

[Text]

critical and important one. There is no doubt about it. And you will hear directly from the various groups. I moved through the west more recently, and throughout the west it is a continuing debate. There is no doubt about that.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Flis. Mr. Althouse.

Mr. Althouse: Thank you, Mr. Chairman. I note the report Mr. Gilson put out made some reference to lost sales estimated for 1977-1978 of some \$400 to \$600 million, and losses in 1978-1979 at some \$600 million. Yet I did not see any—perhaps there were such detailed studies done but I did not see anything in the appendix or anywhere as to how these figures had been arrived at.

Was there indeed a thorough cost analysis done of the so-called losses as opposed to the benefits that could accrue to the producers? And were those benefits that were alleged to have come from paying more freight larger than the losses on a per bushel basis now?

Professor Gilson: All right. First, we stated it in a general way, \$400 to \$600 million. And you will recognize why, because it is hard to distinguish at times between a lost sale and a deferred sale. So that is an approximation.

• 1140

Number two, those figures generally came from the Canadian Wheat Board and were discussed by the group. Did we do an exhaustive study on it? No, we did not. But they are figures that have been discussed by the Canadian Wheat Board.

Mr. Althouse: The work that Snavely seems to have done was patterned after U.S. experience. I think that is a fair assumption. He seems to have been making some assumptions about railway service based upon U.S. experience and perhaps even imposed in his own thinking, to some extent, a U.S.-type of market, assuming a so-called free market like the U.S. is operating under.

I am wondering if there was any consideration given to the results that the U.S. has been achieving in the last few years with their system, with the large buildups of grain: something over one year's supply being carried over, as opposed to our situation where we are carrying over two or three months' supply, which is pretty well necessary because we do not know how soon our harvest will be completed. It can anywhere from August to the end of October.

Just where is the—I guess I raise this because it seems to me that we do not seem to have accumulated a burdensome surplus, if indeed any surplus, while they do appear to have accumulated a tremendous surplus. I am just wondering whether those comparisons were made? And in light of those

[Translation]

méthode de paiement. Cette question était, est et continue d'être une question très importante. Cela ne fait aucun doute. Et vous l'entendrez directement de divers groupes. Je suis allé dans l'Ouest tout récemment et, partout, cette question était au centre d'un débat permanent. Cela ne fait aucun doute.

M. Flis: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Flis. Monsieur Althouse.

M. Althouse: Merci, monsieur le président. J'ai remarqué que M. Gilson, dans son rapport, parlait de ventes perdues s'établissant entre \$400 millions et \$600 millions pour 1977-1978 et à quelque \$600 millions pour 1978-1979. Cependant, je n'ai pas vu nulle part—peut-être y a-t-il eu des études détaillées à ce sujet, mais je n'ai vu nulle part, ni dans les annexes ni ailleurs, comment il était arrivé à ces chiffres.

A-t-on effectivement fait une analyse détaillée de ces prétendues pertes et les a-t-on comparées aux profits que pourraient en retirer les producteurs? Et ces profits dont on dit qu'ils proviennent du fait d'avoir payé davantage de frais de transport, étaient-ils plus importants que les pertes, sur la base unitaire du boisseau?

M. Gilson: Très bien. D'abord, nous en avons fait mention de façon générale, de \$400 millions à \$600 millions. Vous conviendrez avec moi qu'il est parfois difficile de faire la distinction entre une vente perdue et une vente différée. Donc, ces chiffres sont approximatifs.

Deuxièmement, ces chiffres provenaient généralement de la Commission canadienne du blé et ont fait l'objet de discussions de la part du groupe. Avons-nous procédé à une étude exhaustive de ces chiffres? Non. Néanmoins, certains de ces chiffres ont fait l'objet de discussions à la Commission canadienne du blé.

M. Althouse: Il semble que le travail de Snavely ait été modelé d'après l'expérience américaine. Je pense ne pas me tromper en affirmant cela. Snavely semble fonder ses hypothèses concernant les services ferroviaires sur l'expérience américaine et même s'être contraint, dans une certaine mesure, à penser en fonction d'un type de marché semblable à celui qui existe aux États-Unis, c'est-à-dire, ce qu'il est convenu d'appeler un marché libre.

Je me demande si on s'est penché sur les résultats auxquels les États-Unis sont parvenus au cours des quelques dernières années grâce à leur système qui leur a permis de constituer d'énormes réserves de grains: l'approvisionnement d'une année est reporté, tandis qu'ici nous nous contentons de reporter l'approvisionnement de deux ou trois mois, mesure pour le moins nécessaire étant donné qu'on ne sait jamais quand au juste la récolte sera prête. La récolte peut se faire n'importe quand entre le mois d'août et la fin du mois d'octobre.

Où au juste—je suppose que j'ai soulevé cette question parce qu'il ne me semble pas que nous ayons accumulé un surplus écrasant, si tant est que nous ayons accumulé quelque surplus que ce soit, tandis que nos voisins du sud semblent eux avoir accumulé un énorme surplus. Je me demande tout simplement