

[Text]

ment of the new canal. Those charges and deferred costs have been carried on the accounts of the St. Lawrence Seaway ever since that particular time, and in concert with discussions with the Auditor General's staff, it was felt that there was very little of a continuing asset value which would be properly reflected on the accounts of the Seaway, and at their suggestion, with which the St. Lawrence Seaway concurred, the amount was written off in the 1977-78 fiscal year.

• 2035

**Mr. Mazankowski:** Why would it have been taken into account in the one year, because it certainly distorts the actual operating picture? And I must say that I suppose it assisted in making the case for higher tolls. Supposing that had been cut in half and spread out over a period of time, or you say it occurred in the sixties. It is rather strange that it should be taken into account as an expenditure in the 1977-78 in one fell swoop. If it had been broken up, say, over a four-year period, it certainly would have had a major reflection on the bottom line.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I would like, with respect, to disagree with the honourable member because the writing off of that particular asset in no way contributed to the calculation or the determination of what the toll structure should be in the St. Lawrence Seaway. That was merely the reflection of an asset that in the opinion of the Auditor General's staff had no continuing value and should not continue to be reflected on the balance sheet and so was reflected as an extraordinary charge in that single year. It had no reflection or no determination in the amount of the toll structure proposed.

**Mr. Mazankowski:** Well, is it not true, though, that taking into account that \$4.442 million in the year 1977-78 had a very significant impact upon the loss picture which, if that had not been taken into account, as I read the figures, the operations would have shown a profit rather than a loss in that particular year. Is that not correct?

**Mr. Sinclair:** No, sir.

**Mr. Mazankowski:** Why not?

**Mr. Sinclair:** The amount of the loss for that particular year was some \$20 million.

**Mr. Mazankowski:** Unless I cannot read, it looks to me like \$2.647 million.

**Mr. Sinclair:** That figure of a loss of \$2.647 million is after taking into account government appropriations of some \$19.312 million which were used to cover various operating costs of the St. Lawrence Seaway.

**Mr. Mazankowski:** I see. What you are saying, then, is that that government appropriation is no longer required as a result of the reflection of the increased tolls.

**Mr. Sinclair:** That is correct, sir.

**Mr. Mazankowski:** There is a concern over the fact that the impact of the toll increases weights too heavily upon the bulk cargo commodities and that the general cargo commodities are not really paying a fair amount in relationship to the value of the commodities being shipped vis-à-vis the bulk cargo, and I think that it is fair to say that the Great Lakes Waterways Development Association have made that point and have made

[Translation]

des coûts qui avaient été différés et qui ont été portés au compte de la voie maritime du Saint-Laurent depuis. En consultation avec le personnel du vérificateur général, il a été décidé qu'il n'y avait pas lieu de continuer à les indiquer comme élément d'actif dans les comptes de la voie maritime de sorte qu'ils ont été radiés pour l'année financière 1977-1978. L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent a été d'accord.

**M. Mazankowski:** Pourquoi ont-ils été inclus au départ? Le déficit d'exploitation s'accroît ainsi considérablement. Je suppose qu'on a pu se servir de ce déficit pour faire valoir que les droits de péage devaient être augmentés. Ces coûts auraient pu être répartis sur un certain nombre d'années. Vous dites qu'ils ont été occasionnés au cours des années 1960. Il est étrange qu'ils soient inscrits en bloc comme passif pour 1977-1978. S'ils avaient été répartis sur une période de quatre ans, par exemple, le déficit aurait été tout autre.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec l'honorable député puisque la radiation de ce montant de l'actif n'a absolument rien eu à voir avec le calcul ou l'établissement des droits de péage dans la voie maritime du Saint-Laurent. Il s'agit simplement d'un montant d'actif qui, de l'avis du Vérificateur général n'a plus de valeur et ne doit plus être reflété dans le bilan. C'est ainsi que le montant a été considéré comme une perte au cours de cette année financière. Il n'a rien eu à voir avec la structure proposée des droits de péage.

**M. Mazankowski:** Il n'en demeure pas moins que ces 4.442 millions de dollars ont considérablement augmenté les pertes au cours de l'année financière 1977-1978. N'eût été de ce montant, il y aurait eu profit d'exploitation plutôt que déficit. Vous êtes bien d'accord?

**M. Sinclair:** Non.

**M. Mazankowski:** Pourquoi?

**M. Sinclair:** Le montant du déficit au cours de cette année s'élève à quelque 20 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Sauf erreur, il est indiqué 2.647 millions de dollars.

**M. Sinclair:** Ce déficit de 2.647 millions de dollars tient compte de crédits du gouvernement de 19.312 millions de dollars à l'égard des coûts d'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent.

**M. Mazankowski:** Je vois. Et ces subsides du gouvernement ne sont plus nécessaires par suite de l'augmentation des droits de péage.

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

**M. Mazankowski:** On prétend que l'augmentation des droits de péage se fait trop aux dépens des marchandises en vrac par rapport aux marchandises générales. On estime que le transport des marchandises générales ne fait pas sa part compte tenu de la valeur des cargaisons. La *Great Lakes Waterways Development Association* a d'ailleurs fait valoir cet argument