

[Text]

Mr. Chairman, railway companies and some interests in the grain industry, which are not producers, are going to have a lot of fun with this. There will be more games played; there will be more economic blackmail imposed upon grain producers. It will transfer costs that would otherwise have been borne by the national government, by the railroads, to rural municipalities, towns, villages and provincial governments. And this whole concept is one of the several items in this bill that are not acceptable.

**The Chairman:** I think you have made your point, Mr. Benjamin.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** I have a couple of questions, Mr. Chairman. I take it that this clause would have had a lot more influence on the bill or on the legislation had there been some form of producer payment. Is that a fair comment? Because, if there is going to be some room for efficiencies, really the only way the producer can share in it is on the inflation part of the additional cost to the producer. In other words, if the clause were not in the present bill, it would not change it nearly as much as if this clause had been left out when the fifty-fifty proposal or the Gilson proposal . . .

**Mr. Kroeger:** It is true, Mr. Chairman, that the combination of Clauses 45, 46 and 47, with a system of producer payments, would have given considerably greater play to market forces in the grain transportation system than is now allowed. Since the subsidy is being paid entirely to the railway, the statutory rate is available at whatever point and the cost to the producer remained very low; and the producer has to use the railway in order to get the benefit as opposed to making normal economic decisions if he had the money in his pocket.

**Mr. Mayer:** Am I correct, too, as a result of reading the clauses that . . . If there are some savings, how will those savings be apportioned? Does the producer have a chance in sharing in them at all?

**Mr. Kroeger:** Yes. Any shipper can take the initiative and indeed the bill is structured so that the initiative lies in the hands of the shipper.

**Mr. Mayer:** Right.

**Mr. Kroeger:** Any shipper can take the initiative and seek an agreement with the railway company for discount. If the shipper is a grain co-op, then one way or another the returns automatically go back to the producers. If the shipper is a private company, the most likely way would be a reduction in transportation charges levied against producers.

[Translation]

milles de lignes secondaires; c'est un autre des effets de cette législation.

• 1215

Monsieur le président, les compagnies de chemins de fer et certains secteurs de l'industrie des grains, hormis les secteurs de production, vont beaucoup s'amuser avec cette nouvelle situation. Ils pourront jouer à de nouveaux petits jeux, ils pourront encore plus faire chanter certains producteurs de grain. Cette loi permettra de transférer des coûts qui, autrement, auraient été assumés par le gouvernement national, par les chemins de fer, par les municipalités rurales, les villes, les villages et les gouvernements provinciaux. C'est un principe de ce bill, parmi tant d'autres, qui est inadmissible.

**Le président:** Monsieur Benjamin, nous vous avons compris.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** J'ai une ou deux questions à poser, monsieur le président. J'imagine que cet article aurait une incidence bien plus grande sur ce bill ou sur la législation s'il était assorti d'une forme de paiement au producteur. C'est bien cela? En effet, si nous voulons ménager une certaine efficacité, le seul autre moyen pour les producteurs d'en profiter, c'est de prévoir un ajustement pour l'inflation dans les coûts supplémentaires du producteur. Autrement dit, si cet article ne figurait pas dans le bill, cela ne modifierait pas autant la situation que s'il avait été omis à l'époque de la proposition moitié-moitié, de la proposition Gilson . . .

**M. Kroeger:** Monsieur le président, il est exact que la combinaison des articles 45, 46 et 47 et d'un système de paiement au producteur aurait donné une bien plus grande latitude aux règles du marché du réseau de transport du grain. Comme la subvention est versée entièrement aux chemins de fer, le taux statutaire s'applique à n'importe lequel point et le coût du producteur reste très bas. D'un autre côté, le producteur doit utiliser le chemin de fer pour prendre avantage de cette disposition, alors que si l'argent était dans sa poche, il resterait libre de prendre une décision fondée sur les circonstances économiques.

**M. Mayer:** Quand je lis cet article, j'y vois également que . . . si des économies sont réalisées, comment seront-elles réparties? Est-ce que le producteur en aura sa part?

**M. Kroeger:** Oui. Tout expéditeur peut prendre l'initiative, d'ailleurs le bill est conçu de telle façon que l'initiative appartient à l'expéditeur.

**M. Mayer:** Très bien.

**M. Kroeger:** Tout expéditeur peut prendre l'initiative et se mettre d'accord avec la compagnie de chemins de fer sur un escompte. Si l'expéditeur est une coopérative de grain, d'une façon ou d'une autre, l'escompte revient automatiquement aux producteurs. Si l'expéditeur est une compagnie privée, selon toute probabilité, les frais de transport perçus chez les producteurs seront réduits.