

[Texte]

such as they were in 1984-85, \$7 a tonne, you would have an incredible use of them. What mechanisms will be used to maintain the integrity of the elevator system and limit or control the use of producer cars?

Mr. Bruun: The Western Grain Transportation Agency now has a substantial role in the allocation of rail cars. The right to producer cars is a matter dealt with in the Canada Grain Act. This permits producers to apply to the commission in prescribed form for a producer car, and the commission is authorized under that authority to review the applications for producer cars and make allocations under such terms and conditions as shall be prescribed. So there is that authority on the part of the Grain Commission as well.

Finally, there is authority in paragraph 21(k) of the Wheat Board Act, which allows the board to provide for the allocation of railway cars available for the shipment of grain at any delivery point to any elevator, loading platform, or person at the delivery point. So there are a number of allocation mechanisms that are in place in the governing legislation, the three statutes that I have named; and these are operating on a daily basis. It is my understanding that there is a 10% limit on cars allocated to the non-board grains, and that is something that is provided for under the Canada Grain Act, if I am recalling my last reading of those regulations correctly.

Mr. Foster: About 2% of the board grains are handled now through producer cars. Is that right?

Mr. Bruun: I think the percentage may actually be a little bit lower than that. I think we were saying that 1.8% of all grain is moved by way of producer car. I think the percentage of movement of non-board grains is substantially higher, and may be nearer 10%. This tells me that the percentage of grain shipped to the board by producer car would be somewhat lower than that 1.8%.

Mr. Foster: The maximum number of cars available for producer car use, is that being utilized right now? Is there a shortage?

Mr. Bruun: On the non-boards, I think it is; but I am not positive. The Grain Transportation Authority and the Canadian Grain Commission would be able to answer that question specifically.

Mr. Foster: What about the board grains?

Mr. Bruun: There is no percentage limit on the availability of producer cars for board grains.

[Traduction]

rembourser la totalité des frais fixes pour l'entreposage dans les silos locaux aux taux de 1984-85, soit 7,00\$ la tonne, vous verriez qu'un nombre incroyable de ces wagons seraient utilisés. Quels mécanismes seront utilisés pour maintenir l'intégrité du système de silos et restreindre ou contrôler l'utilisation des wagons de producteurs?

M. Bruun: L'agence de transport des grains de l'Ouest joue actuellement un rôle important dans l'affectation des wagons de chemins de fer. Le droit à des wagons de producteurs relève de la Loi sur les grains du Canada. Cette loi permet aux producteurs de demander un wagon de producteurs à la Commission, selon une formule prescrite, et la Commission est autorisée à étudier les demandes de wagons de producteurs et à faire les affectations selon les modalités qui seront prescrites. La Commission des grains a donc également ce pouvoir.

Enfin, il y a le pouvoir conféré par l'alinéa 21k) de la Loi sur la Commission Canadienne du Blé, qui autorise la Commission à prévoir l'affectation des wagons de chemins de fer disponibles pour le transport du grain à tout point de livraison à tout silo, à toute plate-forme de chargement ou à toute personne au point de livraison. Il y a donc un certain nombre de mécanismes d'affectation en vigueur dans les trois lois que j'ai mentionnées et ces mécanismes fonctionnent quotidiennement. Si je ne m'abuse, il y a une limite de 10 p. 100 quant aux wagons affectés aux grains autres que ceux de la Commission, et c'est là quelque chose qui relève de la Loi sur les grains du Canada, si je me souviens bien.

M. Foster: À l'heure actuelle, environ 2 p. 100 des grains de la Commission passent par des wagons de producteurs. Est-ce exact?

M. Bruun: Je crois que le pourcentage pourrait en fait être un peu moins élevé que cela. Je crois que nous disions que 1,8 p. 100 du grain est transporté dans des wagons de producteurs. Je crois que le pourcentage du mouvement des grains autres que ceux de la Commission est substantiellement plus élevé et pourrait approcher 10 p. 100. Ceci me donne à penser que le pourcentage des grains expédiés à la Commission par des wagons de producteurs seraient quelque peu inférieur à 1,8 p. 100.

M. Foster: Est-ce qu'on utilise à l'heure actuelle le nombre maximum de wagons disponibles comme wagons de producteurs? Y-a-t-il pénurie?

M. Bruun: Pour les grains n'appartenant pas à la Commission, je crois que oui, mais je n'en suis pas certain. L'Administration du transport des grains et la Commission Canadienne des grains seraient en mesure de répondre précisément à cette question.

M. Foster: Qu'en est-il des grains de la Commission?

M. Bruun: Il n'y a aucune limite de pourcentage sur la disponibilité des wagons de producteurs pour les grains de la Commission.