

[Texte]

Mr. Tyrchniewicz: But you could argue that with more trucking, that will bring some of the trucking activities into local communities, whereas the railways are obviously more centralized in terms of their activities. So that would have some effect.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Flis.

Mr. Flis: Thank you, Mr. Chairman. I just have a brief question, which is one more of clarification.

• 1130

Dr. Gilson, I am interested in your response to Mr. Benjamin on the question of the \$30 million cap or \$31.1 million. In reading the bill, my interpretation is that this rate will be blended. So regardless of whether the farmer produces 1,000 bushels or a million bushels, his rate per bushel will still be the same, according to the bill. If that is the case, there should be no disincentive for the producer to produce more.

Is your interpretation of blended prices the same, or is it as Mr. Benjamin was questioning, that it would be one price up to cap, and another price above cap?

Professor Gilson: In my reading of the bill . . . Certainly in discussions, we were mindful of the two types of rates and that the blended rates in the first instance would not, as such, be a disincentive. If Mr. Benjamin is asking whether there would be an indirect effect here, well, I guess in principle one would acknowledge that, to the extent one caps—and the total volume—that seems to be contradictory with the export projections made by the Canadian Wheat Board. I had acknowledged that.

But with regard to the blended rate to the farmer, as I understand the bill—and certainly in discussions when we were looking at this—there would be one rate and one rate only, and the farmer would not distinguish as such at the farm level between the cap rate and the volume above that.

Mr. Flis: So if the export markets indicate that we can sell 40 million tonnes that year, there should be no disincentive for the producer not to produce more under this proposed legislation.

Professor Gilson: Not in terms of the one rate—as I understand the bill—that he would be faced with at the farm level.

Mr. Flis: Right. In the debates in the House and in this committee, there has been a lot of concern expressed by the opposition parties about the railway commitments—their share of their commitments to improving the transportation system by buying more hopper cars, tunnels, and what have you. The two railways up to now have already publicly committed \$16.5 billion investment over the next decade.

[Traduction]

M. Tyrchniewicz: Mais vous pourriez affirmer qu'avec un recours plus grand au transport des marchandises par camion, cela introduirait le camionnage dans les collectivités, alors que les activités des chemins de fer sont manifestement beaucoup plus centralisées. En ce sens-là, il y aurait un certain impact.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Flis.

M. Flis: Merci, monsieur le président, ma question est brève, il s'agit tout simplement d'obtenir des précisions.

Monsieur Gilson, j'aimerais approfondir la réponse que vous avez faite à M. Benjamin au sujet de la capacité, établie à 30 millions de dollars ou à 31.1 millions de dollars. À la lecture du projet de loi, je comprends que les tarifs seront mixtes, si bien que, peu importe que l'agriculteur produise 1,000 boisseaux ou 1 million de boisseaux, le tarif par boisseau sera toujours le même. Si c'est le cas, il ne devrait pas y avoir de déstimulant pour le producteur qui veut produire plus.

Est-ce de cette façon que vous comprenez la question des prix mixtes, ou endossez-vous l'interprétation de M. Benjamin voulant qu'il n'y ait qu'un prix jusqu'à ce que la capacité ait été atteinte et un autre prix, une fois la capacité atteinte?

M. Gilson: Dans mon examen du projet de loi et, bien sûr, dans les discussions que j'ai eues avec des collègues, nous avons porté une attention particulière à ces deux genres de tarifs et avons veillé à ce que les tarifs mixtes, dans le premier cas, ne constituent pas, en tant que tels, un déstimulant. Si M. Benjamin demande si cela pourrait avoir des effets indirects, j'imagine, en principe, qu'on peut convenir que, dans la mesure où la capacité est atteinte et, par conséquent, le volume total, cela semble être en contradiction avec les projections d'exportations faites par la Commission canadienne du blé. J'avais reconnu cela.

Mais, pour ce qui a trait au tarif mixte accordé à l'agriculteur, de la façon dont j'interprète le projet de loi, et, également, dans les discussions que nous avons eues à ce sujet, il n'y aurait qu'un tarif, un seul, et l'agriculteur ne pourrait pas faire la différence, au niveau de la ferme, entre le tarif applicable au volume inférieur à la capacité et le tarif applicable au volume dépassant cette capacité.

M. Flis: Ainsi, si les marchés d'exportation indiquent qu'on peut vendre 40 millions de tonnes par année, le projet de loi ne devrait pas contenir de déstimulant à une production accrue.

M. Gilson: Comme je comprends le projet de loi, ce ne serait pas le cas, en ce qui a trait au tarif unique accordé à l'agriculteur, au niveau de la ferme.

M. Flis: Bien. Dans les débats à la Chambre et dans ce Comité, des membres de l'opposition se sont inquiétés au sujet des engagements des sociétés ferroviaires, soit la part qu'elles doivent consacrer à l'amélioration du système de transport (achat de wagons-trémies, tunnels, etc.). Jusqu'à maintenant, les deux sociétés ferroviaires se sont déjà engagées publique-