

[Text]

Mr. K. Lewis: I think at certain locations that is a problem. In my experience it is not because I load on an abandoned siding, but in some locations it is a very real problem as to who gets priority to car spots.

Mr. Althouse: Has your association any knowledge of the abandoned sidings being ripped up by railways, and is this creating a problem for continued use of producer cars by your association members?

Mr. K. Lewis: If anyone has an interest in utilizing an abandoned siding to load producer cars, if they indicate to the railroad that they wish to do it there, I think the siding will be maintained, although not necessarily upgraded. But as long as it is possible to spot cars on that siding, the railroad is quite willing to do it.

Mr. Althouse: But from their point of view, they do not intend to maintain them. When the line rehabilitation takes place over time, the siding will not be part of that, as far as you can tell at this point.

Mr. K. Lewis: Not necessarily, no.

Mr. Althouse: The other question I had for the record again is this. You have already told us that the way-bill has a grade, that you are permitted up or down one grade, and that the final decision is made at the terminal by the Canadian Grain Commission graders. I think we are going to hear this from the elevator companies themselves. What, if any, are the penalties for the misloading of cars; for instance, out-of-condition grain and that sort of thing? I believe we did have some difficulty a few years ago with out-of-condition grain arriving at terminals. The elevator companies will lose an allocation of one, two or three cars, depending on the nature of the infraction. That obviously will not work with producers, so what, if anything, is done in those cases?

Mr. K. Lewis: I am not aware of any penalties that are applied, other than paying for drying or whatever of out-of-condition grain. I think all companies ship out-of-condition grain on occasion, and then grades do not always match between country of origin and terminal.

Mr. Althouse: When they get beyond the parameters, they lose an allocation on the next block shipment. They will lose one, two or three cars of what their allocation would have been, and there is really no method to keep this. . .

Mr. K. Lewis: I am not aware of any. Perhaps someone else would care to elaborate on that.

Mr. Boerchers: Perhaps I could add to that. When we were doing research for this study on producer cars, the Canadian Grain Commission informed us that the misshipments of grades by producer car shippers were no worse than they were for the line elevator companies. But there are penalties in existence. If the grain does not meet

[Translation]

M. K. Lewis: Dans certains endroits, c'est un problème. Je ne l'ai jamais rencontré car je charge mes wagons sur une voie abandonnée, mais je sais que dans certains endroits, il y a un problème de priorité pour l'utilisation de ces voies.

M. Althouse: Savez-vous si des voies latérales abandonnées sont détruites par les sociétés de chemin de fer et si cela a posé un problème à ceux de vos membres qui veulent continuer à utiliser des wagons de producteurs?

M. K. Lewis: Quiconque désire utiliser une voie abandonnée pour charger des wagons de producteurs peut le faire, du moment qu'il en a informé la Société de chemins de fer, afin que la voie soit entretenue, mais pas forcément améliorée. Donc, tant qu'il s'agit de stationner des wagons sur cette voie, la Société de chemin de fer est tout à fait d'accord.

M. Althouse: Par contre, ces sociétés de chemin de fer ne veulent pas les entretenir. La remise en état de l'embranchement n'incluera pas la voie latérale, c'est ce que vous pensez.

M. K. Lewis: Pas nécessairement.

M. Althouse: J'aimerais maintenant vous poser une deuxième question. Vous nous avez déjà dit que la lettre de voiture indique une catégorie en particulier, qu'on tolère une différence d'une catégorie en plus ou en moins, et que la décision finale est prise au silo, par les inspecteurs de la Commission canadienne du grain. Les propriétaires d'élevateurs nous le diront aussi sans doute, mais quelles sont les pénalités imposées en cas d'erreur de chargement, par exemple lorsque les céréales sont de qualité inférieure, même avariées? Il y a quelques années, je crois que nous avons eu ce problème de livraisons de céréales avariées dans des silos. Dans ces cas-là, les propriétaires des silos vont perdre 1, 2 ou trois wagons selon l'ampleur du problème. Mais dans le cas des producteurs, cela ne marche pas, alors que fait-on lorsque cela se produit?

M. K. Lewis: Je n'ai pas entendu dire que des amendes avaient été imposées, si ce n'est le paiement des frais de séchage ou autres. Je crois qu'il arrive à toutes les sociétés de silos d'expédier des céréales dont la qualité s'est détériorée entre l'exploitation agricole et le silo.

M. Althouse: Donc, au-delà de certains paramètres, ils perdent une allocation sur la série de livraisons suivante. Ils perdent ainsi un, deux ou trois wagons de l'allocation qui leur a été attribuée, et il n'y a pas vraiment de méthode pour. . .

M. K. Lewis: Je n'en connais pas. Quelqu'un d'autre pourrait peut-être vous renseigner.

M. Boerchers: J'aimerais ajouter quelques petites précisions. Lorsque nous avons fait cette étude sur les wagons de producteurs, la Commission canadienne du grain nous a informés qu'en ce qui concerne les céréales expédiées par wagons de producteurs, les erreurs de catégories n'étaient pas plus fréquentes que chez les