f.9; le 23, f.10; le 27, f.11; le 29, f.12.
- Décembre: le 4, f.13; le 6, f.14; le 7, f.15; le 13, f.16.

Air Canada

- DC-9, accidents, voir aussi Transports, 15-16
- DC-9, sécurité, voir aussi Transports, 15-16
- Et Canada, 7-43
- Et Canada, 7-43
- Et CP Air, 7-43
- Et Empire Provincial, 7-43
- Et Eastern Provincial, 7-43
- Et Western Provincial, 7-43
- Représentants, voir aussi Transports, 15-16
- Tarifs réduits, voir Transports, 15-16

Appendices

- Chemins de fer, voir aussi Transports, 15-16
- 2A-1
- Marchandises dangereuses, voir aussi Transports, 15-16
- la dérivation, voir aussi Transports, 15-16

Arctique, région, brise-glace M.P. Arctic, 15-16

Aviation civile, sécurité, voir aussi Transports, 15-16

Avions

- DC-3, voir aussi Transports, 15-16
- Du gouvernement, 15-16
- Légers, 4-33
- Petits avions, règlements à ordre de vol, voir aussi Transports, 15-16
- Radiobeacons de secours et indicateurs des points de secours, voir aussi Transports, 15-16

Axworthy, M. Lloyd (Winnipeg-Fort Garry)

- Certains, 14-30-4
- Chemins de fer, 14-71
- Transports, voir aussi Transports, 15-16

N.B. Voir page 1 pour dates et fascicules

ADAC, service de transporteur. *Voir* Avions; Montréal, Qué.; Toronto, Ont.—Aéroport de l'île

Administration de pilotage de l'Atlantique. *Voir* Pilotage de l'Atlantique, Administration

Administration de pilotage du Pacifique. *Voir* Pilotage du Pacifique, Administration

Aéroports

Autonomie, création de commissions, etc., 7:34-5; 15:8-10, 21-2
Charlottetown, Î.-P.-É., 15:15-6

Développement, programme communautaire, 7:37

Expansion, fonds d'immobilisation, 15:23

Hamilton, Ont. (Mount Hope), expansion, 7:6, 22-3, 41-2

Internationaux, incidences économiques, études, 7:13-4

London, Ont., expansion, 7:6, 38-9

North Battleford, Sask., 15:22

Petits aéroports, 7:36-7

Prince-Albert, Sask., 15:7

Regina, Sask., 15:22

Sécurité, normes, 7:33-6

Taxes relatives à l'utilisation. *Voir* Transports aériens—
Communications air-sol—Atlantique nord, service

Voitures, sociétés de location, 7:16-9; 15:6-7

Waterloo-Wellington, Ont., installations, amélioration, 7:40-1

Windsor, Ont., 15:19-21

Voir aussi Transports aériens—Opérateurs de radio, grève et les noms des endroits particuliers

Air Canada

DC-9, accident survenu en 1979, 4:20; 8:32

DC-9, sécurité, révision, enquête, etc., 8:32-3

Et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, Comité, étude, 7:43

Et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, motion de renvoi au Comité, requête à la Chambre, 1:9-10

Et CP Air, lignes internationales, coopération, 4:7-8; 7:5

Et Eastern Provincial Airways, provinces de l'Atlantique, services, horaires, tarifs, etc., coordination, 7:25-7

Et Eastern Provincial Airways, tarifs mixtes, 4:22, 35-6

Privatisation, 7:43

Représentants, comparution devant le Comité, dates, 14:6-7; 16:5

Tarifs réduits, vols à destination des États-Unis, 4:28

Appendices

Chemins de fer, accidents et déraillements, statistiques, tableau, 2A:1

Marchandises dangereuses, transport, mesure législative présentée à la dernière session, modifications, 16A:5-9

Arctique, région, brise-glace *M.V. Arctic*, 3:10; 5:20; 10:24

Aviation civile, sécurité, enquête, 8:33, 37

Avions

DC-3. *Voir* Pollution, contrôle

Du gouvernement, 15:19-20

Légers, efficacité, 4:32

Petits avions, règlements d'ordre économique, réduction, 7:26

Radiobalises de secours et indicateurs des points de chute, 7:12-3

Axworthy, M. Lloyd (Winnipeg-Fort Garry)

Céréales, 14:30-4

Chemins de fer, 14:31

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:30-4

Baker, M. George (Gander-Twillingate)

Aéroports, 7:33-4

Garde côtière, Terre-Neuve, surveillants de touées, licenciement, 5:12-4

Navigation, côte est, aides à la navigation, appareils Loran, installation, 5:12-3, 16

Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 5:13-5

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:12-5; 7:33-4, 36

Transports aériens, communications air-sol, 7:33-4, 36

Beattie, M. Duncan M. (Hamilton Mountain)

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:41-2

Benjamin, M. Les (Regina-Ouest)

Air Canada et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, motion de renvoi au Comité, requête à la Chambre, 1:9-10

Canadien Pacifique, 16:12-3

Chemins de fer, 16:12, 36

Marchandises dangereuses, transport, 16:10-3, 24, 36

Procédure, comité directeur, membres, nombre, 1:10

Procédure, comité directeur, rapports, premier, 1:11

Produits dangereux, transport, 16:24

Transports, Commission, 16:11

Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:9-12, 14

Benson, l'hon. E.J. (président, Commission canadienne des transports)

Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:5-14, 16-9, 21-37

Bill déferé

C-25. Marchandises dangereuses, transport. Ministre des Transports

Blaikie, M. William (Winnipeg-Birds Hill)

Chemins de fer, 4:12-3; 6:14; 12:32-3

Marchandises dangereuses, transport, 12:28, 32-3

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:13-4; 8:8-9; 12:33

Produits dangereux, transport, 6:13-5; 8:8; 12:32-3

Produits dangereux, utilisation, réduction, 6:16

Transports, Commission, budget supplémentaire 1979-1980, 4:9-13

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:13-6; 8:8-10

VIA Rail Canada Inc.

Déficits d'exploitation, 4:10

Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 4:9-13; 8:9-10

Subventions, réduction, 4:10

Blais, l'hon. Jean-Jacques (Nipissing)

Postes, ministère, 11:18-21

Budget principal 1979-1980, 11:18-21, 25

Postes, services, 11:18-9

Timbres-poste, émission commémorative, Club Lions, 60^e anniversaire d'entrée au Canada, 11:25

Blé, Commission canadienne, fonctions, pouvoirs, etc., 8:6-7, 15-6; 14:11-2, 34

Blenkarn, M. Don (Mississauga-Sud)

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:30-1, 33

Produits dangereux, transport, 6:27, 30-3

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:27, 30-3

- Bockstael, M. Robert** (Saint-Boniface)
Blé, Commission canadienne, 8:15-6
Canadien National, Churchill, Man., service, 3:28
Céréales, 3:28; 4:29, 31; 8:14, 16
Chemins de fer, embranchements, abandon, 4:29
Churchill, Man., port, installations, amélioration, 3:28-9
Marchandises dangereuses, transport, 12:5
Procédure, bill, étude, m., 12:5
Procédure, comité directeur, membres, nomination, m., 1:7
Transports, Commission
Budget principal 1979-1980, 4:29-31
Division dans l'Ouest, établissement, 4:29-30; 8:14-5
Employés, 4:30-1; 8:15
Transports, ministère, budget principal, 1979-1980, 3:28-9; 8:14-6; 13:18-9
Transports du Nord Limitée, Société, 13:18-9
- Booze-Allan, rapport.** *Voir* Céréales—Transport—Et manutention
- Brise-glace**
Abegweit. *Voir* Transbordeurs, service, CN Marine, côte est—Nouveau-Brunswick-Île-du-Prince-Édouard
Catégorie R, construction, 3:11, 22
CCGS *John Cabot*, affrètement, 3:26
Pierre Radisson et *Louis Saint-Laurent*, 10:24-5
Polaire mixte à propulsion nucléaire, etc., construction, 3:18
Voir aussi Arctique, région; Garde côtière
- Budget des dépenses.** *Voir les noms particuliers des ministères, agences gouvernementales, etc.*
- Cabinet principal** (petit cabinet), composition, ministres exclus, ministre d'État aux Transports, 3:19-20
- Cameron, M. S.D.** (sous-ministre adjoint principal, ministère des Transports et président du conseil d'administration, Société des Transports du Nord Limitée)
Marchandises dangereuses, transport, 16:11, 36
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 13:4-23
- Cameron, M. Don** (Kamloops-Shuswap)
Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:37
- Camionnage, industrie** et chemins de fer, concurrence, 4:23-4
- Campbell, M. Angus** (vice-président, VIA Rail Canada Inc.)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:28
- Campbell, M. Garth** (vice-président, Commercialisation, VIA Rail Canada Inc.)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:41
- Campbell, M. John** (LaSalle)
Marchandises dangereuses, transport, 12:24-6, 30; 16:25-7
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 16:25-6
Montréal, Qué., ADAC, service de transporteur, 7:29-30
Produits dangereux, transport, 12:24-6, 30; 16:25-7
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 16:26
Transports, Commission, employés, 7:30-2
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:29-32
Transports aériens, sécurité, normes, 7:31
- Canadien National, chemin de fer**
Camionnage, services, 4:23
- Canadien National, chemin de fer—Suite**
Churchill, Man., service, embranchement Herchmer, réfection, 3:28; 7:29; 14:47
Et Canadien Pacifique, 7:29
Ontario, agents, réduction du nombre, 9:13
Rapport annuel de 1978-1979. *Voir* Air Canada—Et Canadien National
Services-voyageurs, équipement et services, détérioration, 9:21-2
Wagons et locomotives, pénurie, 14:40
Wagons-trémies, 14:42
Voir aussi Transbordeurs, service
- Canadien Pacifique, chemin de fer**
Locomotives américaines, location, 14:41
Matériel désuet, remplacement, 16:12-3
Nationalisation, 14:50
Voir aussi Canadien National, chemin de fer; Mississauga, Ont.
- Canartic Shipping Company Limited**, participation financière, 3:10
- Carter, M. J.**, président des États-Unis. *Voir* États-Unis
- Céréales**
Commercialisation, systèmes, marché libre et Commission canadienne du blé, 14:27, 29, 34
Expéditions, 3:28; 7:28; 14:18-21, 25-30, 32, 35-6, 44, 47-8, 50
Exportations, 4:23; 8:29; 14:9, 16-8, 27-31, 36, 45, 51
Frais de surestaries, 14:18, 38
Grains américains transportés par des navires canadiens, 14:16-7, 37-8, 46-7, 49-50
Maïs, transport, 14:22
Manutentionnaires de grain de la côte ouest, grève, allusions, 3:35
Manutentionnaires de grain du port de Montréal, grève, conséquences économiques et physiques, 3:35-6
Orge, 14:21, 43-4
Transport, 4:23-5; 8:23, 29-31; 14:23-9, 31-4, 39, 41-2, 45-6, 50-2
Coordonnateur, M. Hugh Horner, invitation à comparaître devant le Comité, 6:5; 7:4-5
Coordonnateur, M. Hugh Horner, nomination, mandat, etc., 4:15-6; 8:5-7, 14, 16; 14:8-13, 16, 18-9, 26, 29, 32-7, 40, 44, 49, 52
Et manutention, rapport Booze-Allan, 3:28; 14:35
Groupe d'étude Murta, 3:28; 4:29; 8:24, 38; 14:22, 36
Coûts, résumé, dépôt, 14:8
Rapport, 14:8, 10-1, 14-6, 23, 25-7, 29-32, 35
Dépôt, 14:7
Voir aussi Saint-Laurent, voie maritime
Wagons, 4:14-6; 14:16, 19, 23-6, 35-8, 41, 52
Wagons couverts, 4:15, 31; 14:12-3, 17-8
Wagons-trémies, 4:15, 31; 8:7, 16; 14:17-8, 22-3, 26, 29, 39-45
Voir aussi Tarifs-marchandises
- Charron, M. J.L.** (sous-ministre adjoint, Coordination, ministère des Transports)
Marchandises dangereuses, transport, 12:11, 14-5, 17, 21-2, 24-6, 30-6, 38-9, 41
- Chemins de fer**
Accidents et déraillements, 2:18-9; 6:9, 11-2, 23-5, 28, 34, 36, 39-40; 8:32, 36; 16:32
Statistiques, tableau. *Voir* Appendices
Voir aussi Mississauga, Ont.; Produits dangereux, transport—Accidents
Comparaison avec d'autres pays, 6:24-5

