

[Text]

Edmonton to Vancouver, but also for CP Calgary to Vancouver. To do otherwise, with CP having the shorter mileage, it would then reduce the level of rates to below the level of rates applicable on movements eastbound to Thunder Bay—or, as it was then, Fort William and Port Arthur. That was the basis of it, because the CNR would then have had to lower their rates from Edmonton to Vancouver, or do so on that routing, to the basis on the Canadian Pacific with the shorter mileages, and it would, in effect, mile for mile, produce lower rates than it did to Thunder Bay—which was, of course, the genesis of the Crow's Nest Agreement and the Crow's Nest Pass Act. That is the reason why it was put in then.

• 1150

We looked at this in the rates task force and there was discussion: Should we drop the 123.7 miles or should we leave it in. If you drop the 123.7 miles and adopt, in effect, the CPR mileage, the CNR would have to adjust.

On board grains right now there is a split between, shall we say, eastbound shipments and westbound shipments which is generally considered to be around Scott, Saskatchewan. What this would do, for one, is shift that break approximately half that distance east of Scott or wherever the break is. To maintain a railway's revenue from the traffic you would then have to do one of two things. You would either have to increase the government payments or you would have to spread the extra across the entire rate structure going to Thunder Bay and to Vancouver. So that is really the reason why we left it the way it is. It has been working for 57-odd years and there did not seem to be any particular strong reason for changing it from the way it is.

I point out, on traffic going to Prince Rupert, that Prince Rupert is 190 miles farther from Edmonton than Vancouver is so it swings the other way that way.

Mr. Reid (Kenora—Rainy River): Was there any consideration given to having the review process look into this series of decisions? I had a quick look and I could not see it.

The Chairman: Mr. Kroeger.

Mr. Kroeger: This is the kind of subject that the Senior Grain Transportation Committee could pursue if it chose to do so. There is no specific decision and no specific provision in the act that it ought to be pursued because in the bill we found a way of handling the situation, which is a little odd, but it works and leaves the long-standing arrangements in place and avoids the disruptions that you could get through a rearrangement of the rate structure. The way we get at it is basically through the CN adjustment.

[Translation]

la distance entre Edmonton et Vancouver sur les voies du Canadien National, non seulement sur ce trajet, mais également pour le trajet CP de Calgary à Vancouver. Autrement, comme la distance était plus courte par les voies du CP, cela aurait réduit le barème en-deçà du barème applicable au transport vers l'Est à destination de Thunder Bay, ou Fort William et Port Arthur comme on l'appelait à l'époque. C'est sur cette base que l'on avait établi les taux à l'époque, car autrement le Canadien National aurait dû ramener ses taux d'Edmonton à Vancouver au même niveau que ceux du Canadien Pacifique, lesquels s'appliquaient à une distance plus courte. Ce qui aurait eu comme effet un barème plus bas que celui applicable vers Thunder Bay, en se basant sur le nombre de milles... c'était là, bien sûr, l'explication de l'entente du Pas du Nid-de-Corbeau et de la Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau. Voilà pourquoi ce fut inclus à l'époque.

Notre groupe de travail sur les barèmes a étudié le problème et nous nous sommes posé la question: devrions-nous laisser tomber les 123,7 milles ou non. Si on les laisse tomber et que l'on adopte en fait la distance du parcours CPR, alors le Canadien national devrait ajuster ses tarifs.

Présentement, pour ce qui est des grains de la Commission, l'on considère généralement que la ligne de démarcation entre les livraisons à destination de l'Est et les livraisons à destination de l'Ouest, se situe aux environs de Scott, en Saskatchewan. Ce changement aurait comme effet de reporter cette ligne de démarcation d'environ la moitié de cette distance plus à l'est de Scott, où que ce soit. Il y aurait alors deux possibilités pour maintenir le revenu des chemins de fer à partir de ce trafic; soit augmenter les paiements du gouvernement ou répartir les coûts additionnels sur l'ensemble du barème applicable vers Thunder Bay et Vancouver. C'est vraiment la raison pour laquelle nous n'avons rien changé. Cela fonctionne depuis quelque 57 années, et il ne semblait y avoir aucune raison vraiment valable de changer les choses.

Pour ce qui est du trafic à destination de Prince Rupert, je vous signale que ce parcours a 190 milles de plus que le parcours Edmonton-Vancouver, alors dans ce cas-là le pendule va dans l'autre sens.

M. Reid (Kenora—Rainy River): A-t-on envisagé de soumettre cette série de décisions au processus d'examen? J'ai jeté un coup d'oeil rapide et je n'ai rien vu de tel.

Le président: Monsieur Kroeger.

M. Kroeger: Voilà le genre de chose que le Comité supérieur du transport du grain pourrait étudier s'il le décidait. Dans la loi il n'y a aucune décision ni disposition précisant que cela devrait se faire parce que dans le projet de loi nous avons trouvé une façon de régler la situation; elle est un peu bizarre, mais elle résout la question sans toucher aux ententes en place depuis longtemps, et évite ainsi les bouleversements que causerait une réorganisation du barème. Fondamentalement nous réglons le problème par le rajustement effectué par le CN.