

[Texte]

plenty of room in the system for experimentation that will create very large savings to the system. Even the methods of increasing turnaround in, say, Vancouver are such that I often wondered if there was any real economic reason any more for the CN adjustment, other than that it appeared to be inequitable for CNR. It seems to me that once CP hits that snarl in Vancouver, they could probably go the extra 120-odd miles to Prince Rupert and back in about the same time. I do not know whether anyone has experimented with that, but it is the kind of thing that is not left in the bill because of the CN adjustment.

I think producers who spoke to this committee were looking for some continuation of guarantees. Indeed, the original minister who introduced this was always attempting to tell us, or the producers, that this would be a new Crow; it would not be killing the Crow. The Crow protection would continue to be there. That protection was distance-related protection. This particular amendment, I submit, continues that distance-related protection. There may have been some minor anomalies in the old rate system, but the railways have apparently agreed to keep those with the apparent agreement on the CN adjustment. I think, from what we heard when the committee was out in the country, those communities are willing to maintain any of those minor anomalies, too, in an effort to keep things between themselves on a more or less equitable basis. That is, I think, what this particular amendment proposes to do; that is, if the railways, over and above the formula that is set out in this bill, decide that they want to reduce their rates some more and apply to CTC, those rates can be reduced and they would be reduced across the system so that there is no placing in jeopardy one community at the expense of the other.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, your final comment.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Briefly.

**Mr. Benjamin:** I need to be shown, if Mr. Kroeger or anyone else can tell me, where producers have benefited up to now from efficiency gains, and there have been a host of them. Mr. Althouse mentioned some of them. There are others. The producers, through their co-operatives, have invested hundreds of millions of dollars in efficiency gains, and nobody questions the fast-loading, the high through-put capacity of the pools, the UGG and the private grain companies. The producers are paying for that. What have they gained from it? It has been probably more efficient for the grain company. It has certainly been more efficient for the railways. But the variable rate thing, which flies in the face of the main intent of the legislation—if variable rates are appropriate in Clauses 45, 46 and 47, then surely the principle is that what is fair for one is fair for all.

• 1725

The implementations of the clauses as they are now means that you could be playing off rapeseed producers in one part in

[Traduction]

dans le système pour des expériences qui permettront de réaliser de très grosses économies. Même les méthodes visant à accroître le roulement à Vancouver par exemple, sont telles que je me suis souvent demandé s'il y avait encore des justifications économiques réelles pour ce rajustement du CN, outre le fait que cela pouvait sembler inéquitable pour le CNR. J'ai l'impression qu'une fois arrivé à Vancouver, le CP pourrait probablement parcourir les autres 120 milles environ pour se rendre à Prince Rupert et y revenir sans que cela prenne plus de temps. Je ne sais pas si quelqu'un a fait cette expérience; mais c'est le genre de chose qui n'est pas prévu dans la loi à cause du rajustement pour le CN.

Je pense que les producteurs qui se sont adressés au Comité demandaient une continuation des garanties. En fait, le ministre qui a d'abord présenté le bill nous a toujours dit, ou a toujours dit aux producteurs que ce serait un nouveau système du Corbeau, qu'on ne tuerait pas le vieux. La protection du système du Nid-de-Corbeau continuerait d'exister. Cette protection était fonction de la distance. L'amendement que nous avons devant nous continue à assurer cette protection. Il y a peut-être eu quelques petites anomalies dans l'ancien système de tarifs, mais les chemins de fer ont apparemment convenu de laisser les choses telles quelles, en s'entendant sur le rajustement du CN. D'après ce que nous avons entendu lorsque le Comité a voyagé, je pense que les collectivités sont prêtes elles aussi à garder ces petites anomalies et tenter de faire en sorte que tout s'équilibre en fin de compte. Je pense que c'est le but de l'amendement qui vous a été proposé: c'est-à-dire que, si les chemins de fer, en dépit de la formule énoncée dans le présent projet de loi décident qu'ils veulent réduire davantage leurs taux et en faire la demande à la CCT, les taux peuvent être réduits, mais la réduction doit s'appliquer à l'ensemble du système de manière à ne pas privilégier un endroit au détriment d'un autre.

**Le président:** Monsieur Benjamin, dernier commentaire.

**M. Benjamin:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Brièvement.

**M. Benjamin:** J'aimerais que M. Kroeger ou n'importe qui me dise quand les producteurs ont bénéficié jusqu'à présent d'une amélioration de l'efficacité du système, et il y en a eu toute une série. M. Althouse vous en a donné quelques exemples. Il y en a d'autres. Les producteurs, par l'intermédiaire de leurs coopératives, ont investi des centaines de millions de dollars pour améliorer l'efficacité du système, et personne ne parle du chargement rapide, de la forte capacité de production des coopératives, de la *United Grain Growers Association* et des compagnies de grains privées. Ce sont les producteurs qui paient. Qu'en ont-ils retiré? C'est probablement plus efficace pour la compagnie de grain. Cela l'a certainement été pour les chemins de fer. Mais ce système des taux variables qui va à l'encontre du principe de base de la loi, si les taux variables sont justes dans les articles 45, 46 et 47, alors le principe de justice doit certainement s'appliquer à tous.

L'application des articles dans leur forme actuelle pourrait mettre en conflit des producteurs de colza dans une partie de la