Chemins de fer—Suite

Électrification, 2:10-1; 9:7
 Embranchements, abandon, 4:24-5, 29; 8:25
 Hall (Emmett), rapport, recommandations, 8:24
 Neil, Comité, étude, 8:24, 38; 14:11
 Et autobus, services, 2:23-4; 4:27-8
 Lignes secondaires, 4:17; 8:23-4
 Locomotives, location à des sociétés américaines, 14:41
 Marchandises, transport, Prairies-Kamloops, C.-B., coût, etc., 4:37
 Passages à niveau, Caisse, exploitation, modifications, transfert aux provinces, 4:32-3
 Personnel, réduction, 4:17
 Prairies, réseau, restructuration, remise en état des embranchements, etc., 8:7; 14:31-2
 Sécurité, règlements, 8:35; 15:14-5; 16:12, 36
 Sécurité et entretien, 2:20-1; 4:17-9; 6:13-5, 21; 8:31, 34
 Améliorations, mesures, 6:25; 8:32-3, 36-7
 Comparaison avec d'autres pays, 6:37-8
 Coussinets à l'huile, échauffement, vérification, 6:34; 8:11
 Coussinets à rouleaux, installation, 16:12, 16, 33
 DéTECTEURS de coussinets surchauffés, 6:12, 20-1, 36, 40; 12:12-3, 32-3; 16:12, 15, 28-30
 Enquête, 8:34, 37; 15:14-5
 Inspecteurs, 6:14, 36, 43; 8:36
 Pénurie. *Voir* Transports, Commission—Employés
 Traverses en béton, 6:38
 Wagons américains, inspection, 6:40-1, 43
 Subventions, 2:22-4
 Tarifs, règlement, compagnies de navigation, non-respect, 4:33-4
 Voie ferrée, prolongation jusqu'à Inuvik, T. N.-O., 13:17
 Voies ferrées, déplacement et croisements urbains, programme. *Voir* Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides, etc.—Programme d'aide
 Voies ferrées, réseau, amélioration, 4:12
 Wagons américains au Canada, 14:16
 Wagons aux États-Unis, 4:15-7, 35; 14:16, 40
Voir aussi Produits dangereux

Churchill, Man., port

50^e anniversaire, célébration, septembre 1979, 7:28
 Dragage, programme, 3:29
 Installations, amélioration, 3:28-9; 14:47
 Navigation, saison d'ouverture, prolongation, 7:28
 Utilisation plus efficace, 7:28-9; 14:47
Voir aussi Canadien National, chemin de fer

Cloutier, M. Sylvain ex sous-ministre des Transports, mutation à un autre ministère, 2:26-8

CN Marine. *Voir* Transbordeurs, service

Colombie-Britannique

Ponts, 14:40
 Transport maritime côtier, 2:12-5
Voir aussi Vancouver, C.-B.

Colza et produits du colza, expéditions, accélération, mesures, 14:21, 29-30, 35

Commission canadienne du blé. *Voir* Blé, Commission canadienne

Comtois, M. J.-Roland (Terrebonne)

Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:37-9

Constructions navales. *Voir* Navires, construction

Corkery, M. J.C. (sous-ministre, ministère des Postes)

Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:13-4, 16, 21, 29, 34-5, 37

CP Air

Halifax-Toronto, service, 7:27
 Lignes internationales. *Voir* Air Canada

Crédits. *Voir* Ordres de renvoi

Darling, M. Stanley (Parry Sound-Muskoka)

Postes, ministère, 11:22, 24
 Budget principal 1979-1980, 11:22-5
 Postes, tarifs, augmentation, 11:23
 Timbres-poste, émission commémorative, Club Lions, 60^e anniversaire d'entrée au Canada, 11:24-5
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:12-5, 38-40
 VIA Rail Canada, Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 9:12-4, 38-40

Deniger, M. Pierre (Laprairie)

Aéroports, 7:16-9; 15:6-7
 Air Canada, tarifs réduits, vols à destination des États-Unis, 4:28
 Céréales, 3:35; 14:36-8
 Chemins de fer, 2:23-4; 4:27; 6:39-41
 Document, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, 3:10
 Élévateurs à grain, 14:37
 Marchandises dangereuses, transport, mesure législative, 12:37-9; 16:16-9
 Marchandises dangereuses, transport, 12:36-9; 16:16-8
 Marine marchande, rôle, renforcement, 3:34-5
 Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:38-41
 Montréal, Qué., transports urbains, services de trains de banlieues du CN, 8:18-20
 Nordair Ltée, cession à l'entreprise privée, 4:26; 15:7
 Organismes fédéraux investis d'un pouvoir de réglementation, 4:26
 Pilotage, Loi, révision, 3:35
 Ports, quais et brise-lames, Pointe-au-Pic, Qué., 3:37
 Postes, ministère, 11:26-7
 Budget principal 1979-1980, 11:25-7
 Postes, services, 11:25-7
 Procédure, bill, étude, 16:17-8
 Procédure, témoins invités à comparaître, 16:17-8
 Produits dangereux, transport, 12:36-7
 Québec, ville, port, 3:36
 Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:26-8
 Transports, Commission, direction de la recherche, 4:26-7
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:10, 34-7; 6:38-41; 7:16-9; 8:18-20; 9:34-6; 13:13-5; 14:36-8; 15:6-7
 Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:22-4
 Transports aériens, vols nolisés intérieurs, 4:28
 Transports du Nord Limitée, Société, 13:13-5
 VIA Rail Canada Inc., création, mesure législative, recours à, possibilité, 2:24
 VIA Rail Canada, Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:23-4; 9:34-6
 Députés, rôle, responsabilités, 9:37, 45
Desmarais, M. Louis R. (Dollard)
 Pilotage obligatoire, zones, 5:7

- Desmarais, M. Louis R.**—*Suite*
 Saint-Laurent, voie maritime, 5:6-7
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:5-7
- Détroit, rivière, trafic, réglementation, compétence, etc.**, 15:20-1
- Dionne, M. Maurice A.** (Northumberland-Miramichi)
 Air Canada et Eastern Provincial Airways, 4:35-6; 7:25-7
 Chemins de fer, 4:33-5
 CP Air, Halifax-Toronto, service, 7:27
 Eastern Provincial Airways, provinces de l'Atlantique, services, maintien, 7:25
 Miramichi, rivière, dragage, travaux, 5:18
 Nordair Ltée, cession à l'entreprise privée, 7:25-6
 Pilotage de l'Atlantique, Administration, tarifs, augmentation, 5:17-8
 Ports, quais et brise-lames, Chatham, N.-B., quai, réparation, 5:18
 Saint-Laurent, voie maritime, 5:15-7
 Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:9-12
 Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:33-6
 Transports, Commission, division dans l'Ouest, établissement, 4:34
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:15-8; 7:25-7; 9:31-4; 10:8-12, 30
 Transports aériens, 4:34; 7:25-7
 Transports du Nord Limitée, Société, 5:18
 VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 9:31-4
- Dubin, Commission.** Voir Transports aériens—Sécurité
- Eastern Provincial Airways (EPA)**
 Provinces de l'Atlantique, services, maintien, 7:25
 Voir aussi Air Canada; Nordair Ltée
- Eastman, M. E. W.** (directeur, perfectionnement des réseaux ferroviaires, Commission canadienne des transports)
 Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:32-3
- Élévateurs à grain, terminus intérieurs**, 14:37, 43-5, 50-1
- Ellis, M. Jack** (Hastings)
 Avions légers, efficacité, 4:32
 Brise-glace, *CCGS John Cabot*, affrètement, 3:26
 Chemins de fer, 4:32-3; 6:36-7, 40
 Élection à titre de vice-président, 1:7
 Garde côtière, 3:26-7
 Marchandises dangereuses, transport, 16:4, 10
 Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:36
 Organismes fédéraux investis d'un pouvoir de réglementation, 4:32
 Pollution des eaux, pétrole, déversements, *Arrow*, naufrage, allusions, 3:26
 Procédure, comité directeur, membres, nombre, 1:8
 Produits dangereux, transport, 6:37-8
 Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:31-3
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:25-8; 6:36-8, 40
- Ellison, M. T.D.** (directeur, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports)
 Marchandises dangereuses, transport, 12:11-20, 23-30, 33-7, 39-42; 16:6-10, 12, 14-26, 28-35
- Énergie.** Voir Transports—Avenir
- Énergie, conservation, mesures.** Voir Transbordeurs, service, CN Marine, côte est
- États-Unis, président Carter, visite au Canada**, 9 et 10 novembre 1979, annulation, 4:24, 38
- Ferguson, M. Eric W.** (Saint-Jean, N.-B.)
 Marchandises dangereuses, transport, 12:9
 Procédure, bill, étude, 12:9
 Saint-Jean, N.-B., port, 15:12-3
 Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 15:13
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 15:12-3
- Flis, M. Jesse** (Parkdale-High Park)
 Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:26-8
 Produits dangereux, transport, 6:27-8
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:26-8
- Forrestall, M. J. Michael** (Dartmouth-Halifax-Est)
 Air Canada et Canadien National, rapport annuel de 1978-1979, Comité, étude, 7:43
 Chemins de fer, 16:16
 Députés, rôle, responsabilités, 9:45
 États-Unis, président Carter, visite au Canada, 9 et 10 novembre 1979, annulation, 4:24, 38
 Garde côtière, collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:34
 Marchandises dangereuses, transport, 12:26; 16:13-4, 16-8, 28, 37-8
 Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:6; 16:37-8
 Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:24
 Procédure, élection à titre de président, 1:6
 Procédure, témoins invités à comparaître, 5:20
 Produits dangereux, transport, 16:28
 Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:13, 26-7
 Transports, 6:22; 9:44-5
 Transports, Comité, titre et attributions, modification, 11:4
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:14; 6:22, 37; 9:44; 10:13, 26; 13:23; 15:13
 Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:9-12
 Transports du Nord Limitée, Société, 13:23
- Fraleigh, M. Sid** (Lambton-Middlesex)
 Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:36-7
- Franche, M. Pierre A.H.** (président, Conseil des ports nationaux)
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:35-6, 40; 5:10-1
 Voir aussi Ports nationaux, Conseil—Président
- Fraser, l'hon. John A.** (Vancouver-Sud; ministre des Postes et ministre de l'Environnement)
 Postes, bureaux, Travaux publics, ministère, dépenses, 11:37
 Postes, ministère
 Budget principal 1979-1980, 11:5-41
 Centres de contrôle de l'information recueillant des renseignements sur les syndicats, 11:15
 Communications électroniques, 11:20-1
 Conventions collectives, renégociation, 11:6, 12, 14-5, 22
 Courrier, 11:10, 20, 33
 Déficit, 11:7, 29
 Dépenses, réduction, 11:6, 17

