

[Text]

tonne for the use of the country elevator point, which is something he is not really using. Some delegations that have been before the committee are arguing that they should be relieved of all those services, that all those charges should be remitted to him. When the Minister was here it was less definite. It sounded like it was going to be a percentage, such as a one-third or one-half reduction of those costs.

• 1550

I guess your brief has gone into this to some extent, but I wonder how you would counter those arguments. You have made the argument that the producer cars are allocated first so they may actually impede the rapid flow and transportation, and so on. But surely it is hard to go against the argument that the guy is funding the grain himself during that period and getting it to the shipping terminal, and there is no storage involved for the country elevator point. How do you respond to those arguments, which were put to the committee by several witnesses?

**Mr. Strath:** On the point of storage, our contention is that the country storage is of benefit to all producers of board grain, and certainly the benefit to the Canadian Wheat Board of the country system is evident in their ability to make sales with some comfort of being able to forward them. So we have no problem with the storage one.

As far as carrying charges are concerned, there are arguments on both sides of that one. Certainly the one that is equally as applicable as the one you raise is that in many cases shippers of producer cars under congested conditions get their grain to market long before those who handle the system.

I could point out an instance where, say, 100 cars are allocated to a shipping block and 10 of those are producer cars that are allocated off the top. Let us suppose that, as happens in many cases, the railways are only able to originate 80 cars, so they are 20 cars short in their spots. Those 20 cars come out of the elevator companies' share of that spot. The producer car shippers still get their 10, so the approximately 2% of shippers who utilize producer cars get, in this case, 10% of the allocation, or 12.5% of the actual spots, whereas the other 98% get the remainder and have to wait in congested conditions to deliver their grain. Sometimes they wait two or three months until they get their whole quota in. In the meantime, the shipper of producer cars has his whole quota out and probably is paid for it before the user of the system. That happens as many times as the alternate side.

[Translation]

s'il n'a pas à entreposer son grain, il peut payer jusqu'à 4\$ ou 5\$ la tonne pour l'utilisation d'un élévateur régional, utilisation qui est théorique dans certains cas. Certaines délégations demandent à être exonérées des frais de ces services, c'est-à-dire demandent d'en être remboursées. Or, lorsqu'il a comparu, le ministre n'était pas aussi convaincu qu'il y aurait exonération complète, mais il a parlé plutôt d'un certain pourcentage, comme de la réduction d'un tiers ou de la moitié des coûts.

Je sais que votre mémoire en parle, mais je voudrais savoir comment vous réfutez ces arguments. Vous expliquez que les wagons de producteurs sont attribués en premier lieu, de sorte qu'ils peuvent empêcher le déplacement rapide des autres wagons et le transport du grain, etc. Mais vous conviendrez qu'il est difficile de nier que l'agriculteur finance son propre grain pendant le temps où il l'envoie au terminal pour y être expédié et qu'il n'y a aucun entreposage à l'élévateur local. Comment réfutez-vous ces arguments avancés par plusieurs témoins?

**M. Strath:** En ce qui concerne l'entreposage, nous prétendons que l'entreposage local profite à tous les producteurs qui font affaire avec la Commission du blé, et nous prétendons aussi que le système des élévateurs locaux profite aussi à la Commission canadienne du blé puisqu'elle peut facilement faire ses ventes en étant relativement assurée de pouvoir expédier le grain. L'entreposage ne soulève aucun problème pour nous.

En ce qui concerne les frais financiers, il y a du pour et du contre des deux côtés. Un des arguments qui se justifie autant que le vôtre, c'est que dans bien des cas, ceux qui utilisent les wagons de producteurs en période de congestion arrivent à expédier leur grain vers leur marché longtemps avant les autres.

Je vous donne un exemple: supposons que 100 wagons sont stationnés dans une zone d'expédition et que dix d'entre eux sont des wagons de producteurs attribués les premiers. Supposons aussi, comme cela se passe souvent, que les chemins de fer n'arrivent à trouver que 80 wagons, et qu'il leur en manque donc 20 dans leurs emplacements. Or, ces 20 wagons proviennent de la part que peuvent avoir les entreprises d'élévateurs sur l'emplacement en question. Par conséquent, comme on a toujours dix wagons de producteurs utilisés par environ 2 p. 100 des expéditeurs, ce qui représente quelque 10 p. 100 de l'allocation ou 12,5 p. 100 des emplacements en question, cela signifie que les autres 98 p. 100 doivent se partager le reste des emplacements et attendre le décongestionnement pour pouvoir livrer leur grain. Il leur faut parfois jusqu'à deux ou trois mois avant de pouvoir expédier la totalité de leur contingent de grain. Entre-temps, l'expéditeur de wagons de producteurs a déjà envoyé la totalité de son contingent de grain et s'est déjà fait payer pour la vente de son grain, avant tous les autres utilisateurs du réseau. Je vous assure que cela se produit aussi souvent que l'inverse.