

[Text]

Mr. Strath: Yes. As long as they handled their capacity—full—at least once.

Mr. Hovdebo: So how quickly it goes through your elevator does not make any difference in how much storage you collect.

Mr. Strath: It is difficult to assess, because of the 10-day free storage.

Mr. Stevenson: I might just add that we make our money, as far as an elevator company goes, on handling charges, not on storage. It is the number of turns.

Mr. Hovdebo: One of the issues here becomes whether you agree about the position you are putting forward that there is a real need for the system to be in place. . . If the system were not in place, producer cars would not work very well. Are there any charges you can identify that are producer car costs, whether they are paid or not, extra costs because of producer cars? You mentioned one, of course, single-car spotting. Can you list any others?

Mr. Strath: There are a great many of them. A lot of them are averaged either into the freight rate or into the handling charge of grain companies—but mostly in the freight rate. Then there is the cost of the sidings that are used only by producer cars and the area around those that railways have had to level off and prepare for separate ones.

Mr. Hovdebo: Do you pay for your sidings?

Mr. Strath: Yes.

Mr. Hovdebo: How much?

Mr. Strath: It varies—

Mr. Hovdebo: Per year, or—

Mr. Strath: In many cases we pay for our side tracks \$100 a foot.

Mr. Hovdebo: Is that a capital cost?

Mr. Strath: I can point out an instance very close to my farm where an elevator was abandoned by, in this case, United Grain Growers, only four miles from a major point. The railway started to tear up the track. There was a complaint. They came back with a crew and put it back in. Now that is in place and loads maybe five or six producer cars a year on that particular siding, out four miles from a major point.

There is a cost involved there. The maintenance, the taxes, are involved there. That is all worked into the rail rate—the Western Grain Transportation Act compensatory rate—and every shipper of grain pays part of that cost. But if costs are allocated and if you carry through with giving costs where they are due, it should really be paid by the user of that system, if you believe in separating costs for individual users in the system.

[Translation]

M. Strath: Oui. Dans la mesure où elles atteignent leur capacité au moins une fois.

M. Hovdebo: Ainsi, la rapidité avec laquelle les céréales passent par votre élévateur ne fait aucune différence quant aux droits d'entreposage que vous percevez.

M. Strath: C'est difficile à évaluer, en raison des 10 jours d'entreposage gratuits.

M. Stevenson: J'ajouterai que les élévateurs font leur argent sur les frais de manutention, non sur l'entreposage. Ce qui compte, c'est le nombre de tours.

M. Hovdebo: Une des questions qui se posent ici est de savoir si vous êtes d'accord avec la position que vous soutenez, soit qu'il y a une véritable nécessité pour que le système soit implanté. . . Si le système n'était pas en place, les wagons de producteurs ne fonctionneraient pas très bien. Pouvez-vous préviser les frais liés aux wagons de producteurs, qu'ils soient payés ou non, des frais supplémentaires en raison des wagons de producteurs? Vous en avez mentionné un, naturellement les placements de wagon unique. Pouvez-vous en nommer d'autres?

M. Strath: Il y en a beaucoup. Un bon nombre sont répartis soit dans le taux de transport soit dans les frais de manutention des entreprises de céréales—mais surtout dans les taux de transport. Ensuite, il y a le coût des embranchements qui sont utilisés uniquement par les wagons de producteurs et les emprises que les chemins de fer ont dû niveler et préparer pour des embranchements à part.

M. Hovdebo: Est-ce que vous payez vos embranchements?

M. Strath: Oui.

M. Hovdebo: Combien?

M. Strath: Cela varie. . .

M. Hovdebo: Par année, ou. . .

M. Strath: Souvent, nous payons 100\$ le pied pour nos embranchements.

M. Hovdebo: Est-ce un coût d'immobilisation?

M. Strath: Je me souviens d'un cas très près de ma ferme; un élévateur a été abandonné par la United Grain Growers à seulement quatre milles d'un point majeur. Le chemin de fer a commencé à enlever les voies. Il y a eu une plainte. Une équipe est revenue replacer les voies. Maintenant cet embranchement existe, et on y charge peut-être cinq ou six wagons de producteurs par année, à quatre milles d'un point majeur.

Cela implique des coûts. Il y a des coûts d'entretien, des taxes. Tout cela est calculé dans le taux de transport par chemin de fer—le taux compensatoire selon la Loi sur le transport du grain de l'Ouest—et chaque expéditeur paie une partie de ce coût. Mais si les coûts sont attribués et si vous attribuez les coûts où ils sont dûs, c'est en fait l'utilisateur du système qui devrait payer, si vous croyez qu'il faut distinguer les coûts pour les divers utilisateurs du système.