Fraser, l'hon. John A. — Suite

Postes, ministère — Suite

- Effectifs, réduction, 11:9, 26-7, 31-3
- Employés, griefs, 11:15, 34-5
- Employés, moral, 11:29
- Rapport annuel 1979-1980, 11:6
- Relations ouvrières-patronales, 11:32, 40-1
- Réseau de transport ou de communication, 11:19-20
- Syndicat des postiers, extrémistes de gauche, infiltration, allégations de M. D. McDermott, président du Congrès du travail du Canada, 11:11-2
- Système métrique, conversion, 11:24
- Transformation en une société de la Couronne, mesure législative, 11:10, 18, 22
- Postes, services, 11:18
 - Amélioration, mesures, 11:6-7, 28-9, 36, 38-9
 - Calgary, Alb., courrier, livraison, retard, 11:29
 - Courrier, livraison, 11:6-7, 16-7, 26-7, 29, 32, 36-8
 - Courrier de nuit (poste prioritaire), programme, 11:6, 19
 - Entreprises privées, concurrence, 11:6-7, 36-7
 - Messageries rurales, entreprises, contrats, renouvellement, 11:22-3
 - Postes, tarifs, augmentation, courrier de première classe, 11:12-3, 38
 - Timbres-poste, émission commémorative, Club Lions, 60^e anniversaire d'entrée au Canada, 11:25
- Toronto, Ont., postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:13-4, 30

Friesen, M. Benno (Surrey-White Rock-North Delta)

- Chemins de fer, sécurité et entretien, 6:43
- Produits dangereux, transport, 6:42-4
- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:42-4

Fulton, M. James (Skeena)

- Avions, radiobalises de secours et indicateurs des points de chute, 7:12
- Colombie-Britannique, transport maritime côtier, transbordeurs, service, exploitation, financement, etc., 2:12-3
- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:8-12
- Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:12-3
- Transports aériens, 2:12-3; 7:8-12
- VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:13

Garde côtière

- Brise-glace *John A. Macdonald*, location, 3:26
- Collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:33-4
- Flotte, entretien, réparation et remplacement, programme, 3:24, 30
- Hélicoptères, service, accord conclu avec l'administration aérienne de Transport Canada, 3:26-7
- Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
- Navire *Spindrift*, 3:29-30
- Terre-Neuve, surveillants de touées, licenciements, 5:12-4

Gass, M. Mel (Malpèque)

- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 15:15-8

Giroux, M. R.Y.J. (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports)

- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:13-4, 20; 15:17-8
- Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:11, 15, 17-8, 22

Gouvernement, information, documents confidentiels, mesure législative, 12:8

Green, M. J.H. (directeur, services des chemins de fer, Commission canadienne des transports)
 Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:15

Hall (Emmett), rapport. Voir Chemins de fer—Embranchements, abandon; Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau

Hargrave, M. Bert (Medicine Hat; secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture)
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:43-4

Harquail, M. Maurice (Restigouche)

- Air Canada, 4:22; 8:32
- Cabinet principal (petit cabinet), composition, ministres exclus, ministre d'État aux Transports, 3:19-20
- Chemins de fer, 8:32-3
- Cloutier, M. Sylvain, ex sous-ministre des Transports, mutation à un autre ministère, 2:26
- Gouvernement, information, documents confidentiels, mesure législative, 12:8
- Howie, M. J. Robert, ministre d'État aux Transports, comparution devant le Comité, 2:25-7
- Marchandises dangereuses, transport, 12:6, 8, 20-3
- Ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:20
- Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 8:31; 12:22
- Ports, Belledune et Dalhousie, N.-B., ports en eau profonde, expansion, 3:21, 40
- Ports, mesure législative, 3:20, 22, 39-40
- Ports nationaux, Conseil, 3:22, 40
- Procédure
 - Bill, étude, 12:8
 - M., 12:6
 - Comité directeur, membres, nomination, 1:8
 - Comité directeur, rapports, deuxième, m. d'am., 3:8
 - Séances, calendrier, modification, 8:38
 - Secrétaires parlementaires, droit de poser des questions aux fonctionnaires du ministère, 12:20
 - Secrétaires parlementaires, interventions, président du Comité, proposition, 1:6
- Produits dangereux, transport, 8:31-2; 12:21-3
- Recherche et sauvetage, Nouveau-Brunswick, 3:40
- Transports, Commission
 - Budget principal 1979-1980, 4:19-23
 - Division dans l'Est, établissement, proposition, 4:21
 - Division dans l'Ouest, établissement, 4:21
 - Employés, 8:32; 9:41
- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:8, 10, 19-22, 39-40; 8:31-3, 38; 9:25-7, 41-2
- Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:10; 2:25-7
- Transports aériens, 4:20
- VIA Rail Canada Inc.
 - Création, mesure législative, recours à, possibilité, 9:41
 - Et CN, relations, 9:27
 - Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:26; 4:19-21; 9:25-6, 41-2

- Hase, M. E.J.** (directeur, Sécurité et normes ferroviaires, Commission canadienne des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:10, 16-20, 23, 26, 39-41
- Henderson, M. M.K.** (directeur général, Transport ferroviaire, ministère des Transports)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:22-3
- Horner, M. Hugh** (Coordonnateur du transport des grains, Commission canadienne des grains)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:9-11, 13, 18-25, 28-30, 32-7, 39-48, 52
Voir aussi Céréales—Transport—Coordonnateur
- Hovdebo, M. Stan J.** (Prince-Albert)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:25-6
- Howie, l'hon. J. Robert** (York-Sunbury; ministre d'État (Transports))
Arctique, région, brise-glace, *M.V. Arctic*, 3:10; 5:20
Brise-glace, catégorie R, construction, 3:11
Canartic Shipping Company Limited, participation financière, 3:10
Churchill, Man., port, installations, amélioration, 3:29
Comparution devant le Comité, 2:25-7
Documents, impression dans les deux langues officielles, 3:11
Garde côtière
Collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:33-4
Flotte, entretien, réparation et remplacement, programme, 3:24
Terre-Neuve, surveillants de touées, licenciements, 5:13-4
Marine marchande, navires, achat à l'étranger, taxe de 25%, 5:19
Marine marchande, rôle, renforcement, 3:16-7
Ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:12, 20
Miramichi, rivière, dragage, travaux, 5:18
Navigation, Arctique, région, navires canadiens, utilisation, 5:19
Navires, construction, assistance, 5:19
Navires de pêche, construction, flotte hauturière, stimulants fiscaux, 3:14-5
Nord canadien, mines Polaris et Cominco, minéraux, transport par des navires canadiens, 5:19
Pétrole et gaz, prix, augmentation, propriétaires de navires canadiens naviguant dans les eaux internationales, exemptions, 3:24
Pilotage de l'Atlantique, Administration, tarifs, augmentation, 5:17-8
Pilotage du Pacifique, Administration, responsabilités en cas d'accident, 3:31
Pollution des eaux, pétrole, déversements, *Arrow*, naufrage, allusions, 3:16
Pollution maritime, Caisse des réclamations, frais d'administration, 5:21
Ports, Belledune et Dalhousie, N.-B., ports en eau profonde, expansion, 3:21, 40
Ports, mesure législative, 3:20, 22-3
Ports, quais et brise-lames
Administration, gouvernement, responsabilité, 5:20-1
Entretien, programme, restrictions budgétaires, 5:21
Pointe-au-Pic, Qué., 5:9, 11-2
Ports nationaux, Conseil, dépenses pour 1979-1980, 3:11
Saint-Laurent, voie maritime
Conseil d'administration, 3:14
Frais d'exploitation, récupération, 5:6
Navigation, saison, prolongation, 5:5-6
Péage, augmentation, 3:13-4; 5:6, 8, 16
- Howie, l'hon. J. Robert—Suite**
Saint-Laurent, voie maritime —*Suite*
Recherche et développement, programme, 3:11
Welland, canal, capacité, accroissement, étude, 3:11, 31
Saint-Laurent, voie maritime, Conseil consultatif, établissement, 3:13; 5:8, 16-7
Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 3:32; 5:13, 15
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:9-17, 19-26, 29-32, 37, 40; 5:4-6, 8-9, 11-3, 15-21
Transports, ministère, transports par eau, Administration, 3:10-1
Transports du Nord Limitée, Société, 5:18
- Ittinuar, M. Peter** (Nunatsiaq)
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 13:11-2
- Jelinek, M. Otto** (Halton; secrétaire parlementaire du ministre des Transports)
Céréales, 4:14-5
Chemins de fer, wagons aux États-Unis, 4:15
Marchandises dangereuses, transport, 12:18-20, 42; 16:5
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:5
Procédure
Comité directeur, rapport, troisième, 14:7
Président, élection, 1:6
Témoins invités à comparaître, 1:14; 14:6; 16:5
Produits dangereux, définition, 12:19
Produits dangereux, transport, 12:18-20, 42
Question de Règlement—allégations de M. Blaikie, 4:12-3
Transports, Commission
Budget principal 1979-1980, 4:12-6
Division dans l'Est, établissement, proposition, 4:13-4
Division dans l'Ouest, établissement, 4:13-4
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:5; 14:6
Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:14
VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 4:12-3
- Jupp, M. Alex** (Mississauga-Nord)
Chemins de fer, 16:15, 23-4
Marchandises dangereuses, transport, 16:13-5, 37
Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:22-3, 25-6; 16:13-5, 37
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:28, 30
Postes, services, 11:28-30
Procédure, bill, étude, 16:13
Produits dangereux, transport, 16:14-5
Toronto, Ont., postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:29-30
Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:22-6
- Lamontagne, l'hon. J. Gilles** (Langelier)
Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:5, 8-12, 42
- Lapointe, M. Charles** (Charlevoix)
Aéroports, voitures, sociétés de location, 7:19
Marine marchande, 3:23-4
Nordair Ltée, 7:19, 21
Pétrole et gaz, prix, 3:24
Ports, mesure législative, 3:23
Ports, quais et brise-lames, Chicoutimi, Qué., 5:9-11

Lapointe, M. Charles—Suite

Ports, quais et brise-lames, Pointe-au-Pic, Qué., 5:9-10, 12
 Procédure, documents, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, 3:10-1
 Québec, ville, port, terminus forestier, établissement, 5:9, 11
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:11, 23-5; 5:8-12; 7:9-21
 Transports aériens, service régional, 7:19-21

