

[Text]

than the concentration of grain movement into fewer and fewer places, in terms of efficiency for railroads, in terms of reflecting railway costs so they can give a discount. It does not take into account the extra costs. In other words the discount—the incentive freight rate for the grain producer—will not cover his extra costs, the extra costs of the elevator which is sitting there empty at his own shipping point or those of his municipality which has to fix up the grid roads.

• 1710

Is it not correct, Mr. Kroeger, that this concept is only designed to reflect railway costs, and if those can be reduced they are prepared to pass that on by way of discount rates which will not meet the costs on the other side of the coin? Is that not the case?

Mr. Kroeger: In answer to Mr. Benjamin's opening question, I was of course talking about a limited but real relationship between transportation costs and transportation charges. The committee is well aware that we are dealing here with a bill and a regime in which overall system costs are reflected in the freight rate structure. To the extent that those costs are maintained at a very high level and then escalated off that high base, in future years grain producers will be paying more money than would otherwise be necessary. So there is a trade-off to be considered.

Mr. Benjamin referred to possible other impacts, aside from transportation impacts. The CTC process is intended to look at and deal with the broader public interest considerations.

Alternately, there are choices that are inescapable in this system. Somebody has to pay for the costs of the grain transportation system. Increasingly those costs are going to be borne by producers. The consequence of maintaining a lot of high-cost arrangements would be to produce a higher system of freight rates for producers than would otherwise be the case.

Mr. Benjamin: Is this not then only a case of being on one side a potential benefit? Do we not have a situation where other producers and other shippers are going to be excluded from the so-called benefits of discount rates in the final analysis?

Really, it becomes more and more difficult. Mr. Althouse mentioned branch line 1 and then branch lines 2 and 3. You can start with main line 1, secondary main line 2, branch line 1, branch line 3 and you can go north and south . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, your question please.

Mr. Benjamin: —a distance of 400 or 500 miles and the ones which are farthest away are going to have the least ability and opportunity to complain, to appeal and win, in terms of having the same the same opportunity for the benefit, the discount rate, that fellow producers 200 miles south of them get. I mean, they are going to come with appeals that are going to be deemed by the commission to be irrelevant.

[Translation]

taux variables et d'appels vise expressément à concentrer les mouvements de grain dans de moins en moins d'endroits, à accroître l'efficacité des chemins de fer, à refléter les coûts de ces derniers de manière à permettre une réduction des taux. Il ne tient pas compte des coûts additionnels. Autrement dit, la réduction, le taux d'encouragement du transport pour le producteur de grain ne couvrira pas les coûts additionnels par exemple de l'élevateur vide au point d'expédition ou des municipalités qui doivent réparer les voies de service.

N'est-il pas vrai, monsieur Kroeger, que ce système est conçu uniquement pour refléter les coûts des chemins de fer, et que s'il est possible de les réduire, on est prêt à escompter les taux, mais cela ne tient pas compte des coûts des autres participants? N'est-ce pas le cas?

M. Kroeger: Pour répondre à la première question de M. Benjamin, je parlais évidemment d'un rapport limité mais réel entre les coûts du transport et les tarifs. Le Comité sait très bien que nous avons un projet de loi et un système où les coûts globaux du système sont reflétés dans la structure tarifaire. Si ces coûts sont maintenus à un niveau très élevé puis changés à partir de cette base, les producteurs de grain paieront plus à l'avenir qu'ils n'auraient eu à payer s'il en avait été autrement. Il y a donc place à un compromis.

Monsieur Benjamin a parlé de la possibilité d'autres répercussions n'ayant rien à voir avec le transport. Le système de la CCT est conçu de manière à tenir compte des intérêts de la population en général.

En contre-partie, il y a des choix que l'on ne peut pas ne pas faire dans le système. Quelqu'un doit payer les coûts du réseau de transport du grain. De plus en plus, ces coûts seront absorbés par les producteurs. Le maintien d'un système dont les coûts sont élevés provoquerait un système de barème tarifaire plus élevé pour les producteurs.

M. Benjamin: Les avantages éventuels ne sont-ils pas destinés à un seul côté? Les producteurs et autres expéditeurs ne seront-ils pas exclus, au bout du compte, des avantages que doivent procurer les taux réduits?

En fait, cela devient de plus en plus difficile. M. Althouse a parlé de l'embranchement n° 1, ensuite des embranchements 2 et 3. Vous pouvez commencer avec la ligne principale 1, la ligne secondaire 2, l'embranchement 1, l'embranchement 3 et aller vers le nord et le sud . . .

Le président: Monsieur Benjamin, votre question s'il vous plaît.

M. Benjamin: . . . sur une distance de 400 ou 500 milles et les plus éloignés sont ceux qui auront le moins la possibilité de porter plainte, d'en appeler de la décision et de gagner leur cause, c'est-à-dire d'avoir le même droit aux avantages, au tarif réduit, que les producteurs à 200 milles plus au sud. Ces gens-là vont interjeter appel et la Commission va juger leur cause comme étant impertinente.