

[Text]

Dr. Copithorne: When our researchers went through this particular question, they found that the position just described by Dr. Slater was especially true at the time that the Gulf subsidy came on in 1949.

As set out in the first chapter, it appeared to our researchers that there were some 3,000 jobs that were immediately lost, both because of the loss of the customs duty that Newfoundland used to have before Confederation and the subsidy on the transportation link.

In these later years we have great doubt that that subsidy has been of any use whatsoever in holding down the cost of consumer goods to Newfoundlanders. We notice that, in spite of almost \$100 million worth of subsidy on that route—almost \$65 million for the Gulf subsidy alone—there are unsubsidized carriers or little-subsidized carriers that have introduced themselves in direct shipping to Corner Brook and St. John's, and we noticed, as well, there was a large carrier on the verge of coming in—the Bridge Line from Fall River, Massachusetts to Argentia. If that were to proceed—the fact that they tried it means they think they can almost succeed with no subsidy at all—it would cut off the entire road transportation system that is currently used.

The other problem with the existing transportation system is that all the goods that come in at Port aux Basques are required to move 565 miles by road or by railroad—and it is increasingly by road from the statistics—all the way around to St. John's, and many of the back-hauls are empty. If one were to allow the direct shipping routes to exist, they probably would flourish if there were no \$65 million subsidy on one particular route. You could in fact use some of the money to upgrade the port facilities in a western port somewhere and also in St. John's, bringing in roll-on roll-off traffic. The maximum back-haul, instead of being 565 miles, would be less than 200 miles, and most of the goods would be delivered directly by ship to the larger population concentrations on the island. This, in fact, should lower the cost of raw materials for all of the industries in Newfoundland.

Senator Doody: It sounds like the Sullivan Commission. Do you feel that most of the recommendations of the Sullivan Commission in respect of transportation problems in Newfoundland should prevail?

Dr. Copithorne: Our researchers did not find anything wrong with the essential logic of shortening the road transportation system.

Senator Doody: I did not find anything wrong with the Sullivan Commission report either. But, like Senator Thériault, I was a practising politician at the time, and the first time I saw anything wrong with it was at my first meeting with the railway unions. I learned very quickly what was wrong with it.

[Traduction]

M. Copithorne: Lorsque nos chercheurs se sont penchés sur cette question, ils ont constaté que la situation décrite par M. Slater existait belle et bien en 1949, à l'époque où il a été décidé de verser des subventions pour le transport dans le golfe.

Comme l'indique le premier chapitre, nos chercheurs ont conclu que 3,000 emplois avaient été supprimés à cause de la perte des droits de douane que Terre-Neuve recevait avant la Confédération et des subventions destinées aux réseaux de transport.

Il nous apparaît très douteux que ces dernières années, les subventions aient contribué à maintenir à un niveau raisonnable le coût des biens à la consommation à Terre-Neuve. Nous avons constaté que malgré les subventions de presque \$100 millions octroyés pour ce circuit, et celles destinées au transport dans le golfe qui atteignent près que \$65 millions, des transporteurs ne recevant pas de subventions ou recevant une aide réduite ont décidé d'acheminer directement des marchandises vers Corner Brook et Saint-Jean; nous avons su également qu'un important transporteur était sur le point d'être exploité le Bridge Line, reliant Fall River dans le Massachusetts et Argentia. Le fait qu'ils aient envisagé cette possibilité sous-entend qu'ils pensent pouvoir assurer ces liaisons sans aucune subvention, et cette jonction rendrait inutile tout le réseau de transport routier actuellement en place.

L'autre problème relié au réseau de transport actuel tient au fait que toutes les marchandises débarquées à Port-aux-Basques doivent être acheminées vers Saint-Jean sur une distance de 565 milles, par route ou par chemin de fer, et les statistiques démontrent qu'on fait de plus en plus usage du réseau routier; de nombreux transporteurs retournent à leur point de départ à vide. Si ces subventions de \$65 millions n'étaient pas octroyées pour un circuit particulier et si l'on permettait aux transporteurs d'acheminer directement les marchandises, leurs activités seraient probablement rentables. On pourrait en fait utiliser une partie de ces sommes pour améliorer les installations portuaires d'une ville de la côte ouest et de Saint-Jean et mettre en place un système de transbordement. La distance maximale parcourue à lège serait de moins de 200 milles au lieu de 565 milles et la plus grande partie des marchandises serait livrée directement par bateau au grands centres de l'île. En fait, cette façon de procéder devrait réduire le coût des matières premières pour toutes les industries de Terre-Neuve.

Le sénateur Doody: Cette solution rappelle les conclusions de la Commission Sullivan. Croyez-vous qu'il faille retenir la plupart des recommandations de cette Commission à propos des problèmes de transport à Terre-Neuve?

M. Copithorne: Nos chercheurs n'ont rien à redire au principe qui consiste à réduire les distances du réseau routier.

Le sénateur Doody: Je n'ai rien à redire au rapport de la Commission Sullivan non plus. Mais comme le sénateur Thériault, je m'occupais de politique à cette époque et lorsque j'ai rencontré pour la première fois les syndicats des chemins de fer, j'ai très vite compris ce qui n'allait pas.