Lewis, M. Doug (Simcoe-Nord)

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:36-7

Lumley, M. Ed (Stormont-Dundas)

Aéroports, 7:6; 15:10, 23
 Air Canada, 4:7-8; 7:5, 43; 14:6; 16:5
 Blé, Commission canadienne, 14:11-2
 Céréales, 14:46
 Expéditions, 14:47-8, 50
 Grains américains transportés par des navires canadiens, 14:46-7
 Transport, 8:5-7, 38; 14:9-13, 34, 49
 Coordonnateur, M. Hugh Horner, invitation à comparaître devant le Comité, 6:5; 7:4-5
 Wagons couverts, 14:12
 Chemins de fer
 Accidents et déraillements, 6:9
 Électrification, 2:10; 9:7
 Embranchements, abandon, Hall (Emmett), rapport, recommandations, Neil, Comité, étude, 8:38; 14:11
 Sécurité et entretien, 6:12; 12:12-3
 Churchill, Man., port, 14:47
 Députés, rôle, responsabilités, 9:37
 Marchandises dangereuses, transport, 12:5-9, 11-4, 31, 41-2; 16:4-6, 8-10, 32-5, 37-8
 Ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:12
 Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:6, 9, 11; 12:13; 16:37-8
 Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:14-5
 Ports, quais et brise-lames, 15:23-4
 Procédure
 Bill, étude, 12:6-9; 16:5
 M., 12:5
 Comité directeur
 Membres, nombre, m., 1:7-8
 Rapports, deuxième, 3:7
 Rapports, quatrième, 14:7
 Séances, calendrier, modification, 8:37-8
 Séances, nombre, 3:7-8
 Témoins invités à comparaître, 3:7-8, 39; 5:20; 6:5; 7:4-5; 14:6; 16:5
 Produits dangereux, produits toxiques, réglementation, 6:12
 Produits dangereux, transport, 6:9-11; 12:11-4, 31, 41-2; 16:8-9, 33-5
 Saint-Laurent, voie maritime, 3:12-4; 5:8; 14:47
 Saint-Laurent, voie maritime, Conseil consultatif, établissement, 3:13
 Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau, 8:7; 14:12-4, 48; 15:11
 Toronto, Ont., aéroport de l'île, service de transporteur ADAC, 7:6-8
 Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:6-8
 Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:20-2

Lumley, M. Ed—Suite

Transports
 Avenir, énergie, répercussions, études, 2:11
 Intermodaux, étude, 9:7
 Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs*, 7:6-7; 9:6; 15:10-1
 SOMPS, rapport, 2:9-10
 Tarifs, réglementation, diminution et/ou suppression, 4:6-7
 Transports, Commission
 Budget principal 1979-1980, 4:5-9
 Division dans l'Ouest, établissement, 4:5
 Employés, pénurie, réduction du nombre, etc., 4:9; 7:42
 Rôle, réduction, 4:8
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:7, 12-5, 39; 5:8, 20; 6:5-6, 8-12; 7:4-8, 42-3; 8:5-7, 37-8; 9:4-9, 36-8; 10:20-2; 13:5-8, 20-3; 14:6, 9-14, 34, 46-9; 15:9-11, 22-4
 Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 1:10, 12, 14-5; 2:6-11, 25
 Vote demandé, 2:25
 Transports aériens, 15:9-11
 Transports du Nord Limitée, Société, 13:6-8, 20-2
 Vancouver, C.-B., port, 14:47-8
 VIA Rail Canada Inc., création, mesure législative, recours à, possibilité, 9:8-9
 VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:7-10; 9:8, 36-8

MacLellan, M. Russell (Cap Breton-The Sydneys)

Garde côtière, collège, Point Edward, N.-É., annexe, construction, 3:33-4
 Navigation, Clarke Steamships Ltd., subventions, 8:26-8
 Ports, Sydney, N.-É., 3:32-4
 Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 3:32; 10:15-8, 28-30
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:32-4; 8:26-8; 10:15-8, 28-30

Magee, M. J.A.D. (commissaire et président du Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, Commission canadienne des Transports)

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:7-12, 17-21, 23-6, 31-3, 37-44

Malone, M. Arnold (Crowfoot)

Procédure, 1:6

Marchandises dangereuses, transport, mesure législative

Accords avec les provinces, négociation, 12:16-7, 21, 38-9; 16:16, 18, 27
 Autres lois, application parallèle, 12:15, 17-8, 20, 32, 34, 36-7; 16:35-6
 Comparution de divers groupes, associations, etc.
 Justice, ministère, représentants, 12:36; 16:23-7, 35
 Transport, ministère, représentants, 12:11-42; 16:6-10, 12, 14-26, 28-35
 Consultations avec les provinces, la CCT, les industries, etc., 12:17, 21, 38
 Objectif, 12:10, 16, 21-2, 28, 30, 32
 Pouvoirs de réglementation, 16:16-7, 26, 28
 Présentée à la dernière session, modifications, 16:6-8
 Voir aussi Appendices
 Provinces, appui, 12:17, 35-8
 Règlements concernant tous les moyens de transport de produits dangereux, inclusion, 12:15-8, 21, 23, 26, 30; 16:19-20
 Répercussions économiques, 16:9-10, 12, 25

Marchandises dangereuses, transport, mesure législative—Suite

Sanctions prévues, 16:15
Terminologie, 12:21-2

Marchandises dangereuses, transport—C-25. Ministre des Transports

Art. 1, réservé, 12:5
Étude, 12:5-42; 16:4-38

Marine marchande

Navires, achat à l'étranger, taxe de 25%, 3:24-5; 5:19
Navires canadiens, 3:23-4
Voir aussi Pétrole et gaz, prix, augmentation
Rôle, renforcement, 3:16-8, 24, 34-5, 38; 14:46

Marsham, M. R.J. (administrateur adjoint, Transport ferroviaire, ministère des Transports)

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:26-8

Mayer, M. Charles (Portage-Marquette)

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 10:24-5

Mazankowski, l'hon. Donald (Vegreville; ministre des Transports)**Aéroports**

Autonomie, création de commissions, etc., 7:35; 15:9-10, 21-2
Charlottetown, Î.-P.-É., 15:16
Développement, programme communautaire, 7:37
Hamilton, Ont. (Mount Hope), expansion, 7:6, 22-3, 42
London, Ont., expansion, 7:38-9
Petits aéroports, 7:36-7
Prince-Albert, Sask., 15:7
Regina, Sask., 15:22
Sécurité, normes, 7:34-5
Voitures, sociétés de location, 7:16-9; 15:6-7
Waterloo-Wellington, Ont., installations, amélioration, 7:40-1
Windsor, Ont., 15:19-20

Air Canada, DC-9, sécurité, révision, enquête, etc., 8:33

Air Canada et CP Air, lignes internationales, coopération, 7:5

Aviation civile, sécurité, enquête, 8:33, 37

Avions, petits avions, règlements d'ordre économique, réduction, 7:26

Avions, radiobalises de secours et indicateurs des points de chute, 7:12

Blé, Commission canadienne, fonctions, pouvoirs, etc., 8:6-7; 14:11-2

Canadien National

Churchill, Man., service, embranchement Herchmer, réfection, 7:29

Et Canadien Pacifique, Prince-Rupert, C.-B., services, accord d'échange, 7:29

Wagons-trémies, 14:42

Canadien Pacifique, nationalisation, 14:50

Céréales

Expéditions, 7:28; 14:25-8, 47-8, 50

Exportations, 8:29; 14:9, 17-8, 28, 30-1, 51

Frais de surestaries, 14:38

Grains américains transportés par des navires canadiens, 14:17, 38, 46-7, 49-50

Transport, 8:5-7, 14, 16, 24, 30-1, 38; 14:22, 25, 28-9, 31-2, 42, 50, 52

Coordonnateur, M. Hugh Horner, nomination, mandat, etc., 14:8-9, 11-2, 16, 18, 26, 29, 32, 52

Groupe d'étude Murta, coûts, résumé, dépôt, 14:8

Groupe d'étude Murta, rapport, 14:8, 15-6, 26-7, 29

Mazankowski, l'hon. Donald—Suite**Céréales—Suite****Transport—Suite**

Groupe d'étude Murta, rapport—Suite

Dépôt, 14:7

Wagons, 14:16, 25

Wagons couverts, 14:17-8

Wagons-trémies, 8:7, 16; 14:17, 26, 29, 42

Chemins de fer

Accidents et déraillements, 2:19; 6:24-5

Comparaison avec d'autres pays, 6:24-5

Embranchements, abandon, 8:25

Hall (Emmett), rapport, recommandations, Neil, comité, étude, 8:24, 38

Et autobus, services, 2:23

Lignes secondaires, 8:23-4

Prairies, réseau, restructuration, remise en état des embranchements, etc., 8:7; 14:31-2

Sécurité, règlements, 8:35

Sécurité et entretien, 2:20-1; 6:13, 15; 8:11, 31, 34, 37

Comparaison avec d'autres pays, 6:37

Détecteurs de coussinets surchauffés, installation, 6:12

Enquête, 15:14-5

Inspecteurs, 6:14

Subventions, 2:23-4

Wagons canadiens aux États-Unis, 14:16

Churchill, Man., port

50^e anniversaire, célébration, septembre 1979, 7:28

Navigation, saison d'ouverture, prolongation, 7:28

Utilisation plus efficace, 7:28-9

Cloutier, M. Sylvain, ex sous-ministre des Transports, mutation à un autre ministère, 2:27-8

Colombie-Britannique, transport maritime côtier, transbordeurs, service, exploitation, financement, etc., 2:13-4

Comparution devant le Comité, 3:7-8

Détroit, rivière, trafic, réglementation, compétence, etc., 15:20

Élévateurs à grain, terminus intérieurs, 14:5

Garde côtière, inspecteurs, qualifications requises, 8:35

Marchandises dangereuses, transport, 12:6-7, 9-10

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 7:23; 8:34; 12:10

Blessures causées aux poumons et aux voies respiratoires par l'inhalation des gaz toxiques, examens médicaux, poursuites, etc., 6:30

Commission royale d'enquête, création, 6:29

Enquête de la CCT, 6:13-5, 29-30, 33, 42; 8:8-9

Enquête indépendante (Grange), 8:8-9, 11; 15:8, 15

Lettre de félicitations adressée à toutes les personnes et organismes qui ont participé aux opérations, 6:6-7

Personnes évacuées, permission de retourner à leur domicile, 6:26

Personnes lésées par, indemnisation, 6:29

Poursuites contre le CP, 6:30

Wagon ayant causé l'accident, origine américaine, possibilité, 6:39

Montréal, Qué., ADAC, service de transporteur, etc., 7:30

Montréal, Qué., transports urbains, services de trains de banlieues du CN, 8:19-20

