

[Texte]

absence of the strike at the iron ore mines, we would have had a very substantial new record tonnage shipment and revenues in the St. Lawrence Seaway in 1978.

I also said in the speech to which you refer that we would examine every step of the way in cost recovery so as not to disturb or disjoint any of the cost-recovery policies that were already in place, and to the extent that we would embark on the beginnings of a cost-recovery program for navigational aids, we would be taking into account the same kind of question that the St. Lawrence Seaway took into account when they came with the decision and with the recommendation for the increased toll structure. We do not intend in any way, shape or form that it be a unilateral imposition or one without total appreciation of the impact that any such policy might have. We would proceed slowly and deliberately with full study of all the implications that were involved before imposing any additional charges.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. If you want a third round, even if it is only five minutes . . .

Mr. Mazankowski: Yes.

The Vice-Chairman: I will put you down for a third.

All right, Mr. Portelance, and then Mr. Baker for the first round.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser une question à M. Sinclair, en ce qui concerne l'Administration de pilotage. J'ai ici les deux tableaux nos 34 et 35. Je m'aperçois que dans la zone du Pacifique, par exemple, pour 145 employés les dépenses d'exploitation sont de 9,463 mille dollars ce qui donnent une moyenne de \$65,000 par employé. Si l'on regarde la zone des Laurentides, c'est \$57,000; pour les Grands lacs ce serait \$55,000, et l'Atlantique: \$41,000.

Quelle est la raison du coût aussi élevé dans la zone du Pacifique?

Mr. Sinclair: It reflects an entirely different pilotage system between what happens in the St. Lawrence and what happens on the Pacific coast. The pilotage trip on the West Coast tends in many ways to be a longer and more costly trip than the one in the St. Lawrence. I take it the member is referring to the difference in the level of operating expenditures between the Laurentian authority and the Pacific authority, where the costs are about double with almost three times the number of pilots. Yes, pretty close to three times.

• 2125

Mr. Portelance: If we look at the Pacific they seem to have 145 men working there. That is your estimate for 1979-80. If we go to the Atlantic, for example, the average there would be \$41,000, which is \$24,000 less than the Pacific. If we look at the entire cost the average would be \$56,000 for 706 people, and yet the Pacific is much higher than all the others.

[Traduction]

sont-elles par réalisées, mais dans des conditions normales, c'est-à-dire en l'absence de la grève dans les mines de fer, la Voie maritime du Saint-Laurent aurait établi en 1978 un record exceptionnel en ce qui concerne le tonnage et les recettes.

J'ai également dit dans le discours auquel vous avez fait allusion, que nous examinerions toutes les étapes du recouvrement des coûts afin de ne pas déranger les politiques de recouvrement des coûts déjà en vigueur. J'ai dit également que pour lancer un programme de recouvrement des coûts dans le cas des aides à la navigation, nous tiendrions compte des mêmes éléments que l'Administration de la Voie maritime a utilisés pour décider et recommander la formule de hausse du péage. Nous n'avons jamais eu l'intention d'imposer de nouveaux taux de façon unilatérale ou sans tenir compte de toutes les répercussions éventuelles d'une telle décision. Avant d'imposer de nouveaux taux, nous allons procéder lentement et soigneusement, en étudiant toutes les répercussions éventuelles.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski. Si vous voulez que j'inscrive votre nom pour un troisième tour, même si . . .

M. Mazankowski: Oui.

Le vice-président: . . . il ne reste que cinq minutes, je vous inscrirai quand même.

En ce qui concerne le premier tour de questions, la parole est maintenant à M. Portelance, qui sera suivi de M. Baker.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Sinclair a question about the pilotage authorities. I have here your tables numbers 34 and 35. I see that in the Pacific area, for instance, for 145 employees the operating expenditures total \$9,463 million, which gives an average of \$65,000 per employee. If you look at the Laurentian area, you see \$57,000, whereas for the Great Lakes, it is \$55,000 and for the Atlantic area, \$41,000.

What is the reason for such high costs in the Pacific area?

M. Sinclair: Elle est due au fait que l'organisation du pilotage sur la côte du Pacifique diffère totalement de celle du Saint-Laurent. Les voyages des pilotes de la côte ouest sont la plupart du temps plus longs et plus coûteux que ceux des pilotes du Saint-Laurent. Je suppose que vous faites allusion à l'écart entre les dépenses de fonctionnement de l'Administration des Laurentides et celle du Pacifique qui compte trois fois plus de pilotes et dont les dépenses sont le double. Presque trois fois plus.

M. Portelance: D'après vos prévisions pour 1979-1980, 145 personnes travailleront pour l'Administration du Pacifique. La moyenne s'élève à \$41,000 dans l'Administration de l'Atlantique, c'est-à-dire \$24,000 de moins que pour celle du Pacifique. La moyenne des dépenses globales se chiffre à \$56,000 pour 706 personnes, mais celles de l'Administration du Pacifique sont beaucoup plus élevées que toutes les autres.