

[Text]

Mr. Wilton: Mr. Tobin, I guess, from our perspective, I would very much like to see railways, when we are talking to them about a certain load—and I think this would apply to any shipper—work on the basis of establishing what their costs are going to be in moving that product between two points, and then adding what they consider to be a reasonable return for their particular company in making that move.

The present tariff system makes available to those railways, in fact, what they have agreed to charge, irrespective of what, in fact, the costs are.

In principle, I believe we should be working on the basis of costs and the return the particular carrier requires to move the product, as compared to his competitor, and I would certainly hope that it would extend to small shippers as well, provided that they can get two or more carriers interested in the business.

• 1320

Mr. Tobin: Is it not fair to say that having no minimum rate at all, having no third-party appeal mechanism at all, and having truly, in every sense of the word, confidential contracts established, that large shippers, bigger shippers, would be in a position to, in some circumstances, play off one railway against the other? They could look for the best deal by threatening to take their business somewhere else. And essentially, the railway gets out its pencil and its paper and looks at its total operation, its total cost. In essence, and this argument has been made before this committee, cross-subsidizes, if necessary to hang onto the volume, your rate by charging a little extra to the smaller guys. It gives you a deal that ensures you do not go somewhere else to do your business. Should there not be some kind of perhaps objective third-party appeal mechanism, where somebody who feels and can show reasonable cause that rates are being set that are predatory, that are putting him in an unfair competitive position, can appeal to somebody who can examine the books and say yes or no?

Mr. Wilton: In principle, yes, I would agree that there should be some appeal mechanism open. I note in the paper that—and if I have interpreted it correctly—the confidential contracts will be filed, presumably with the new regulatory agency. I would have no problem in having some appeal mechanism for a small carrier to that agency. However, the point that I do want to make is that the railways that are competitors for that particular haul should not have knowledge of the rates that were tendered for that business.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, thank you very much. I think that the witness, in making the point that he would have no objection to third-party appeal, some kind of third-party appeal, given the conditions you have set, is perfectly reasonable and certainly helps me understand his recommendation. Thank you.

The Chairman: Yes, your brief is very clear and concise.

[Translation]

puisque vous êtes l'un des plus importants expéditeurs au Canada, cependant . . .

M. Wilton: Monsieur Tobin, laissez-moi vous dire que nous aimerions voir les compagnies ferroviaires, quand nous faisons affaires avec elles au sujet d'un chargement particulier—et je crois que ce pourrait être là le cas de n'importe quel expéditeur—calculer le coût que représente le transport de la marchandise entre deux points et y ajouter ce qu'elles considèrent être un bénéfice raisonnable pour assurer le service en question.

Or, selon l'actuel système de tarification, ces compagnies de chemins de fer peuvent exiger le tarif qu'elles ont convenu de demander, sans considération aucune pour les coûts.

En principe, je crois que nous devrions fonctionner d'après les coûts et le bénéfice que tel ou tel transporteur exige en échange du service rendu, par rapport à son concurrent; et j'espère que tel sera également le cas pour les petits expéditeurs, sous réserve qu'ils parviennent à intéresser au moins deux transporteurs à soumissionner pour le contrat proposé.

M. Tobin: N'est-il pas juste de dire que, sans tarif minimum aucun, sans aucun mécanisme d'appel auprès d'une tierce partie, et avec des contrats véritablement confidentiels, dans tous les sens du mot, les grands expéditeurs, les expéditeurs plus importants, seraient en mesure, dans certains cas, de jouer un chemin de fer contre l'autre? Ils pourraient chercher la meilleure affaire en menaçant de s'adresser ailleurs. Et, dans l'ensemble, les administrateurs des chemins de fer sortent leur papier et leur crayon pour examiner l'ensemble de leur exploitation, son coût total. Essentiellement, et c'est la thèse qui a été défendue devant le Comité, ils subventionnent leurs tarifs, si nécessaire pour conserver le volume, en exigeant un petit peu plus des petits transporteurs. Cela permet de s'assurer que l'expéditeur ne s'adressera pas à un autre transporteur. Ne devrait-il pas y avoir une sorte de mécanisme objectif d'appel auprès, peut-être, d'une tierce partie, lorsqu'on pense pouvoir prouver que les taux fixés sont du vol, qu'on est injustement supplanté et qu'on réussit à convaincre un organisme autorisé à examiner les livres et à dire oui ou non?

M. Wilton: En principe, oui, je reconnais qu'il devrait y avoir un mécanisme d'appel. Je crois comprendre que les contrats confidentiels seront déposés, auprès du nouvel organisme de réglementation, je suppose. Je ne verrais pas d'inconvénient à ce qu'un petit transporteur puisse en appeler à cet organisme. Cependant, je tiens à bien faire ressortir que les chemins de fer qui se font concurrence pour ce transport particulier ne devraient pas être au courant des tarifs offerts en soumission.

M. Tobin: Monsieur le président, merci beaucoup. Je pense que le témoin est parfaitement raisonnable en ne s'opposant pas à une possibilité d'appel auprès d'une tierce partie dans les conditions que vous avez citées. En tout cas, cela m'aide à comprendre sa recommandation. Merci.

Le président: Oui, votre mémoire est très clair et très concis.