Navigation, Clarke Steamships Ltd., subventions, 8:26-8

Nordair Ltée, cession à l'entreprise privée, 7:20-2, 26; 15:7

Procédure, bill, étude, 12:7, 9

Mazankowski, l'hon. Donald—Suite

- Produits dangereux, transport
 - Accidents, 6:23
 - Augmentation, 6:16
 - Étiquetage et identification, 8:32
 - Inspecteurs, 6:22
 - Matières radioactives, 8:32
 - Mesure législative, 2:19; 6:12-3, 22, 35-6; 7:23, 25, 37-8; 8:32, 35
 - Par avions, 7:23
 - Par camions, 6:14; 7:24-5
 - Par chemins de fer, 6:29, 42; 7:23; 8:11-2
 - Par la poste, 8:32
 - Produits inflammables et produits toxiques, séparation, 6:15
 - Règlements, 6:14-5, 29-30, 35; 8:36; 12:10
 - Sécurité, amélioration, mesures, 6:12-6, 29-30
- Saint-Jean, N.-B., port, sécurité, enquête, etc., 15:12-3
- Saint-Laurent, voie maritime, céréales, transport, 14:46-7
- Saint-Laurent, voie maritime, navigation, saison, prolongation, 14:47
- Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau, 8:7-8; 15:11
 - Autres produits agricoles, 14:14
 - Gouvernement, position, 14:12-4, 43
 - Groupe d'étude Murta, rapport, 14:48-9
 - Hall (Emmett), rapport, recommandations, 14:14
- Terre-Neuve, transports routiers et ferroviaires, Commission d'enquête fédérale-provinciale (Sullivan), 8:28
- Toronto, Ont., aéroport de l'île, service de transporteur ADAC, liaisons avec Montréal, Québec et Ottawa, 7:6-7
- Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:6, 8, 22-3
- Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 15:13, 17-8
- Transports
 - Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs*, 7:8; 15:9, 11
 - Réseau national, amélioration, public, consultation, 2:9
 - SOMPS, rapport, 2:9-10
 - Subventions annuelles, gouvernementales et privées, 7:41
- Transports, Commission
 - Division dans l'Ouest, établissement, 8:15
 - Employés, 7:31-2
 - Pénurie, réduction du nombre, etc., 6:15; 7:31-2, 43; 8:15
 - Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
- Transports, ministère
 - Budget principal 1979-1980, 6:6-7, 12-6, 22-6, 29-31, 35-7, 39, 41-2; 7:5-13, 16-32, 34-5, 37-43; 8:5-16, 18-20, 22-38; 14:5, 7-9, 11-8, 22-3, 25-32, 38, 42-3, 46-52; 15:6-22
 - Budget supplémentaire (A) 1979-1980, 1:13-4; 2:7-11, 13-4, 16-25, 27-8
- Transports aériens
 - Accidents, écrasements, etc., 7:9; 15:21
 - Communications air-sol, 7:35
 - Contrôles et réglementation, diminution, 7:27-8
 - Îles de la Reine-Charlotte, C.-B., subvention aux usagers, 2:13
 - Navigation aérienne, système d'aide, amélioration, 7:37
 - Opérateurs de radio, grève, négociations, 7:9, 11, 39-40
 - Politique nouvelle, élaboration, 7:26
 - Routes aériennes, permis d'utilisation, octroi, libéralisation, 7:26
 - Sécurité, Commission d'enquête Dubin, 15:21
 - Sécurité, enquête, 8:33-4; 15:14
 - Sécurité, normes, 7:9-10, 12, 31, 40; 15:11
 - Service régional, Est du Canada, rationalisation, 7:20
 - Système, orientation, 7:26

Mazankowski, l'hon. Donald—Suite

- Transports aériens—Suite
 - Tarifs, 7:26; 15:10
 - Transporteurs régionaux, 7:39
- Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides, etc., programme d'aide, 8:12
- Vancouver, C.-B., port, 14:47-8
- VIA Rail Canada Inc.
 - Création, mesure législative, recours à, possibilité, 2:8, 24, 27; 8:18
 - Création, recours à un crédit de \$1, 2:8
 - Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:11
 - Améliorations, mesures, 2:27
 - Avenir, public et organismes, consultation, 2:8
 - Caprêol-Winnipeg, 2:7
 - Comité, étude, 2:9
 - Commercialisation, service, 2:17, 24-5
 - Critique, télévision, réseau CTV, émission *W-5*, 2:27
 - Edmonton-Calgary, 2:21-2
 - Équipement neuf, acquisition, 8:10
 - Et *Go Transit*, système, 2:16
 - Jasper-Prince-Rupert, 2:14
 - Montréal-Toronto, 2:10
 - Ontario, région du Nord, 8:10, 22-3
 - Plan final, application, 2:10
 - Position, 2:7
 - Samson, rapport, 2:8
 - Service, qualité, diminution, 2:14
 - Subvention de \$277 millions, 2:7; 8:10
 - Transport 2000, position, 2:8
 - Voyages touristiques à forfait, etc., 8:18
 - Wagons-lits, changement à Winnipeg, Man., 2:10, 14
- Voir aussi* VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs transcontinental et régionaux

McDermid, M. John (Brampton-Georgetown)

- Aéroports, 7:13-4; 15:8-9
- Arctique, région, brise-glace, *M.V. Arctic*, 5:20
- Garde côtière, 3:29-30
- Marchandises dangereuses, transport, 12:30, 39-41; 16:21-4, 32, 37
- Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:17; 8:11; 12:39-40; 15:7-8; 16:23-4, 37
- Lettre de félicitations adressée à toutes les personnes et organismes qui ont participé aux opérations, m., 6:6
- Montréal, Qué., ponts Champlain et Jacques-Cartier, 3:31
- Pilotage du Pacifique, Administration, responsabilités en cas d'accident, 3:31
- Pollution, contrôle au-dessus du Saint-Laurent et du lac Ontario, DC-3, utilisation, 3:30
- Pollution maritime, Caisse des réclamations, frais d'administration, 5:21
- Ports, quais et brise-lames, 5:20
- Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:15-8, 37
- Postes, services, 11:16-8, 37
- Procédure, comité directeur, rapport, troisième, 14:7
- Procédure, vice-président, élection, 1:7
- Produits dangereux, transport, 6:16-8; 8:11; 12:39-41; 16:21-4
- Recherche et sauvetage, côte ouest, services, amélioration, 3:30

McDermid, M. John—Suite

- Saint-Laurent, voie maritime, Welland, canal, capacité, accroissement, étude, 3:31
 Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:13-5
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:20, 29-31; 5:20-1; 6:6, 16-8; 7:13-5; 7:11-3; 13:8-10, 22; 15:7-9
 Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:16, 18
 Transports, Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs*, 15:8-9
 Transports du Nord Limitée, Société, 13:8-10, 22
 Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides etc., programme d'aide, 8:12-3
 VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:16, 18; 8:12

McDermott, M. Dennis. Voir Postes, ministère—Syndicat des postiers**McKenzie, M. Dan (Winnipeg-Assiniboine; secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale et du ministre des Affaires des anciens combattants)**

- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 10:13-5

McLean, M. Walter (Waterloo)

- Aéroports, Waterloo-Wellington, Ont., installations, amélioration, 7:40-1
 Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:39-40
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:40-1; 8:16-8; 9:27-31
 VIA Rail Canada Inc., conseils consultatifs régionaux, établissement, 9:28-9
 VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:16-8; 9:27-31

McLeish, M. W.M. (administrateur, Administration canadienne du transport aérien, ministère des Transports)

- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:11, 13-6, 24, 29-30, 36, 38; 15:16, 19, 21-3

Ministres du cabinet, ministre d'État aux Transports, fonctions et attributions, 3:12, 20**Miramichi, rivière**

- Dragage, travaux, 5:18
Voir aussi Navigation

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:9, 22, 26; 7:22-3, 38; 8:31, 34-5, 39; 12:13, 22, 31-3, 39-40; 16:13-5, 23, 25-6

- Avertissements préalables de la part de certains organismes, 6:27-8
 Blessures causées aux poumons et aux voies respiratoires par l'inhalation des gaz toxiques, examens médicaux, poursuites, etc., 6:28, 30
 Commission royale d'enquête, création, 6:28-9, 33
 Coûts, 6:11, 27-8, 36
 Déclaration d'expédition, 6:17-8
 Enquête de la CCT, 6:8, 10-1, 13-5, 17-8, 21, 28-31, 33, 35, 37-8, 40-2; 8:8-9
 Enquête indépendante (Grange), 8:8-9, 11; 15:7-8, 14; 16:14, 24, 37-8
 Lettre de félicitations adressée à toutes les personnes et organismes qui ont participé aux opérations, 6:5-7, 23, 27
 M. (M. McDermid), 6:6
 Matériel roulant, origine et destination, numéro du train, etc., 6:38-40

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP...—Suite

- Personnes évacuées, permission de retourner à leur domicile, 6:25-6
 Personnes lésées par, indemnisation, 6:28-9
 Poursuites contre le CP, 6:27-8, 30
 Wagon ayant causé l'accident, origine américaine, possibilité, 6:39-40
 Wagon endommagé, colmatage, 6:26

Mitchell, M^{me} Margaret (Vancouver-Est)

- Marchandises dangereuses, transport, 16:19-21
 Procédure, bill, étude, 16:20-1

Montréal, Qué.

- ADAC service de transporteur, 7:29-30
 Ponts Champlain et Jacques-Cartier, profits et déficits, 3:31
 Port. *Voir* Céréales—Manutentionnaires de grain
 Postes, centre d'acheminement et de triage, 11:29
 Transports urbains, services de trains de banlieues du CN, coût, financement, 8:18-20

Murta, groupe d'étude. Voir Céréales—Transport**Navigation**

- Arctique, région, navires canadiens, utilisation, 5:19
 Clarke Steamships Ltd., subventions, 8:26-8
 Côte est, aides à la navigation, appareils Loran, installation, 5:12-3, 16
Voir aussi Chemins de fer—Tarifs, règlement

Navires, construction

- Assistance, 5:19
 Emplois, création, Canadiens, embauche, 3:18
 Et réparation, contrats, programme de \$150 millions, 3:25

Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:14-5, 18, 38**Neil, Comité. Voir Chemins de fer—Embranchements, abandon—Hall (Emmett), rapport, recommandations****Neil, M. Douglas (Moose Jaw)**

- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:44-5

Nordair Ltée

- Cession à l'entreprise privée, 4:26; 7:19-22, 25-6; 15:7
 Eastern Provincial Airways, offre d'achat, 7:19
 Québécois, offre d'achat, 7:19

Nord canadien, mines Polaris et Cominco, minéraux, transport par des navires canadiens, 5:19**Normandeau, M. Paul D. (président, Administration de la voie maritime du St-Laurent, ministère des Transports)**

- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 5:7

Nylanger, M. Terry A. (The Battlefords-Meadow Lake)

- Aéroports, 15:22
 Céréales, 14:34-5
 Marchandises dangereuses, transport, 12:26-8
 Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:35-7, 39
 Postes, services, 11:35-7
 Produits dangereux, transport, 12:26-8
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:34-5; 15:22

Nystrom, M. Lorne (Yorkton-Melville)

- Transports, ministère, budget principal 1978-1980, 14:14-8

Ordres de renvoi

Bill, 12:3

Voir aussi Bill déferé et le nom particulier du bill

Comité, composition, 1:3

Crédits

Pour 1979-1980, budget principal, 3:3

Pour 1979-1980, supplémentaires, 1:3, 11

Voir aussi les noms particuliers des ministères, agences-gouvernementales, etc.**Organismes fédéraux** investis d'un pouvoir de réglementation, 4:26, 32**Peters, M. Arnold** (Timiskaming)

