

[Texte]

Canada for the bushel through-put in the elevators. They might see a slight fall in bushel through-put.

But I am an optimist, Mr. Chairman. I think there would be a very good opportunity, if the producer were paid, to expand the feeding industry in Alberta and the food processing industry generally. I think we can find markets for the red meat in California, Hawaii and the northwest United States generally. If we had a transportation system which did not cause a \$500 million loss in sales, as it did here a year or two ago, plus \$40 million worth of demurrage, which the farmers are paying, I think they would be encouraged to meet every opportunity for exporting grain for their benefit, and for the benefit of the whole of Canada. So, all in all, it can only be a benefit for the whole country.

The Vice-Chairman: Mr. Malone, your last question.

Mr. Malone: A final question, Mr. Chairman. Bearing in mind that a rationalization of the system should at least have the efficiency of dollar advantage, and since there appears to be some resistance of that by some, and in light of the information you have just given, could you expand and—at the conclusion of your last answer you were starting this process—on the competitive disadvantage which is likely to come to the Canadian agricultural market if we do not seize this opportunity of giving ourselves an efficient, high capacity rail system?

Mr. E. Jarvis: Well, for one thing, we could lose sales. The system, if it were built up the way which has been planned, would certainly be more efficient. I think there would be opportunities for farmers to truck their grain to more centralized elevators. In that way, they would save some expenses, and they could be paid for this trucking. All the way around, when something becomes rationalized and efficient, it is a benefit to the industry and to the whole country. At least we would not be losing sales to foreign countries, which we badly can afford.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Malone. I now call on Mr. Kilgour.

Mr. Kilgour: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Jarvis, I am very sorry I was not here when you began. Are you an agricultural economist, sir, as I suspect?

Mr. E. Jarvis: No, I am not.

An hon. Member: He only sounds like one.

Mr. Kilgour: Yes, you certainly sound like one. I wonder if I could address your mind to the subject of comparative advantage, which you obviously know a good deal about.

There is a perception, I believe, in the Province of Quebec that, if the payments were made directly to the producers, the producers in Quebec would suffer. I think you have already

[Traduction]

débit de boisseaux. On pourrait assister à une légère diminution du débit de boisseaux.

Cependant, monsieur le président, je suis optimiste. Selon moi, si on payait le producteur, cela favoriserait l'expansion de l'industrie des aliments du bétail en Alberta et l'industrie de la transformation des aliments en général. Nous pouvons trouver des marchés pour la viande rouge en Californie, à Hawaii et dans le nord-ouest des États-Unis. Si nous disposions d'un réseau de transport qui n'entraînerait pas des pertes de 500 millions de dollars dans les ventes, comme ce fut le cas il y a un an ou deux, ni des frais de stationnement des wagons de l'ordre de 40 millions de dollars, payés par les agriculteurs, je crois que ces derniers seraient disposés à tirer avantage de chaque occasion pour exporter leurs céréales, pour leur plus grand profit et celui du Canada. Donc, en tout et partout, ce ne peut être qu'à l'avantage de tout le pays.

Le vice-président: Monsieur Malone, veuillez poser votre dernière question.

M. Malone: Une dernière question, monsieur le président. En gardant à l'esprit que la rationalisation du réseau devrait au moins apporter des avantages monétaires et puisque certaines personnes semblent y opposer une certaine résistance, j'aimerais que, à la lumière des renseignements que vous venez de nous donner, vous nous parliez plus longuement, et, d'ailleurs, vous aviez déjà abordé ce sujet à la fin de votre dernière réponse, des désavantages, au plan de la compétitivité, qu'il affligeraient le marché agricole canadien si nous ne saisissons pas la chance de nous donner un système de transport ferroviaire efficace et à grande capacité.

M. E. Jarvis: Eh bien! on pourrait, par exemple perdre des ventes. Si le système de transport était organisé de la façon dont on l'a planifié, il serait certainement plus efficace. Les agriculteurs pourraient acheminer leurs céréales par camion vers des silos plus centralisés. De cette façon, ils diminueraient certaines de leurs dépenses, et on pourrait les payer pour ce camionnage. De façon générale, lorsqu'on rationalise quelque chose et qu'on le rend efficace, il en résulte des avantages pour l'industrie et pour tout le pays. Au moins, nous ne perdrons pas de ventes au profit de pays étrangers, ce que nous ne pouvons pas nous permettre.

Le vice-président: Merci, monsieur Malone. Monsieur Kilgour, c'est à votre tour.

M. Kilgour: Merci, monsieur le président. Monsieur Jarvis, je m'excuse, mais je n'étais pas dans la salle lorsque vous avez commencé. Êtes-vous économiste agricole, monsieur, comme je le pense?

M. E. Jarvis: Non, je ne suis pas économiste agricole.

Une voix: Il n'en a que l'allure.

M. Kilgour: Oui, vous en avez certainement l'allure. Je me demande si je peux vous amener sur le sujet des avantages comparatifs, que vous semblez bien connaître.

Dans la province de Québec, les producteurs ont l'impression que, si les paiements sont faits directement aux agriculteurs, ils en souffriront. Je crois que vous avez déjà dit que ce ne serait