

[Texte]

Mr. Stevenson: I would like to carry that one step further. Presuming that you delivered to the elevator and paid the elevation charges, and presuming that there was a car at the back of that elevator and your grain went straight through to that car, should that producer be paying any carrying charges? In other words, if you pull up to the gas pump and there happens to be a bulk truck there unloading into the tank and you happen to get the gas right off the truck, then you should not have paid any overhead to run that service station. It is no different.

Mr. Foster: In the process for the carrying charges of interest and storage, they accrue. Are they billed back directly to each individual farmer who delivers the grain on a basis of the exact quantity and quality of the grain he delivers?

Mr. Strath: Yes. There is a Canadian Grain Commission maximum and there is a storage charge that elevator companies pass through, which is a rate per tonne. There are 10 days of free storage and then that kicks in.

Mr. Foster: The other argument that is put to us is that if we pass this legislation then the impact will be to create competition and to force not only the pools but the private grain companies to be more efficient and speed up the whole process; it creates more competition and will make the whole system more efficient.

• 1555

Do you see this liberalization, as I guess you would call it, of the producer car creating that kind of competition among the grain companies and the pools and so on to expedite and save producer handling charges and storage charges and that kind of thing, or does it just mean an extra load will be placed on them once you do use the country elevator points? I would be interested to hear your comments on that.

Mr. Stevenson: Tariff increases over the last number of years have been about half of what really is required to service the system. I think you are right when you say those costs that are already there will be spread over fewer tonnes of grain if increasing amounts go through the producer car route.

I think we have to ask ourselves what a great use of producer cars does to assist a movement of grain. The movement of grain from the farm gate to the ship and meeting sales commitments is mighty important, and we do not see producer cars in large numbers playing a positive role in meeting international sales commitments.

[Traduction]

M. Stevenson: Je voudrais pousser l'exemple encore plus loin. Supposons que vous fassiez la livraison de votre grain à l'élevateur et que vous payiez les frais d'entreposage en élévateur; supposons aussi qu'il y ait un wagon qui attende à l'élevateur pour recevoir directement votre grain; le producteur devrait-il payer alors les frais fixes? Autrement dit, si vous vous rendez à la pompe à essence et qu'il se trouve par hasard qu'un camion de transport en vrac d'essence soit en train de se décharger dans le réservoir de la station service et que vous puissiez vous approvisionner en essence directement au camion, vous ne devriez pas avoir à payer des frais généraux qui servent à la gestion de la station service. C'est exactement la même chose.

M. Foster: Les frais financiers d'intérêt et d'entreposage s'accumulent. Sont-ils facturés directement à chaque agriculteur qui livre individuellement son grain, en fonction de la quantité exacte et de la qualité du grain livré?

M. Strath: Oui. Ces frais financiers se composent d'un maximum établi par la Commission canadienne du blé, auquel viennent s'ajouter des frais d'entreposage imputés à l'utilisateur par les élévateurs, frais d'entreposage qui sont calculés par tonne de grain entreposée. L'entreposage est gratuit pendant les dix premiers jours, puis il est facturé à l'agriculteur.

M. Foster: On nous a également fait valoir que si le projet de loi était adopté, il aurait pour effet d'accroître la concurrence et d'obliger non seulement les syndicats, mais aussi les entreprises de grain privées à être plus efficaces et à accélérer toutes les étapes; autrement dit, cela aurait pour conséquence d'accroître la concurrence et de rendre plus efficace l'ensemble du système.

Selon vous, ce que l'on pourrait appeler la libéralisation des wagons de producteurs entraîne-t-il une compétition entre les entreprises de céréales et les pools en vue d'accélérer et d'épargner aux producteurs les frais de manutention et d'entreposage, et les choses de ce genre, ou cela signifie-t-il tout simplement qu'il y aura un fardeau supplémentaire une fois qu'on utilisera effectivement les élévateurs locaux? Je serais intéressé par vos commentaires à ce sujet.

M. Stevenson: Les augmentations de tarif depuis quelques années se situent à environ la moitié de ce qu'il faut effectivement pour desservir le système. Je crois que vous avez raison quand vous dites que les coûts existants déjà seront répartis sur un moins grand nombre de tonnes de céréales si des quantités de plus en plus grandes passent par les wagons de producteurs.

Je crois que nous devons nous demander si l'utilisation accrue des wagons de producteurs aide le mouvement des céréales. Le mouvement des céréales depuis l'exploitation agricole jusqu'aux navires et le respect des engagements de vente sont extrêmement importants, et nous ne concevons pas qu'un grand