Chemins de fer, sécurité et entretien, 6:34

Marchandises dangereuses, transport, 12:8-9, 14-7

Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 6:33, 35

Procédure, bill, étude, 12:8-9

Produits dangereux, transport, 6:34-5; 12:14-6

Transports, Commission, employés, pénurie, réduction du nombre, etc., 6:34

Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:33-5; 8:20-3; 9:9-11, 43-4

Transports, tarifs, fixation à des taux très bas afin d'encourager les gens à utiliser les transports publics, étude, 9:44

VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:20-3; 9:9-11, 43-4

Pétrole et gaz

Prix, augmentation, propriétaires de navires canadiens navigant dans les eaux internationales, exemptions, 3:24

Voir aussi Transports du Nord Limitée, Société**Pilotage** obligatoire, zones, 5:7**Pilotage, Loi**, révision, 3:35**Pilotage de l'Atlantique, Administration**, tarifs, augmentation, 5:17-8**Pilotage du Pacifique, Administration**, responsabilités en cas d'accident, 3:31**Pipe-lines**, vallée du Mackenzie, construction, suspension. *Voir* Transports du Nord Limitée, Société**Pollution**, contrôle au-dessus du Saint-Laurent et du lac Ontario, DC-3, utilisation, 3:30**Pollution des eaux**, pétrole, déversements, *Arrow*, naufrage, allusions, 3:16, 26, 39**Pollution maritime, Caisse des réclamations**, frais d'administration, 5:21**Ponts**. *Voir* Colombie-Britannique; Montréal, Qué.**Ports**

Belledune et Dalhousie, N.-B., ports en eau profonde, expansion, 3:21, 40

Politique, 15:24

Sydney, N.-É., 3:32-4

Voir aussi Churchill, Man.; Montréal, Qué.; Québec, ville; Saint-Jean, N.-B.**Ports**, mesure législative, 3:20, 22-3, 39-40**Ports, quais et brise-lames**

Administration, gouvernement, responsabilité, 5:20-1

Ports, quais et brise-lames — Suite

Chatham, N.-B., quai, réparation, 5:18

Chicoutimi, Qué., port pétrolier, déménagement, 5:9-11

Entretien, programme, restrictions budgétaires, 5:20-1

Pointe-au-Pic, Qué., 3:37; 5:9-12

Ridley Island, C.-B., installations, amélioration, 15:23-4

Ports nationaux, Conseil

Administration, 3:40

Dépenses pour 1979-1980, 3:11

Président, M. Pierre A.H. Franche, responsabilités, 3:22

Postes, bureaux

LaPlaine et Mascouche, Qué., construction, 11:37

Travaux publics, ministère, dépenses, 11:37

Voir aussi Montréal, Qué.; Toronto, Ont.**Postes, ministère**

Budget principal 1979-1980, 11:5-42

Rapport à la Chambre, 15:3

Centres de contrôle de l'information recueillant des renseignements sur les syndicats, 11:15

Colis postaux, 11:18-9

Communication interne, système, 11:21

Communications électroniques, 11:20-1

Conventions collectives, renégociations, 11:6, 11-2, 14-5, 22

Courrier, 11:9-10, 18, 20, 33

Déficit, 11:7, 29

Dépenses, réduction, 11:6, 17

Effectifs, réduction, 11:8-9, 26-7, 31-3

Employés, griefs, 11:15, 31, 34-5

Employés, moral, 11:29

Franchise postale pour les députés fédéraux, 11:15

Rapport annuel 1978-1979, 11:6

Relations ouvrières-patronales, 11:31-2, 35, 39-41

Réseau de transport ou de communication, 11:19-20

Syndicat des postiers, extrémistes de gauche, infiltration, allégations de M. D. McDermott, président du Congrès du travail du Canada, 11:11-2

Système métrique, conversion, 11:24

Transformation en une société de la Couronne, mesure législative, 11:9-10, 18, 22

Postes, services

Amélioration, mesures, 11:6-7, 18, 28-9, 36, 38-9

Calgary, Alb., courrier, livraison, retard, 11:29

Courrier, livraison, 11:6-7, 16-7, 25-7, 29-38, 40

Courrier de nuit (poste prioritaire), programme, 11:6, 19, 23-4, 37

Entreprises privées, concurrence, 11:6-7, 18-9, 36-8

Kitchener-Waterloo, Ont., région, 11:39

Messageries rurales, entreprises, contrats, renouvellement, 11:22-3

Réduction, 11:34

Usagers, conférence. *Voir* Postes, tarifs, augmentation**Postes, tarifs, augmentation**

Courrier de première classe, 11:12-3, 38

Usagers principaux, éditeurs de périodiques et autres, conférence tenue à Toronto, Ont. en 1978, 11:23

Postes, timbres. Voir Timbres-poste**Prairies, réseau ferroviaire, restructuration. Voir** Chemins de fer

Président et vice-président (décisions et déclarations)

- Air Canada, représentants, comparution devant le Comité, dates, 14:7
- Bill, étude
 - Audiences publiques
 - Organismes désirant soumettre un mémoire, 16:20-1
 - Dates limites, 12:5
 - Témoins, sélection par le Comité, 12:6
 - Tenue, communiqué de presse, émission, 12:5
 - Provinces, comparution, 16:17-8
- Députés doivent assurer la responsabilité de leurs questions et de leurs observations, 3:20; 4:13
- Discussion doit se rapporter au sujet à l'étude, 2:23, 27
- Documents, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, non-distribution, 3:10-1
- Instance plutôt qu'une question, 8:36
- Motion ne peut être présentée dans le cadre d'un rappel au Règlement, 6:5
- Présidence détermine qui doit prendre la parole, 12:20
- Questions doivent concerner les responsabilités des témoins, 16:29, 31, 33
- Questions doivent se rapporter aux crédits à l'étude, 3:32; 14:33
- Questions très précises, un organisme judiciaire ou quasi-judiciaire pourrait mieux y répondre que le ministre ou les témoins, 6:28-9
- Rappel au Règlement doit être appuyé par une motion, 4:13
- Séances, ordre du jour, modification, 6:4
- Secrétaires parlementaires, droit de poser des questions aux fonctionnaires du ministère, 12:20
- Témoins invités à comparaître, 5:20; 16:17-8

Procédure

- Bill, étude
 - Audiences publiques
 - Municipalités, comparution, 16:5, 13
 - Organismes désirant soumettre un mémoire, 16:5-6, 20-1
 - Dates limites, mm. (MM. Bockstael et Lumley), adoptées, 12:5
 - Témoins, sélection par le Comité, m. (M. Harquail), adoptée, 12:6
 - Tenue, communiqué de presse, émission, m. (M. Lumley), adoptée, 12:5
 - Principes et objectifs, étude préalable, 12:7-9
 - Provinces, comparution, 16:17-8
 - Règlements en préparation, étude, séance publique, 12:6-9
 - Règlements en préparation, étude à huis clos, 12:6
- Comité directeur
 - Membres, nombre, 1:10
 - M. (M. Lumley), 1:7-8, adoptée, 9
 - Membres, nomination, m. (M. Bockstael), 1:7
- Rapports
 - Premier, 1:11-2, adopté, 12
 - Deuxième, 3:4-5, 7, adopté, 8
 - Troisième, 14:3-4, 6, adopté, 7
 - Quatrième, 14:4, adopté, 7
- Documents, impression dans les deux langues officielles, 3:11-2
- Documents, impression dans l'une des deux langues officielles seulement, non-distribution, 3:10-1
- Président et vice-président, élection, 1:6-7
- Questions doivent concerner les responsabilités des témoins, 16:29, 31

Procédure—Suite

- Séances
 - Calendrier, modification, 6:4; 8:37-9
 - Impression des témoignages en l'absence de quorum, 1:9
 - Nombre, 3:7-8
 - Ordre du jour, modification, 6:4
 - Suspension pour un vote à la Chambre, 1:15
 - Suspension temporaire pour réparer le système de traduction simultanée, 4:5
- Secrétaires parlementaires, droit de poser des questions aux fonctionnaires du ministère, 12:20
- Témoignages, correction apportée à la rédaction du texte, 8:4
- Témoins invités à comparaître, 3:7-8, 39; 5:19-20; 6:5; 7:4-5; 14:6-7; 16:5, 17-8

Produits dangereux

- Définition, 12:19
- Produits toxiques, réglementation, 6:12
- Utilisation, réduction, 6:16

Produits dangereux, transport

- Accidents, 6:23; 12:22-3, 27-8, 31; 16:23
 - Voir aussi Mississauga, Ont.
- Arsenic, 6:34
- Assurance tous risques offerte conjointement par le gouvernement et le secteur privé, 16:34-5
- Augmentation, 6:16
- Biphényles polychlorés, 6:31
- Chlore, reclassification, 6:13, 30-3; 16:32
- Combustibles, 12:29-30, 33, 35, 37
- Contrôle à travers tout le pays, 12:16, 21
- Déclaration d'expédition, 12:39-40
- En même temps que des passagers, 16:33-4
- Étiquetage et identification, 6:34-5; 8:32, 35-6; 12:27, 29, 32
- Explosifs, 12:15-6, 36-7
- Inspecteurs, 6:22; 12:18-20, 24-6; 16:15, 21-2, 26-30
- Marchandises, système de classement, uniformisation, 12:11-2, 30, 34
- Matières radioactives, 7:22; 8:31-2; 12:16, 22-3
- Mesure législative, 2:19; 6:9, 12-3, 22, 35-7; 7:23-5, 37-8; 8:8, 31-2, 35
- Mesures d'urgence en cas d'accident, 12:24-5, 27-9, 31-2, 40, 42; 16:14, 22-8
- Ministre responsable, pouvoirs, 16:8-9, 30-1
- Par avions, 7:22-4; 12:25
- Par camions, 6:11, 14, 33, 35; 7:24-5; 12:13, 34-5, 39-42; 16:31-2
- Par chemins de fer, 6:9-11, 13, 16-21, 27-35, 37, 42-4; 7:23; 8:11-2; 12:13-4, 18, 32-4, 36-7, 39-40; 16:30-3
- Par la poste, 8:32
- Par navires, 12:17-8, 32-3
- Produits chimiques, 12:15
- Produits inflammables et produits toxiques, séparation, 6:12, 15; 12:12-3, 40
- Quantités, 12:41
- Règlements, 6:9, 14-5, 17-8, 20, 28-35, 37; 8:36; 12:10-7, 22-3, 25-7, 29-30, 32-42; 16:14, 18-9, 21, 25-6, 32
 - Projets, dépôt demandé, 12:41
- Responsables des activités précédant et suivant le transport, 12:12, 27-8
- Sécurité, amélioration, mesures, 6:8-10, 12-6, 29-30, 34, 43; 7:22, 24; 12:17, 22-3
- Vancouver, C.-B., port, situation, risques, etc., 16:19-20

