

[Text]

yes, I think it is in Chapter IV, page 27. We had considerable discussions during the consultations on this whole matter of efficiencies, from the standpoint of the various actors in the system, and we in part captured that in the discussion on page 27 and through three or four pages of examples. We did not attempt to make any exhaustive study of the ways that efficiencies or economies might be achieved, but we listened very carefully to examples, and the car cycle is the obvious one and quite spectacular. A one day shortening of the cycle, and I think we illustrated this, would lead to a reduction of about \$75 million in investment in cars.

The move from boxcars to hopper cars, for example, is quite a major way to increase productivity. I guess what we said was, here are examples. And we said the so-called central coordinating agency should be encouraged to continue to look at ways where there are mutual gains to be made in the system. We stressed that, somewhere in the report I think, and I want to underline this: that a gain to be a true gain should be that. There should be a mutual saving and there should not be a shifting of cost.

Mr. Mayer: That is the second point I was making: if you force the railways to absorb the first percentage of increase in cost, then that puts incentive on the railways to see that some of those things are in fact implemented. But if you ask the producer to pick up the first percentage, then the argument is: Whether there is inflation in the real world or not, there will be inflation, as far as the railways cost accounting is concerned, and that will result in an increase in cost to the producer. It just seems to me that one of the best ways to ensure that we do pick up some of those efficiencies that are available in this system is to force the railways to look for efficiencies first, and you will do that by forcing the railways or asking the railways to pick up the first percentage of increase in cost.

In fact, you said the same thing to Mr. Mazankowski. You said that when you were going through this, and you were dealing with inflation rates of 12%, 6% seemed reasonable. But if you write legislation, presumably you write it for a long time and you have to consider that we may in fact even go through a period of deflation, which the Americans have been going through for the last two or three months. It may not last but the point is, it is a possibility.

Professor Gilson: I guess to be frank, we did not address this in any detailed or extensive way, as to what sorts of incentives one might build in to keep those costs down. I am not just too sure how one might administer what you have in mind there, but perhaps that is an approach. We did say, if I may just conclude, that there should be a mutual sharing of productivity gains, if there could be, and we gave an example here. But, to be honest, we said: Here are examples. It was discussed extensively; it will be important. I think what we concluded

[Translation]

rapport qui traite de—oui, je pense qu'il s'agit du Chapitre IV, page 27. Au cours des consultations, toute cette question de l'efficacité, du point de vue des diverses parties intéressées au sein du système a fait l'objet d'un débat énorme que nous avons essayé de rendre en partie à la page 27 et dans les trois ou quatre pages d'exemples. Nous n'avons pas entrepris de faire une étude exhaustive des différentes façons dont cette efficacité ou ces économies peuvent être réalisées, mais nous avons écouté très attentivement les exemples donnés et celui du cycle des wagons est le plus révélateur et est assez spectaculaire. En effet, je crois que nous l'avons bien montré, si on raccourcissait ce cycle, cela entraînerait une réduction d'environ 75 millions de dollars en investissement dans les wagons.

Le passage des wagons couverts aux wagons-trémies, par exemple, est un moyen assez important d'accroître la productivité. Je suppose que nous avons dit: voici des exemples. Et nous avons déclaré qu'il importait d'encourager l'organisme central de coordination à continuer de chercher des moyens de réaliser des gains de part et d'autres à l'intérieur du système. Nous avons insisté sur ce point et je tiens à le souligner: c'est à cette seule condition qu'on peut parler de gain réel. Il doit y avoir des économies de part et d'autre, et il ne devrait pas y avoir de transfert des coûts.

M. Mayer: C'est là le second point que je soulevais: si vous forcez les chemins de fer à absorber le premier pourcentage de l'augmentation du coût, cela revient à les inciter à voir à ce que certaines de ces mesures soient adoptées dans la pratique. Mais si vous demandez aux producteurs d'assumer le premier pourcentage, la question est la suivante: qu'il y ait ou non inflation dans le monde réel, il y aura inflation pour ce qui est du coût du transport en chemin de fer, ce qui se traduira par une hausse du coût pour le producteur. Il me semble que l'un des meilleurs moyens de veiller à ce que nous profitions de certaines de ces mesures d'efficacité qu'offre le système est de forcer les chemins de fer à trouver ces mesures d'efficacité d'abord et, pour ce faire, il s'agit de les forcer à assumer le premier pourcentage de l'augmentation du coût, ou de leur demander de le faire.

En fait, cela revient à ce que vous avez dit à M. Mazankowski. Vous avez déclaré que lorsque vous aviez affaire à des taux d'inflation de 12 p. 100 à 6 p. 100 semblaient un chiffre raisonnable. Mais lorsque vous rédigez des textes de loi, en principe vous le faites pour une longue période et vous devez prendre en considération le fait que nous pouvons même connaître une période de déflation que les Américains ont vécue pendant les deux ou trois derniers mois. Cela ne durera peut-être pas, mais le fait est que la possibilité existe.

M. Gilson: À vrai dire, je pense que nous ne nous sommes pas penchés de façon détaillée ou exhaustive sur la question de savoir quelles sont le genre de mesures que l'on pourrait introduire pour empêcher que ces coûts n'augmentent. Je ne sais pas très bien comment on pourrait procéder pour être en application ce que vous avez en tête, mais il s'agit peut-être d'une approche. Pour conclure, je dirais que nous avons effectivement affirmé qu'il devrait y avoir un partage des gains de la productivité, si toutefois il y en avait, et nous avons donné