

[Texte]

The Chairman: I suppose we could draw along a long list. I did approach representatives of all parties prior to setting of hearings and assembling of a list of witnesses, and the matter was not raised. I think we have devoted a fair amount of time to this bill, which is not a lengthy matter, and really not a major one. I think there would be a general desire to get on to clause by clause and get the bill back to the house.

Mr. Althouse: It seems to me that part of the process of having witnesses is to discover more of the facts regarding the proposals in a bill. Since the main part of this bill is largely an economic one, the question of costs, how much savings could be provided, there might be a disposition amongst members of the committee to propose amendments to make certain that those costs are only elevation charges or part of elevation charge. Since some of the grading costs are computed in with those elevation charges, I think we should have a fairly accurate idea of just what the costs are to the system from either railways. Perhaps the Deloitte, Haskins & Sells study done by the Government of Alberta has some of those answers in it. I feel quite uncomfortable about letting this legislation go without knowing with a bit more accuracy what kind of costs we are talking about. We have had railways on other occasions say that they can give rebates of \$1.50 per tonne for cars that are put in 18-car lineups, which would indicate that there must be some saving to leaving them off in bunches. There would therefore seem to be some extra costs to leaving them off one at a time and handling them that way.

We have really not been told in any clear way what that cost is. The witnesses today have indicated that for the Alberta system, at least, between six and seven cars are dropped on average per bunch, and we would have to presume that the cost of spotting cars works through the system through the grain transportation authority on the basis of something like six or seven cars per spot, but we do not know what the cost is for a single car. The railways have not been terribly helpful. In other cases, there has been some suggestion that they could be subpoenaed to get this kind of information. I am not so sure about that, but I think we should do a slightly better job than we have done up to this point. Perhaps the information can be gathered before Tuesday if this study done by the Government of Alberta has in fact looked at that question.

• 1645

I think we should make the effort to know with a little more accuracy just what the parameters are here. I think there may have to be some spelling out in the legislation as to what kind of charges could be considered by the board as deductions on producer cars, and I think they

[Traduction]

Le président: Je suppose que nous pourrions dresser une longue liste. Je me suis adressé aux représentants de tous les partis avant le début des audiences et avant d'établir la liste des témoins. La question n'a pas été soulevée. Je pense que nous avons consacré suffisamment de temps à ce projet de loi, qui n'est ni très long ni d'une importance majeure. Je pense que nous serions généralement d'avis qu'il faut maintenant l'étudier article par article puis le retourner à la Chambre.

M. Althouse: Il me semble que, si nous entendons des témoignages, c'est en partie pour en apprendre davantage sur les faits qui sous-tendent les propositions contenues dans le projet de loi. Étant donné que l'essentiel de ce projet de loi est d'ordre économique, puisqu'il s'agit de coûts, de savoir combien d'économies on pourrait réaliser, les membres du Comité pourraient être disposés à proposer des amendements pour que ces coûts ne soient que des frais de mise en élévateur ou une partie de ces frais. Étant donné que ces frais regroupent une partie du coût du classement, je pense que l'une ou l'autre des sociétés ferroviaires pourraient nous donner une assez bonne idée des coûts du système. Peut-être pourrions-nous trouver certaines des réponses qu'il nous faut dans l'étude Deloitte, Haskins & Sells réalisée par le gouvernement de l'Alberta. J'hésite beaucoup à laisser passer ce projet de loi sans avoir un peu plus de précisions sur les coûts dont nous parlons. En d'autres occasions, des sociétés ferroviaires nous ont dit qu'elles pouvaient consentir des rabais de 1,50\$ la tonne au wagon mis dans des rangées de 18 wagons, ce qui me donnerait à penser que le fait de les laisser en groupe peut être économique. Il me semblerait donc qu'il coûte plus cher de laisser les wagons de côté un à la fois, en traitant séparément.

On ne nous a pas vraiment expliqué clairement ce coût. Les témoins que nous avons entendus aujourd'hui nous ont dit qu'en Alberta, du moins, on mettait de six à sept wagons par groupe, de sorte qu'il nous faut présumer que le coût de passage d'un wagon dans le système régit par l'organisme de transport des grains est fondé sur un regroupement de six ou sept wagons par emplacement, mais nous ne savons pas ce qu'il en coûte pour un seul wagon. Les sociétés ferroviaires ne nous ont guère été utiles à cet égard. Dans d'autres cas, on nous a laissé entendre qu'elles pourraient être assignées à comparaître pour produire ce genre d'information. Je ne suis pas sûr d'être d'accord là-dessus, mais je pense que nous devrions faire un peu mieux que ce que nous avons fait jusqu'à présent. Peut-être pourrions-nous obtenir cette information avant mardi, si l'étude réalisée par le gouvernement de l'Alberta a effectivement porté sur cette question.

Je pense que nous devrions faire un effort pour avoir une idée un peu plus précise des paramètres. Je crois qu'il faudra peut-être préciser dans la loi le genre de frais que la Commission pourrait considérer comme des déductions dans le cas des wagons de producteurs et je pense que la