- Provinces de l'Atlantique.** Voir Tourisme, industrie
- Québec, ville, port**
 Manutention des grains, augmentation, 3:36
 Terminus forestier, établissement, 3:36; 5:9, 11
 Trafic, diminution, 3:36
- Québécois.** Voir Nordair Ltée
- Radioactivité, déchets nucléaires, transport.** Voir Produits dangereux, transport—Matières radioactives
- Rapports à la Chambre**
 Premier, 2:3, 28
 Deuxième, 15:3
- Recherche et sauvetage**
 Côte ouest, services, amélioration, 3:30
 Investissements, 3:39
 Nouveau-Brunswick, 3:40
 Voir aussi Garde côtière
- Reid, M. Joe** (St. Catharines; secrétaire parlementaire du ministre des Postes et du ministre de l'Environnement)
 Aéroports, Hamilton, Ont. (Mount Hope), expansion, 7:22
 Céréales, 14:45
 Marine marchande, rôle, renforcement, 3:38
 Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 7:22
 Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:38
 Produits dangereux, transport, 7:22, 24
 Saint-Laurent, voie maritime, 3:37; 14:46
 Toronto, Ont., Malton, aéroport international, 7:22
 Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:27
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:37-8; 7:22, 24-5; 9:18-20; 10:27; 14:45-6
 VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 9:18-20
- Richardson, M. George** (Humboldt-Lake Centre)
 Aéroports, 15:21-2
 Céréales, 8:23; 14:39-40
 Chemins de fer, 8:23-5; 13:17; 14:40; 16:28-30
 Colombie-Britannique, 14:40
 Marchandises dangereuses, transport, 16:28-30
 Routes et autoroutes, 13:16
 Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 10:19
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 8:23-5; 10:19; 13:15-7; 14:39-40; 15:21-2
 Transports du Nord Limitée, Société, 13:15-7
- Ridley Island, C.-B.** Voir Ports, quais et brise-lames
- Ritchie, M. Gordon** (Dauphin)
 Camionnage, industrie et chemins de fer, concurrence, 4:23
 Canadien National, camionnage, services, 4:23
 Canadien National, Churchill, Man., service, embranchement Herchmer, réfection, 7:29
 Céréales
 Commercialisation, systèmes, marché libre et Commission canadienne du blé, 14:27, 29
 Expéditions, 7:28; 14:28
 Exportations, 4:23; 8:29; 14:27
 Transport, 4:23-5; 8:29-31; 14:27, 29
- Ritchie, M. Gordon—Suite**
 Churchill, Man., port, navigation, saison d'ouverture, prolongation, 7:28
 Routes et autoroutes, Gillam-Thompson, Man., construction, 7:29
 Transports, Commission, budget principal 1979-1980, 4:23-5
 Transports, loi nationale de 1967, allusions, 4:23
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 7:28-9; 8:29-31; 14:27-9
- Roberts, M. Frank** (président, VIA Rail Canada Inc.)
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 9:5-14, 16-24, 26-8, 30-1, 33-8, 40, 42-3, 45
- Routes et autoroutes**
 Dépenses et déficit pour 1976, 9:13
 Gillam-Thompson, Man., construction, 7:29
 Route du Mackenzie, construction, suspension, 13:16-7
- Roy, M. Marcel** (Laval)
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:6; 9:15-8
- Saint-Jean, N.-B., port, sécurité, enquête, etc.,** 15:12-3
- Saint-Laurent, voie maritime**
 Céréales, transport, 5:5; 14:46-7, 50
 Conseil d'administration, 3:14
 Financement, politique, révision, 5:7
 Frais d'exploitation, récupération, 5:6-7
 Navigation, saison, prolongation, 5:5-6; 14:24-5, 47
 Paiement par l'utilisateur, principe, application, 5:6
 Péage, augmentation, 3:12-4, 37; 5:6-8, 15-6
 Recherche et développement, programme, 3:11, 37
 Welland, canal, capacité, accroissement, étude, 3:11, 31, 37
- Saint-Laurent, voie maritime, Conseil consultatif**
 Établissement, 3:13; 5:8, 16-7
- Samson, rapport.** Voir VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs transcontinental et régionaux
- Séguin, M. J. Jacques** (directeur général, Transport dans l'Arctique, ministère des Transports)
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 13:16-7, 20
- Shaffer, M. B.** (conseiller législatif, ministère de la Justice)
 Marchandises dangereuses, transport, 12:36; 16:23-7, 35
- Sinclair, M. J.M.** (administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ministère des Transports)
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:15, 17-8, 22, 25-35, 37; 5:7, 14; 15:13, 23-4
- Skelly, M. Ray** (Comox-Powell River)
 Brise-glace polaire mixte, à propulsion nucléaire, etc., construction, 3:18
 Marine marchande, rôle, 3:16-7; 5:19
 Navires, construction, 3:18, 25; 5:19
 Navires de pêche, construction, flotte hauturière, 3:18
 Nord canadien, mines Polaris et Cominco, minéraux, transport par des navires canadiens, 5:19
 Pollution des eaux, pétrole, déversements, Arrow, naufrage, allusions, 3:16, 39
 Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:12-5
 Postes, tarifs, augmentation, 11:12
 Procédure, témoins invités à comparaître, 5:19
 Recherche et sauvetage, investissements, 3:39
 Témoins invités à comparaître, 5:19

Skelly, M. Ray—Suite

Toronto, Ont., postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:13-4
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:16-8, 39; 5:19

Snavelly, rapport. Voir Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau—Modification**Société des transports du Nord Limitée.** Voir Transports du Nord Limitée, Société**Sociétés de la Couronne,** cession à l'entreprise privée, 5:18**SOMPS, rapport.** Voir Transports—Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs***Sous-comité du programme et de la procédure.** Voir Procédure—Comité directeur**Sperling, M. L.** (sous-ministre adjoint, Commercialisation, ministère des Postes)

Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:18-9, 23-4

Sullivan, Commission d'enquête fédérale-provinciale. Voir Terre-Neuve—Transports routiers et ferroviaires**Tarifs-marchandises,** Pas du Nid-de-Corbeau, 4:24; 14:13; 15:11

Autres produits agricoles, 14:14
 Céréales, 8:7-8
 Gouvernement, position, 14:12-4, 43
 Groupe d'étude, rapport, 14:48-9
 Hall (Emmett), rapport, recommandations, 14:14
 Maintien au niveau actuel, 14:12-3
 Modification, 14:42-3
 Snavelly, rapport, recommandations, 4:25

Télévision, réseau CTV, émission *W-5.* Voir VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs...—Critique**Terre-Neuve**

Transports routiers et ferroviaires, Commission d'enquête fédérale-provinciale (Sullivan), 8:28
 Voir aussi Garde côtière

Territoires du Nord-Ouest. Voir Chemins de fer—Voie ferrée; Transports du Nord Limitée, Société—Grand lac de l'Ours**Timbres-poste,** émission commémorative, Club Lions, 60^e anniversaire d'entrée au Canada, 11:24-5**Tingley, M. J.** (président et directeur général, CN Marine Inc.)
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 10:5-29**Toronto, Ont.**

Aéroport de l'île, service de transporteur ADAC, liaisons avec Montréal, Québec et Ottawa, 7:6-8
 Malton, aéroport international, 7:6-8, 13-6, 22-3
 Postes, centre d'acheminement Gateway, Mississauga, 11:13-4, 29-30
 Transports urbains, services de trains de banlieues, etc., *Go Transit*, système. Voir VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs...
 Voir aussi Postes, tarifs, augmentation—Usagers principaux...

Tourisme, industrie

Provinces de l'Atlantique, touristes américains, désaffection, 10:13-4
 Voir aussi Transbordeurs, service, CN Marine, côte est

Towers, M. Gordon (Red Deer)

Céréales, 14:18-20, 33

Towers, M. Gordon—Suite

Chemins de fer, subventions, 2:22
 Colza et produits de colza, 14:21
 Marchandises dangereuses, transport, 12:34-5
 Question de Règlement—députés doivent aborder des sujets relatifs aux transports, 3:19
 Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 3:19; 13:19-20; 14:18-21, 33
 Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:21-2
 Transports du Nord Limitée, Société, 13:19-20
 VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:21

Transbordeurs, service, CN Marine, côte est, 3:32; 5:13-5; 10:30

Activités, fonctionnement, etc., 10:5-8, 23
 Autonomie financière d'ici 1984, 10:7, 18-9
 Bénéfices, 10:22-3
 Contrats avec le ministère des Transports, 10:6-7, 9-10, 19
 Déménagement de Moncton, N.-B. à Halifax, N.-É., employés, mutation, 5:15; 10:21-2
 Dépenses, réduction de \$40 millions au cours des dernières années, 10:6, 10
 Employés, 10:6, 8
 Énergie, conservation, mesures, 10:8
 Labrador, services, 10:22-3
 Marchandises, transport, concurrence, 10:14-6, 18, 29
 Nouveau-Brunswick-Île-du-Prince-Édouard, brise-glace *Abegweit*, remplacement, 10:7-8, 11-3, 18-9, 24-7, 29; 15:13, 16-8
 Productivité, tableau, 10:19
 Réservations, système, 10:8, 27-8
 Services, rentabilité, 10:13
 Services-voyageurs, pourcentage des revenus totaux, 10:9
 Structure administrative, 10:6, 15
 Tarifs, 10:6-7, 10
 Terre-Neuve et le continent, 10:7, 15-8, 29; 16:26
 Navires suédois *Steno Nordica* et *Stena Atlantica* achetés par la Banque Royale, 10:7, 17-8, 20-1, 26, 29
 Voir aussi Navigation—Clarke Steamships Ltd.
 Tourisme, industrie, stimulation, mesures, 10:27

Transport 2000. Voir VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs transcontinental et régionaux**Transports**

Accidents, commission d'enquête indépendante, établissement, 6:22
 Avenir, énergie, répercussions, études, 2:11
 Infrastructure, investissements, 9:14
 Intermodaux, étude, 9:7
 Ontario, région sud, document *Études sur le transport multimodal des voyageurs*, 2:9-10; 7:6-8; 9:6-7; 15:8-11
 Planification fondamentale, 9:14, 18-9, 25, 40, 42
 Réseau national, amélioration, public, consultation, 2:9
 Subventions annuelles, gouvernementales et privées, 7:41
 Tarifs, fixation à des taux très bas afin d'encourager les gens à utiliser les transports publics, étude, 9:44-5
 Tarifs, réglementation, diminution et/ou suppression, 4:6-7

Transports, Comité (autrefois Transports et communications, Comité)

Rôle, 1:13; 2:6
 Titre et attributions, modification, 11:4

Transports, Commission (CCT)

Audiences. Voir VIA Rail Canada Inc.—Services-voyageurs...—Suppressions—Ontario, région du Nord

Transports, Commission (CCT)—Suite

- Budget principal 1979-1980, 4:5-37
- Direction de la recherche, rôle, pouvoirs, etc., 4:26-7
- Division dans l'Est, établissement, proposition, 4:13-4, 22
- Division dans l'Ouest, établissement, 4:5-6, 13-4, 21-2, 29-31, 34, 36-7; 8:14-5
- Employés, 4:31; 7:31-2
- Pénurie, réduction du nombre, etc., 4:8-9, 14, 17, 19, 29-31; 6:15, 18, 20, 24, 32, 34, 42-4; 7:30-2, 42-3; 8:15, 32; 9:41; 16:11
- Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
- Membres, anciens membres de la direction des sociétés de chemins de fer du Canada, 4:16-8
- Rôle, réduction, 4:8
- Voir aussi* Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP; VIA Rail Canada Inc.—Coûts et Services-voyageurs...

