

[Texte]

Mr. Stevenson: The 10% is in the non-boards.

Mr. Strath: Yes. There is no limit on board cars.

Mr. Foster: A year from now, if the trade deal with the U.S. is ratified, people living along the border, in the southern parts of the Prairies, will be able to haul oats and barley across the line if there is a need for it in the U.S.

Under this legislation, would that still be subject to their quota books? If they hauled it in their own truck, for instance, and it was possible to deliver, as I understand oats and barley will be after January 1, would they still be treated as a producer car, or would they be subject to country elevating point charges? How will that be treated under the proposed free trade deal?

• 1635

Maybe I do not understand. Maybe it is much more complicated than I am making it, but it just seems to me that. . . The argument you are making on producer cars, is it going into a railway car or is it utilizing space at the country elevator point? If the farmer gets permission from the Wheat Board to export within his quota book allocation, assuming it is a board grain and he can deliver that into a milling operation in North Dakota or Montana or some place, would he still be subject to transportation charges as if he were delivering it to a producer car? Are you familiar with how that arrangement will work under the trade agreement, or does it have any relevance to this bill at all?

Mr. Strath: I do not think there is relevance to this particular issue. I am afraid I do not completely understand how that can work. I understand the proposal is that there would have to be an export permit granted by the board before Canadian grain can go across the border. Whether the board will grant those freely to individual producers, just to ship into the United States, I do not know. That is available now. There does not need to be a free trade agreement for it to happen. It can happen under present circumstances, but I think the board is very conservative about issuing those export permits. I think they have been cognizant of the political problems it creates because there is a backlash from the Americans when we deliver grain into their system, understandably so I think.

I do not know what the implications are as far as free trade. I do not think it is relevant to this issue particularly.

Mr. Foster: When a farmer does that now, I assume it happens sometimes, especially with the high quality number one wheat and so on, is there any charge to that farmer for the country elevator service or transportation system?

[Traduction]

M. Stevenson: Les 10 p. 100 s'appliquent aux wagons non régis par la commission.

M. Strath: Oui. Il n'y a pas de limite sur les wagons régis par la commission.

M. Foster: Dans un an, si l'accord commercial avec les États-Unis est ratifié, les gens vivant le long de la frontière dans les régions du sud des Prairies pourront transporter de l'avoine et de l'orge aux États-Unis si on en a besoin.

Au terme de cette mesure législative, cela serait-il toujours soumis à leurs quotas? S'ils le transportaient dans leurs propres camions, par exemple, et pouvaient le livrer, comme je crois savoir qu'il sera possible de le faire dans le cas de l'avoine et de l'orge après le 1^{er} janvier, s'agirait-il encore d'un wagon de producteurs ou seraient-ils assujettis à des frais applicables au point régional de mise en élévateur? Comment cela sera-t-il traité dans le cadre de l'accord de libre-échange?

Peut-être est-ce que je ne comprends pas. Peut-être est-ce beaucoup plus compliqué que je ne le pense parce qu'il me semble tout simplement que. . . Ce que vous dites au sujet des wagons de producteurs, le grain va-t-il dans le wagon de chemin de fer ou occupe-t-il de l'espace à l'élévateur régional? Si l'agriculteur obtient de la Commission du blé la permission d'exporter dans les limites de ses quotas, en supposant que ce soit du grain régi par la commission et qu'il puisse le livrer à une minoterie dans le Dakota Nord, le Montana ou ailleurs, serait-il toujours obligé de payer des frais de transport comme s'il le livrait à un wagon de producteur? Savez-vous comment cela marcherait dans le cadre de l'accord commercial? Cela a-t-il un rapport avec le projet de loi?

M. Strath: Je ne le crois pas. Je crains de ne pas savoir exactement comment cela pourrait marcher. Je crois savoir qu'il faudrait que la commission émette un permis d'exportation avant que du grain canadien puisse franchir la frontière. Je ne sais pas si la commission accordera librement ces permis aux producteurs simplement pour leur permettre d'exporter aux États-Unis. C'est possible à l'heure actuelle. Pas besoin d'accord de libre-échange pour le faire. C'est possible dans les circonstances actuelles, mais je pense que la commission émet très peu de permis d'exportation. Je pense qu'elle doit tenir compte des problèmes politiques que cela crée parce que les Américains n'aiment pas qu'on exporte du grain aux États-Unis, et je les comprends.

Je ne sais pas comment l'accord commercial changerait la situation. Je ne crois pas que ce soit un point important ici.

M. Foster: Quand un agriculteur exporte à l'heure actuelle, j'imagine que cela arrive des fois, surtout dans le cas du blé n° 1 de grande qualité et ainsi de suite, l'agriculteur a-t-il à payer des frais pour le service d'élévateur ou le système de transport?