

[Texte]

Mr. Miles: Again we come back to a time factor. If you have a number of cars along a train run, it takes more time to drop one car 50 times than it takes to drop 50 cars in two blocks of 25. So a very significant time factor can be built in. I do not think the railways have segmented the costs for producer cars from the general costs for cars. If a train drops 40 cars on a train run—these cars are loaded within 8 or 12 or 24 hours—and returns to pick them all up, then from there to the port to the loading time there is no difference between the car loaded by a producer and a car loaded out of a country elevator.

Mr. Fraleigh: So provided that producer cars were loaded on a siding where the train was pushing in 15 elevators cars and five producer cars... Is there any inefficiency in that?

Mr. Miles: My understanding is that the producer cars are not normally loaded on the same sidings as cars loaded out of country elevators.

Mr. Fraleigh: Do you mean that in these branch lines we have multiple-loading facilities?

Mr. Miles: Sometimes.

Mr. Althouse: Let us suppose a company abandons one and that is the one that the guy decides to load his producer car on... There are no elevators left on it, but they have not ripped the siding out—

Mr. Scowen: Sometimes.

Mr. Althouse: Usually.

Mr. Hovdebo: You have as many situations as you have cars.

Mr. Foster: This is my last question to the witnesses. The way you have described this, it seems as if the additional costs of using a producer car is really a concern of the railroad. The railroads can give a discount up to \$1.50 if you load 18 or 20 cars, but they cannot charge an extra cost to the producer if it costs more to spot the single car to a siding. Or do they charge more?

Mr. Wansbutter: You are quite correct.

Mr. Miles: They cannot.

Mr. Foster: They cannot. So for that to be done you would have to have it changed to the Western Grain Transportation Act, would you?

• 1010

Mr. Wansbutter: That is correct.

[Traduction]

M. Miles: Là encore, il s'agit d'une question de temps. Si vous avez plusieurs wagons le long du trajet, cela demande plus de temps de laisser un wagon 50 fois que de laisser 50 wagons dans deux blocs de 25. Le temps compte donc pour beaucoup là-dedans. Mais je ne pense pas que les compagnies de chemin de fer aient fait une ventilation de leurs coûts pour séparer les wagons de producteurs des autres. Si un train dépose 40 wagons le long de son trajet—wagons qui sont chargés dans les 8, 12 ou 24 heures—et s'il revient les récupérer, de là jusqu'au port, jusqu'à leur chargement final, il n'y a pas de différence entre le wagon chargé par le producteur et le wagon chargé à partir d'un silo de collecte.

M. Fraleigh: Par conséquent, à condition que les wagons de producteurs soient remplis le long d'une ligne de service où le train amène 15 wagons de silo et cinq wagons de producteurs... Y a-t-il un élément d'inefficacité à ce niveau-là?

M. Miles: D'après ce que j'ai compris, en règle générale, les wagons de producteurs ne sont pas remplis le long des mêmes lignes de service que les wagons qui sont chargés à partir des silos de collecte.

M. Fraleigh: Voulez-vous dire par là qu'il y a plusieurs voies de service utilisées pour le chargement le long de ces lignes secondaires?

M. Miles: Parfois.

M. Althouse: Supposons qu'une compagnie en abandonne une, et que c'est justement celle-là que le producteur a décidé d'emprunter pour charger son wagon... Il n'y a plus de silo, mais la voie n'a pas été arrachée...

M. Scowen: Cela arrive parfois.

M. Althouse: C'est en règle générale le cas.

M. Hovdebo: Il y a autant de situations qu'il y a de wagons.

M. Foster: J'en arrive maintenant à ma dernière question. D'après ce que vous nous avez décrit, il semblerait que les coûts supplémentaires imputables à l'utilisation d'un wagon de producteur préoccupent surtout les compagnies de chemin de fer. Celles-ci peuvent accorder des escomptes allant jusqu'à 1,50\$ si vous chargez 18 ou 20 wagons, mais ne peuvent pas imposer des frais supplémentaires au producteur si cela coûte plus cher pour un wagon unique chargé le long d'une voie de service. Ou bien, est-ce qu'elles peuvent demander plus?

M. Wansbutter: Vous avez tout à fait raison.

M. Miles: Elles ne le peuvent pas.

M. Foster: Elles ne le peuvent pas. Pour que ce soit le cas, il faudrait recourir à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, n'est-ce pas?

M. Wansbutter: C'est exact.