Transports, loi nationale de 1967, allusions, 4:23-4**Transports, ministère**

- Budget principal 1979-1980, 3:7-41; 5:4-21; 6:5-44; 7:4-43; 8:5-39; 9:4-45; 10:5-30; 13:4-23; 14:5-52; 15:6-25
- Rapport à la Chambre, 15:3
- Voir aussi* Transports, Commission
- Budget supplémentaire (A) 1979-1980, 1:9-15; 2:6-28
- Rapport à la Chambre, 2:3, 28
- Vote demandé, 2:25
- Locaux, services fournis par le ministère des Travaux publics, 3:27-8
- Services professionnels et spéciaux, 3:26-7
- Transports par eau, Administration, 3:10-1, 21-2
- Voir aussi* Garde côtière—Hélicoptères, service

Transports aériens

- Accidents, écrasements, etc., 7:8-9, 12; 15:21
- Communications air-sol, 7:33-6
- Voir aussi* Navigation aérienne sous le titre susmentionné
- Contrôles et réglementation, diminution, 7:27-8
- Îles de la Reine-Charlotte, C.-B., subvention aux usagers, 2:12-3
- Navigation aérienne, système d'aide, amélioration, 7:37
- Opérateurs de radio, grève, négociations, 7:8-11, 39-40
- Politique nouvelle, élaboration, 7:26
- Provinces de l'Atlantique, services, 7:25-7
- Voir aussi* Air Canada; Eastern Provincial Airways
- Routes aériennes, permis d'utilisation, octroi, libéralisation, 7:26
- Sécurité
 - Commission d'enquête Dubin, 15:21
 - Enquête, 8:33-4; 15:11, 14
 - Normes, 4:20, 22; 7:9-12, 31, 40; 15:11, 14
 - Voir aussi* Aéroports
- Service régional, Est du Canada, rationalisation, 7:19-21, 25-6
- Système, orientation, 7:26
- Tarifs, 4:34; 7:26; 15:9-10
- Transporteurs régionaux, 7:39
- Vols nolisés intérieurs, 4:28-9, 34
- Voir aussi* Air Canada; Aviation civile; Avions

Transports du Nord Limitée, Société, 5:18

- Aéroglossiers, service, abandon, 13:15-6, 22-3
- Avenir, 13:7-8, 17
- Camionnage, service, 13:22
- Cession à l'entreprise privée, 13:6-7, 12, 19, 21-2
- Comptes, vérification, comité, 13:14-5
- Concurrence, 13:8-9, 11

Transports du Nord Limitée, Société—Suite

- Conférence fédérale-provinciale de 1973 sur les perspectives économiques de l'Ouest, engagements, respect, 13:15, 18-9
- Conseil d'administration, 13:11
- Équipement, 13:9-10, 12, 16, 20
- Grand lac de l'Ours, T. N.-O., région, services, 13:19-20
- Historique, activités, etc., 13:4-5, 11
- Mandat, 13:9
- Opérations, Foothills Pipeline Ltd., projet, répercussions, 13:9
- Pétrole et gaz, industrie, matériel, transport, 13:19, 21
- Pipe-line de la vallée du Mackenzie, construction, suspension, répercussions, 13:8, 10
- Recettes, revenus ou pertes, etc., 13:5, 7-9, 13-4, 18-9
- Route Dempster, construction, répercussions, 13:7-8, 20-1
- Tarifs, 13:7, 19

Transports urbains, services de trains de banlieues, réseaux rapides, etc.

- Programme d'aide (autrefois programme de déplacement et croisements urbains), 4:32-3, 37; 8:12-4
- Voir aussi* Montréal, Qué.; Toronto, Ont.

Travaux publics, ministère. Voir Postes, bureaux; Transports, ministère—Locaux**Turner, M. Charles (London-Est)**

- Aéroports, London, Ont., expansion, 7:38
- Canadien National, 9:21-2; 14:40, 42
- Céréales, 14:41-2, 52
- Chemins de fer
 - Accidents et déraillements, 2:18; 8:36; 16:32
 - Locomotives, location à des sociétés américaines, 14:41
 - Personnel, réduction, 4:17
 - Sécurité, règlements, 8:35; 15:14-5
 - Sécurité et entretien, 2:20-1; 4:17-9; 6:20-1; 8:34, 36-7; 16:33
 - Wagons aux États-Unis, 4:16-7
- Marchandises dangereuses, transport, 12:28-31; 16:30-3
- Mississauga, Ont., déraillement d'un train du CP contenant des produits dangereux, désastre possible, mesures d'urgence, évacuation des citoyens, etc., 7:38; 12:31; 15:14
- Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:33-5
- Postes, services, 11:33-4
- Produits dangereux, transport, 6:18-22; 7:37-8; 8:35-6; 12:29-31; 16:30-3
- Roberts, M. Frank, président de VIA Rail Canada Inc., années de services et occupations au CN, 9:21
- Tarifs-marchandises, Pas du Nid-de-Corbeau, 14:42
- Transports, Commission
 - Budget principal 1979-1980, 4:16-9
 - Employés, pénurie, réduction du nombre, etc., 4:17
 - Inspecteurs, qualifications requises, 8:35
 - Membres, anciens membres de la direction des sociétés de chemins de fer du Canada, 4:16
- Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 6:18-22; 7:37-40; 8:34-7; 9:20-4, 43; 13:22-3; 14:40-3, 52; 15:14-5
- Transports, ministère, budget supplémentaire 1979-1980, 2:18-21
- Transports aériens, 7:39-40; 15:14
- Transports du Nord Limitée, Société, 13:22-3
- VIA Rail Canada Inc., services-voyageurs transcontinental et régionaux, 2:19-20; 9:20-4, 43

Vancouver, C.-B., port, 14:47-8

- Voir aussi* Produits dangereux, transport

VIA Rail Canada Inc.

- Conseils consultatifs régionaux, établissement, 9:28-30
- Coûts, Transports, Commission, étude, 4:8
- Création, mesure législative, recours à, possibilité, 2:8, 24, 27; 8:18; 9:8-9, 41
- Création, recours à un crédit de \$1, 2:8
- Déficits d'exploitation, 4:10, 21
- Et CN, relations, 9:27
- Services-voyageurs transcontinental et régionaux, 8:11; 9:20, 26-7
 - Alexandria, Ont.-Montréal, Qué. et Alexandria-Ottawa, Ont., tarifs, augmentation, 9:15-8, 44
 - Améliorations, mesures, 2:27; 8:9-10; 9:5-6, 8, 15, 21-2, 40
 - Avenir, public et organismes, consultation, 2:8
 - Billets, vente et réservations, 9:30-1, 33, 40-1
 - Capreol-Winnipeg, 2:7; 8:21; 9:9
 - CCT, collaboration, 9:25
 - Cochrane, Québec, 9:11
 - Comité, étude, 2:8-9
 - Commercialisation, service, 2:16-7, 24-5
 - Communications entre le personnel et les voyageurs, 9:31, 33-4, 43-5
 - Correspondances, système, 9:32
 - Critique, télévision, réseau CTV, émission *W-5*, 2:26-7; 4:19-20; 9:26-7
 - Edmonton-Calgary, 2:21-2
 - Employés, moral, détérioration, 8:10
 - Équipement désuet, 2:15-20, 24; 9:19
 - Équipement neuf, acquisition, 4:21-2; 8:10; 9:5, 19, 22, 25, 42
 - Et autobus, compagnies, 2:23; 9:39-40
 - Et autres modes de transport, coordination, 9:5, 8, 18-9, 25, 27-8, 40, 42
 - Et États-Unis, services complémentaires, entente avec Amtrak, 9:13
 - Et *Go Transit*, système, 2:16-8; 8:12
 - Gares, acquisition, 9:27
 - Installations et équipement, amélioration, programme national, 2:14
 - Jasper-Prince-Rupert, 2:13-4
 - Lignes à trains rapides, trains LRC, etc., 2:11, 14-6, 18; 4:11-2; 9:8, 19, 42
 - Lignes peu fréquentées, matériel ferroviaire, nouveaux types, 9:11-2
 - Matériel, 9:22
 - Montréal-Halifax, 2:26
 - Montréal-Toronto, 2:10; 9:8, 19-20
 - Ontario, région du Nord, 8:10, 20-3; 9:9-11

N.B. Voir page 1 pour dates et fascicules**VIA Rail Canada Inc.—Suite**

- Services-voyageurs transcontinental et régionaux—*Suite*
 - Parry Sound-Muskoka, Ont., région, 9:12-3, 39-40
 - Périodes de pointe, 9:42-3
 - Personnes disposant de billets de faveur, 9:39
 - Petites gares, fermeture, 2:13-4; 9:12-4, 23, 39
 - Plan final, application, 2:10
 - Priorité sur les trains de marchandises et les autres moyens de transport, établissement, 9:28-9
 - Provinces de l'Atlantique, services, 9:32, 34, 42-3
 - Publicité, 9:26, 29-31
 - Québec-Windsor, corridor, 9:7
 - Samson, rapport, 2:8
 - Sécurité, 2:20; 4:20-2; 9:24, 36-8, 41, 43
 - Service, qualité, diminution, 2:13-5; 4:19-21; 8:9-10
 - Subvention de \$277 millions, 2:7; 8:10
 - Suppressions, 4:10-1; 9:11
 - Ontario, région du Nord, CCT, audiences, 4:11
 - Tarifs, 2:8; 4:9-10, 12-3; 9:35-6, 39-40
 - Technologie ferroviaire, développements, 9:20, 42
 - Trains, inspection, 9:23
 - Trains spéciaux, rapport recette-dépense, 9:30-1
 - Transport 2000, position, 2:8
 - Transports, Commission, plan final, 4:11
 - Usagers, nombre, augmentation, 9:15, 34-5
 - Voyages touristiques à forfait, etc., 8:16-8
 - Wagon-restaurant, poste de deuxième aide-cuisinier, abolition, 8:9-10
 - Wagons-lits, 2:10, 14; 9:31, 33
 - Subventions, réduction, 4:10, 21
- Waddell, M. Ian** (Vancouver-Kingsway)
 - Postes, ministère, budget principal 1979-1980, 11:30-3
- Whelan, l'hon. Eugene F.** (Essex-Windsor)
 - Aéroports, 15:19-21
 - Avions, 15:19-20
 - Céréales, 14:22-4, 49-52
 - Détroit, rivière, trafic, réglementation, compétence, etc., 15:20-1
 - Élévateurs à grain, 14:50-1
 - Saint-Laurent, voie maritime, 14:24-5, 50
 - Transports, ministère, budget principal 1979-1980, 14:22-5, 28, 49-52; 15:19-21
 - Transports aériens, 15:21
- Whittaker, M. George H.** (Okanagan-Nord)
 - Procédure, comité directeur, rapport, premier, m., 1:11



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

