

[Texte]

representations I am sure to you and indeed to the Minister. Could you elaborate on that?

It seems to me that they have a perfectly valid case here and it also seems to me that the futures operations of the seaway are certainly contingent upon the movement of those bulk cargo commodities, namely grain and iron ore products. Are their representations being considered? Do you believe that they have a valid case, and if so, is any adjustment being made that might more accurately reflect the charges vis-à-vis the value as they have pointed out?

• 2040

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, those comments have been made continuously to us over a period of several years and reflect a point of view of those who primarily transport bulk commodities. I think it is also reasonable to say that those who transport finished commodities in containers or manufactured goods do not necessarily share that opinion. By the time the 1980 toll increases will have been implemented the manufactured products or finished goods will be attracting a tariff of some \$2.15 a ton opposed to approximately 99 cents for most bulk commodities.

Mr. Mazankowski: What is the breakdown, roughly?

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Sinclair: Do you wish me to continue?

Mr. Mazankowski: Yes, please. Perhaps in your answer you could give me the breakdown, general versus bulk.

Mr. Sinclair: So to some extent the arguments of that association have been taking it into account, to a degree at least. The argument really centres on: do you charge a tariff of tolls for the service provided, namely passing a ship through the canal of a certain size and tonnage, or do you charge tolls based on what the traffic will bear? It is a theoretical argument on which there are also two points of view.

Mr. Mazankowski: That is what they call discriminatory pricing, is that not true?

Mr. Sinclair: No matter which side you are on, it would be called discriminatory pricing. The history of the seaway has been that they, to the largest possible extent, try to charge for the service rendered as opposed to charging based on what the traffic will bear.

It should also be remembered that in setting the tariff of tolls the Canadian authorities must in fact negotiate with the U.S. authorities, and it is primarily product destined for U.S. ports that is of the manufactured finished goods variety. So our American friends would not be terribly happy to espouse the arguments put forth by the Great Lakes Waterway Development Corporation.

Mr. Mazankowski: What is the breakdown?

The Vice-Chairman: That is it.

Mr. Sinclair: The breakdown for both sections of the seaway in 1980 will be: 99 cents for bulk cargo; \$2.15 for

[Traduction]

et présenté des instances au ministère ainsi qu'au ministre. Pouvez-vous nous donner votre avis sur ce point?

Il me semble que l'argument tient. Je pense que l'avenir de la voie maritime dépend beaucoup du transport des marchandises en vrac, en particulier les céréales et des produits de minerai de fer. Examine-t-on les instances qui ont été présentées? Estime-t-on que l'argument est justifié et au besoin rend-on des mesures pour faire en sorte que la valeur des marchandises entre davantage en ligne de compte?

M. Sinclair: Monsieur le président, il y a maintenant plusieurs années que nous recevons ces instances qui reflètent le point de vue particulier des transporteurs de marchandises en vrac. Inutile de dire que les transporteurs de produits finis en conteneurs et de produits manufacturés ne partagent pas cette opinion. Une fois que les augmentations des droits de péage prévus pour 1980 seront entrés en vigueur, les produits manufacturés et les produits finis seront à \$2.15 la tonne alors que la plupart des produits en vrac seront à environ 99c. la tonne.

M. Mazankowski: Vous voulez me donner la ventilation?

Le vice-président: C'est votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Sinclair: Vous voulez que je réponde?

M. Mazankowski: S'il vous plaît. Je vous demande une ventilation pour les marchandises générales et les marchandises en vrac.

M. Sinclair: Dans une certaine mesure, il a été tenu compte de l'argument de l'association que vous avez mentionnée tout à l'heure. Il faut se poser la question, cependant: le droit de péage doit-il refléter le service offert, soit le passage de navires d'une certaine taille ou d'un certain tonnage dans un canal, ou doit-il être aussi élevé que possible? Il y a deux points de vue à ce sujet.

M. Mazankowski: C'est ce que l'on appelle des tarifs discriminatoires, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Les tarifs sont toujours discriminatoires, quel que soit le point de vue qu'on adopte. Tout au long de l'histoire de la voie maritime, on a tenté, dans la mesure du possible, de tenir compte du service rendu plutôt que d'exiger le plus possible.

Il faut se rappeler aussi que, dans l'établissement des tarifs des droits de péage, les autorités canadiennes doivent négocier avec les autorités américaines et que ce sont surtout des produit finis ou manufacturés qui sont envoyés dans les ports américains. Nos amis américains ne sont donc pas prêts à accepter l'argument de la *Great Lakes Waterway Development Corporation*.

M. Mazankowski: Quelle est la ventilation?

Le vice-président: C'est tout.

M. Sinclair: Dans les deux sections de la voie maritime en 1980, le tarif sera de 99c. pour les marchandises en vrac, de