

[Texte]

Mr. Strath: Two years ago, when we had the very damp, wet fall, there was an embargo on shipping tough and damp grain to Thunder Bay because of the problems it could create if everybody did it. If elevator companies shipped tough or damp grain, they were heavily penalized. A large number of producer cars went through, as high as 20%. There was no penalty. There were few enough of them—2% or whatever it was—that the system was able to absorb it, and so they got away with it. It was a tremendous benefit to that person because he did not have to put that grain in a granary, pay somebody to dry it, or have a dryer himself, and then ship it on. He could deliver it, put it in a car, and forget about it.

Mr. Gottselig: So there was no drying charge assessed against that grain; it was simply blended in—

Mr. Strath: Yes, there was. But there certainly was a benefit to that producer because he did not incur the extra costs and he got rid of his grain very quickly.

Mr. Gottselig: But he did pay the cost of drying.

Mr. Strath: He paid a drying charge.

Mr. Gottselig: I thought when you mentioned no costs that it would be blended in with the other grain.

Mr. Strath: That sometimes happens too. It is called natural drying.

Mr. Gottselig: That, of course, is one of the great advantages to delivering into the country elevator system, that you can often blend grain to make up a grade sometimes, because when you are hauling, in any general area the agent usually knows what is coming in, and quite often you benefit from that.

Given that producer cars in the last two crop years have risen to slightly above 2%, a very, very small portion of grain is still moving into those producer cars. Unless there is a drastic change in the quota system, that is another thing that is going to limit greatly the use of producer cars.

Mr. Strath: There is more and more possibility, although there is not too much use of it yet, of more than one producer loading a hopper car with the divisions. That is allowable.

Mr. Gottselig: If you can agree on what the split is.

Mr. Strath: In Manitoba we are seeing almost a doubling of Canadian Wheat Board grain loaded into producer cars this year from last year.

Mr. Gottselig: So it will be over the 2%, presumably.

Mr. Strath: I am not sure what the percentage is at this point in Manitoba. We do not have those kind of breakdowns.

Mr. Gottselig: That 2%, I presume, was overall in movement of boxcars.

[Traduction]

M. Strath: Il y a deux ans quand nous avons eu un automne très humide et pluvieux, on a interdit l'expédition de grain coriace et humide à Thunder Bay à cause des problèmes que cela causerait si tout le monde le faisait. Les exploitants d'élevateurs qui expédiaient du grain coriace ou humide étaient lourdement pénalisés. Un grand nombre de wagons de producteurs sont passés, jusqu'à 20 p. 100. Il n'y a pas eu de pénalité. Il y en a eu assez peu, peut-être 2 p. 100, que le système a pu absorber, et ils s'en sont ainsi tirés. Ce fut un avantage important parce qu'ils n'ont pas eu à entreposer ce grain dans un grenier, à payer pour le faire sécher ou le sécher et ensuite l'expédier. Ils ont pu le livrer, le charger dans un wagon et s'en laver les mains.

M. Gottselig: Ils n'ont donc pas eu à payer de frais de séchage pour ce grain; il était simplement mélangé. . .

M. Strath: Si, ils en ont eu. Mais c'était certainement un avantage parce qu'ils n'ont pas eu à payer les frais supplémentaires et se sont débarrassés de leur grain très rapidement.

M. Gottselig: Mais ils ont payé les frais de séchage.

M. Strath: Oui.

M. Gottselig: J'ai pensé quand vous avez mentionné qu'il n'y avait pas de frais qu'il était mélangé aux autres.

M. Strath: Cela arrive aussi parfois. Cela s'appelle le séchage naturel.

M. Gottselig: Évidemment, un des grands avantages à utiliser les élevateurs régionaux, c'est qu'on peut souvent mélanger le grain pour obtenir une certaine classe de grain. Quand on le transporte, l'agent sait habituellement de quoi se composent les arrivages, et on en profite bien souvent.

Les wagons de producteurs ont augmenté depuis deux ans de façon à atteindre un peu plus de 2 p. 100; ils transportent donc encore une très faible partie du grain. A moins d'apporter un changement très important dans le système de quotas, ce facteur va grandement limiter l'utilisation des wagons de producteurs.

M. Strath: Il est de plus en plus possible, bien que ce ne soit pas encore très répandu, que plusieurs producteurs chargent un wagon trémie avec les divisions. C'est permis.

M. Gottselig: Si on peut s'entendre sur le partage.

M. Strath: Au Manitoba, les wagons de producteurs transportent cette année presque deux fois plus de grain de la Commission canadienne du blé que l'année dernière.

M. Gottselig: Ce sera donc plus de 2 p. 100, j'imagine.

M. Strath: Je ne sais pas quel est le pourcentage exact au Manitoba. Nous n'avons pas ce genre de chiffres.

M. Gottselig: Ces 2 p. 100, j'imagine, représentent le transport des wagons couverts en général.