

[Texte]

• 1112

The Chairman: Order, please. Mr. Mayer, please, 10 minutes.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman. Again, I would like to echo what other members have said and welcome our two witnesses to the committee.

There are many, many areas to cover in this bill. I would like briefly to make reference to two: first, the ability of the producer to pay, and the related question of how we should address the keeping down of the cost so that ability to pay should be kept in bounds; and second, the question of where the benefit goes and how the Crow gap figure should be distributed.

But first of all, it seems to me that one of the ways to ensure the producer does not have to pay any more than is absolutely necessary is to keep the railway costs down. In one of your guiding principles or general observations in Part VI of your report, Dr. Gilson—on page VI(2), Item No. 7—you talk about:

... anticipated gains or cost savings resulting from improved productivity and efficiency measures in the grain handling and transportation system.

I am wondering how much work your task force did on developing efficiencies in the system. For instance, I think a lot of people would agree we could bring the car cycle time down considerably.

One of the other areas that you addressed, in answer to a question from Mr. Mazankowski, is the whole question of how the increase in costs is going to be shared between the railways and the producer. It seems to me—at least I would argue, and I wonder if you gave it any consideration—that the formula is backward. I would like to see the railways pick up the first percentages of cost, and after 3% or 6%, or something in that order, then the producer begins to share. It seems to me that unless you put some incentive on the railways to keep their costs down, they are going to show an inflationary factor or try to prove to the CTC, or whatever other body regulating it, that they have in fact seen an increase in their costs and then can go ahead and charge it to the producer. I wonder if you could comment on those areas. And I have several more in terms of the cost question.

• 1120

Professor Gilson: Yes. If I can find it, while I am trying to respond to you. There is a section in the report relating to—

[Traduction]

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mayer, s'il vous plaît, vous avez 10 minutes.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président. Une fois de plus, j'aimerais me faire l'écho des autres membres et souhaiter la bienvenue aux deux personnes qui se présentent aujourd'hui devant notre Comité.

Il y a nombre de questions à aborder dans le projet de loi. J'aimerais en mentionner brièvement deux: tout d'abord, la capacité du producteur de payer, et la question qui y est liée, savoir comment nous devons freiner la croissance des coûts pour qu'il puisse continuer à le faire; et en deuxième lieu, la question de déterminer où vont les profits et de quelle façon l'écart par rapport au tarif du Nid-de-Corbeau devrait être réparti.

Mais tout d'abord, il me semble qu'une des façons de veiller à ce que le procureur n'ait pas à payer plus cher qu'il n'est absolument nécessaire consiste à empêcher les coûts de fret par chemin de fer de monter. Dans l'un de vos principes directeurs ou l'une de vos observations générales dans la partie VI de votre rapport, monsieur Gilson—à la page VI(2), point n° 2—vous parlez de:

... gains anticipés en économies résultant de l'amélioration de la productivité et des mesures d'efficacité dans le domaine de la manutention des grains et du système de transport;

Je me demande combien de travail votre groupe d'étude a accompli lorsqu'il s'est agi d'élaborer des mesures d'efficacité dans le cadre du système. Par exemple, je crois que bien des gens voudraient que nous pourrions réduire considérablement la durée du cycle de transport.

Une des autres questions que vous avez abordées, pour répondre à une question de M. Mazankowski, concerne, de manière générale, la façon dont les chemins de fer et le producteur se partageront l'accroissement des coûts. Il me semble—du moins, c'est ce que j'allèguerais, et je me demande si vous y avez pensé—que la formule est rétrograde. J'aimerais que les chemins de fer assument la première partie du coût et qu'après un certain pourcentage, par exemple 3 ou 6 p. 100 le producteur commence à partager le fardeau. Il me semble qu'à moins d'adopter des mesures pour inciter les chemins de fer à réduire leurs coûts, ils montreront des tendances inflationnistes ou tenteront de prouver à la CTC, ou à quelque autre organisme qui les régit, qu'ils ont en fait connu une augmentation de leurs coûts et qu'ils peuvent aller de l'avant et faire absorber cette hausse par le producteur. Pourriez-vous commenter ces deux points. Et j'ai plusieurs autres questions à poser au sujet du coût.

M. Gilson: Oui. Si j'arrive à trouver ce que je cherche tout en essayant de répondre à votre question. Il y a une partie du