

[Text]

Mr. Johnson: Thank you, Mr. Chairman. I am glad you asked that question because I have often wondered if all of the debt of TerraTransport can be really attributed to the operation on the island of Newfoundland and, if it were discontinued, what effect would it have on the rail operation to Cape Breton, and what kind of an economic effect it would have on that region. It seems to me like a lot of the cargo moving by rail destined for Newfoundland has got to move through Cape Breton via North Sydney. Has there ever been a study done on that?

Dr. LeClair: Mr. Lawless.

Mr. Lawless: I am sorry, Mr. Johnson. Is the question you are asking what the effect would be? I am sorry. If you would just repeat the first part of that question. I am not sure I understand it.

Mr. Johnson: What I am saying is that we talk about \$36 million or perhaps even more debt with the TerraTransport operation. What kind of credits go to the Newfoundland operation that are really beneficial to the rail movement into Cape Breton? Obviously, all the cargo going by rail must go through the railway system as far as North Sydney.

Mr. Lawless: Let me try to put that into some kind of perspective. The figure you are mentioning is really the operating loss in Newfoundland. What we do is to take a portion of the revenue that is applicable to Newfoundland and apply it to the TerraTransport operation. That is normal, based on mileage and normal divisions that we would always apply. Against that you look at the expense. What we are saying is that we have an operating loss in TerraTransport that approximates \$40 million a year. The accumulated debt since 1978, as a result of those losses, is \$248 million.

Mr. Johnson: I have no argument with those figures, Mr. Chairman. But what I am getting at, I suppose, is really what would the debt be on the rail system as far as North Sydney if there were no rail system in Newfoundland. What I am saying is that obviously the revenue going over that portion of the rail would have been decreased drastically.

Mr. Lawless: It really would be no different because a portion of that total revenue is applied to what we call the mainland, and a portion is applied to TerraTransport. If we still are not able to enjoy the same level of traffic we have now for North Sydney... so the allocation would be exactly the same. We would have to reduce the rates, because we were only handling it to North Sydney. So there would be really no difference.

• 1150

I would say, though, that if we were going to handle Newfoundland only to a port where we wanted to handle it, we would probably handle it in a little different a way. There are very many ways to get it into Newfoundland. We could get it through the Halifax gateway or over the North Sydney gateway, depending on which way was the best for them.

[Translation]

M. Johnson: Merci, monsieur le président. Je suis heureux que vous ayez posé la dernière question, parce que je me suis souvent demandé si toute la dette de TerraTransport, par exemple peut être attribuée aux opérations sur l'île de Terre-Neuve. Je me suis demandé quels effets pourrait avoir l'interruption de ces opérations sur les opérations de chemin de fer en direction du Cap Breton ainsi que sur l'économie de la région de façon générale. Il me semble qu'une bonne partie du cargo qui est transporté par chemin de fer en direction de Terre-Neuve doit nécessairement passer par le Cap Breton et North Sydney. Y a-t-il déjà eu une étude à ce sujet?

M. LeClair: Monsieur Lawless.

M. Lawless: Je regrette, monsieur Johnson, je n'ai pas très bien compris le sens de votre question. Vous voudriez peut-être la répéter.

M. Johnson: Lorsque nous parlons des opérations de TerraTransport nous mentionnons une dette de 36 millions de dollars ou même plus. Quelle est la part de la dette qui profite à Terre-Neuve et quelle est la part qui profite aux opérations de chemin de fer au Cap Breton? Tout le cargo qui est transporté par chemin de fer doit nécessairement passer par North Sydney.

M. Lawless: Je situe le problème, si vous le permettez. Le chiffre que vous citez représente les pertes d'exploitation de Terre-Neuve. Nous prenons également la part des revenus qui s'appliquent à Terre-Neuve et l'appliquons aux opérations de TerraTransport. Nous procédons de la façon normale, c'est-à-dire en nous fiant au nombre de milles et aux divisions. Et nous déduisons les dépenses. C'est ainsi que nous obtenons des pertes d'exploitation d'environ 40 millions de dollars par année pour TerraTransport. Depuis 1978, la dette accumulée, par suite des pertes, représente 248 millions de dollars.

M. Johnson: Je ne conteste pas ces chiffres, monsieur le président. Tout ce que je veux dire, c'est qu'il devrait y avoir un moyen de savoir quelle serait la dette pour le réseau de chemin de fer jusqu'à North Sydney, exclusion faite de la part du réseau qui se trouve à Terre-Neuve. Il me semble que les revenus pour cette partie du réseau diminueraient également de façon considérable.

M. Lawless: Je ne sais pas, parce qu'une partie des revenus s'applique au continent et l'autre à TerraTransport. Même si nous n'avions pas la même circulation ferroviaire à North Sydney... la répartition resterait exactement la même. Nous réduirions nos tarifs, parce que nous n'effectuerions le transport que jusqu'à North Sydney. Il n'y aurait pas vraiment de différence.

Par ailleurs, si nous avons le choix du port par lequel nous voudrions passer pour effectuer le transport en direction de Terre-Neuve, nous procéderions peut-être un peu différemment. Comme vous le savez, il y a plusieurs façons d'entrer à Terre-Neuve. Par exemple, nous pourrions passer par le port