

[Texte]

• 1625

Mr. Dobson: I do not have that figure available. You are asking what percentage of the Ontario production is—

Mr. Monteith: Do you have any figures on how much wheat went from Ontario and what the total would be for that year for Ontario, how much—

Mr. Dobson: We do not have that breakdown, but we can get it.

Mr. Monteith: It would seem to me that I was given to understand that in 1981 it was something like 40,000 tonnes out of a total of nearly 700,000. But perhaps you will be able to determine that and bring that information back to the committee.

Was part of the reason that the Ontario Wheat Board took advantage of the At and East program that it enabled them to maybe not so much get rid of the grain at that particular time but enabled other facilities to be freed up so that they could be used for other storage purposes? I am indicating that maybe they shipped wheat out, taking advantage of the At and East program to free terminal elevators up for storage of corn and soybeans in the fall

Mr. Brennan: I am not sure that we know in sufficient detail whether that is true. Certainly a lot of it was shipped backwards in order to get it out of there cheaply because of these particular rates on At and East. I guess that was a distortion in movements that one often sees in a program such as this.

Mr. Monteith: Can you tell me what happens to the rail rates when there is no At and East program?

Mr. Brennan: Yes we can, Mr. Chairman. Mr. Dobson has some figures we can quote from.

Mr. Dobson: These are 1988 rates. It is a table of statutory rates, the minimum compensatory rate and the level of the subsidy.

For grain moving from Midland to Halifax, the statutory rate was \$5.56 a tonne. The minimum compensatory rate, as determined by the National Transportation Agency—and basically what that means is the railway's costs—was \$40.70 a tonne which yielded a subsidy of about \$35 a tonne.

For western flour moving from Thunder Bay to Halifax the statutory rate was \$11.72 a tonne. The minimum compensatory rate was \$83.15 a tonne for a subsidy of about \$71.43 a tonne.

The minimum compensatory rates are normally less than commercial rates that railways would charge, all other things being equal, so my expectation would be that any commercial rates that the railways would charge would be at least equal to the MCR's unless there are other factors such as backhaul traffic and things like that.

Mr. Monteith: Do we have a program that subsidizes feed grain going to the east coast?

Mr. Brennan: Yes, there is a feed freight assistance program but we do not administer it.

Mr. Monteith: It is separate, is it?

[Traduction]

M. Dobson: Je n'ai pas ce chiffre sous la main. Vous demandez quel pourcentage de la production ontarienne est . .

M. Monteith: Savez-vous combien de blé a été exporté par l'Ontario et quel serait le total pour cette année en Ontario, combien . .

M. Dobson: Non, nous n'avons pas ce chiffre mais nous pourrions l'obtenir.

M. Monteith: Il me semble que l'on m'avait plus ou moins fait comprendre qu'en 1981 c'était quelque chose comme 40,000 tonnes sur un total de près de 700,000 tonnes. Peut-être pourriez-vous obtenir ce renseignement et le soumettre au comité.

Si l'Office du blé de l'Ontario a profité du programme au tarif de l'Est, était-ce en partie parce que cela leur permettait non pas de se débarrasser du grain à ce moment-là, mais de libérer d'autres installations qu'il pouvait ainsi utiliser pour entreposer autre chose? N'aurait-il pas expédié du blé en profitant du programme au tarif de l'Est afin de libérer les éleveurs pour entreposer du maïs et du soja à l'automne?

M. Brennan: Je ne sais pas si nous savons précisément ce qu'il en est. Il est certain qu'une bonne partie a rebroussé chemin pour profiter de ces tarifs spéciaux. Je crois que c'est le genre de chose que l'on voit souvent lorsque l'on a un tel programme.

M. Monteith: Pouvez-vous me dire ce qui arrive aux tarifs ferroviaires lorsqu'il n'y a pas de programme de subvention au tarif de l'Est?

M. Brennan: Oui. M. Dobson a quelques chiffres qu'il pourrait vous donner.

M. Dobson: Il s'agit des tarifs de 1988. C'est un tableau des tarifs réglementaires, du tarif minimum et du niveau de subventions.

Pour le grain transporté de Midland à Halifax, le tarif de réglementation est de 5,56\$ la tonne. Le tarif compensatoire minimum, fixé par l'Office national des transports—et cela signifie en fait le coût pour les chemins de fer—était de 40,70\$ la tonne ce qui rapportait une subvention d'environ 35\$ la tonne.

Pour la farine de l'Ouest allant de Thunder Bay à Halifax, le tarif de réglementation était de 11,72\$ la tonne. Le tarif compensatoire minimum était de 83,15\$ la tonne, soit une subvention d'environ 71,43\$ la tonne.

Les tarifs compensatoires minimums sont normalement inférieurs aux tarifs commerciaux que perçoivent les chemins de fer, dans les mêmes conditions, et je suppose donc que les chemins de fer ne demanderaient pas moins que le tarif compensatoire minimum à moins qu'il n'y ait d'autres facteurs comme la possibilité d'avoir du fret pour le retour, etc.

M. Monteith: Avons-nous un programme qui subventionne le transport des grains de provende vers la côte est?

M. Brennan: Oui, il y a un programme d'aide au transport des céréales fourragère mais ce n'est pas nous qui nous en occupons.

M. Monteith: C'est autre chose, alors?