

[Texte]

Mr. Forrestall: Well, I will round out the question. What are reasonable costs and who decides? Is it the industry or the government with respect to the Arctic shipping, and in what position does this leave drilling rigs and also the so-called offshore supply vessels?

The Vice-Chairman: Mr. Sinclair.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we are trying to implement that portion of the shipping policy as rapidly as we can. As a matter of fact, discussions are under way at this very moment on that kind of issue. We look forward to an early implementation of that.

• 2115

As to what is meant by reasonable cost, the definition of that term has been assigned to the Shipping Advisory Board, which is an interdepartmental group that I chair and which renders advice on shipping matters to the Minister of Transport; and we hope that that definition would include proper costing in the offering of shipping services to . . .

Mr. Forrestall: Bear in mind the problem we had, last fall.

Mr. Sinclair: That is right.

We have, in fact, almost a dumping of shipping services on the market now—I am sure that the honourable member is aware of many instances of ships being offered at figures that could be deemed to be below cost—and the inclusion of those words “at reasonable cost” is an attempt to deal with that kind of problem so that Canadian ship operators would have a fair chance to compete in the Arctic environment, and we would provide some stimulus or some nurturing of an infant industry in the Arctic.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

I have two more people who want second rounds, Mr. Mazankowski and Mr. Portelance, and then Mr. Baker who has not had a round yet. Mr. Baker, will you wait until we have heard from these other two, since you did come in late?

Mr. Baker: All right.

The Vice-Chairman: So, Mr. Mazankowski and Mr. Portelance, and then Mr. Baker for a first round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Sinclair, just to carry on from where we left off, you have left the impression that you consider your tolls, with respect to the St. Lawrence Seaway, to be based upon service provided perhaps more than the value of the commodity being transported. That is a very interesting philosophy. It does not necessarily apply to other modes of transportation. The railways, for example, do engage very deliberately in a discriminatory pricing policy, or charging what the traffic will bear, to use your words. Also, they take into account the matter of meeting offshore competition, and that is one of the ways in which they explain their reduced

[Traduction]

M. Forrestall: Je peux bien résumer ma question. Qu'est-ce qu'on pourrait qualifier de coûts raisonnables, et qui prend la décision? En matière de transport maritime dans l'Arctique, les décisions sont-elles confiées à l'industrie ou au gouvernement, et dans quelle position cela place-t-il les plates-formes de forage, de même que ce qu'on appelle les ravitailleurs des installations en haute mer?

Le vice-président: Monsieur Sinclair.

M. Sinclair: Monsieur le président, nous essayons de mettre en œuvre le plus rapidement possible ce volet de la politique sur le transport maritime. De fait, des discussions sont en cours sur ces questions. Nous prévoyons une mise en œuvre prochaine de ces dispositions.

Quant à ce qu'on entend par coûts raisonnables, la définition de ce terme a été confiée au Conseil consultatif de la navigation, un groupe interministériel dont je suis le président et qui conseille le ministre des Transports en matière de transport maritime; nous espérons que cette définition comprendra une méthode satisfaisante de calcul des prix dans l'offre de service de transport maritime à . . .

M. Forrestall: Rappelez-vous les problèmes que nous avons eus l'automne dernier.

M. Sinclair: C'est exact.

De fait, dans ce marché, nous faisons presque face à un dumping de services de transport maritime—je suis persuadé que le député est au courant d'un certain nombre de cas où les services de certains navires ont été offerts à des prix inférieurs au prix de revient—et en incluant ces mots «à des coûts raisonnables»—nous essayons de régler ce genre de problème afin que les exploitants de navires canadiens aient une juste chance de faire concurrence dans le domaine du transport maritime dans l'Arctique; nous serions disposés à offrir certains stimulants ou à encourager l'industrie naissante du transport maritime dans l'Arctique.

Le vice-président: Merci, monsieur Forrestall.

Il y a encore deux personnes qui veulent parler au deuxième tour, M. Mazankowski et M. Portelance, puis M. Baker qui n'est pas encore intervenu. Monsieur Baker, voulez-vous attendre que nous ayons entendu ces deux autres intervenants, puisque vous êtes arrivé en retard?

M. Baker: D'accord.

Le vice-président: Alors, M. Mazankowski a la parole, suivi de M. Portelance, puis de M. Baker, pour le premier tour.

M. Mazankowski: Monsieur Sinclair, reprenons où nous nous étions arrêtés. Vous semblez dire que les droits de péage que vous imposez, pour la voie maritime du Saint-Laurent sont fondés sur les services offerts, plus que sur la valeur des marchandises transportées. C'est là une philosophie très intéressante. Elle ne s'applique pas nécessairement aux autres modes de transport. Par exemple, les chemins de fer se livrent délibérément à une politique discriminatoire d'établissement des prix, imposant les frais qu'on voudrait bien payer, pour utiliser votre propre expression. Les chemins de fer tiennent également compte de la concurrence des transporteurs mar-