

[Texte]

Mr. Hovdebo: If we let it pass the way it is, we do not even suggest they look at the sum. We know the present Minister knows the business. The next Minister may not. I suppose we trust the Wheat Board to bring it to their attention, but why not put some—

Mr. Towers: He will be there for a long time.

• 1600

Mr. Hovdebo: Why not put something in?

Mr. Foster: He is not going to resign.

Mr. Towers: He is not going to get defeated either.

Mr. Hovdebo: He may be the Minister of Agriculture next time around, and then he would not have too much to do with the Canadian Wheat Board.

The sum per tonne can be, as they say, everything from nothing, without necessarily taking into consideration those extra costs we have established are there. All we are doing in this particular amendment or all we are doing in Mr. Foster's amendment is making sure that there is some direction to the Canadian Wheat Board when they fulfil this and making the recommendation that they take into consideration the reason for those extra costs.

The Chairman: Is there any further comment? If not, I would like to put Mr. Hovdebo's amendment, it being received first.

Mr. Hovdebo: Just before we go, could I ask a question of the witness here. In the process of defining the sum per tonne, why was there not a "less" clause put in there, less costs?

Mr. Bruun: Less which costs?

Mr. Hovdebo: Well, less any costs that producer cars add on to it, which is really what I am trying to do. Why was it not put in there originally? I am sure the Canadian Wheat Board recognizes that the producer cars could. . .

Mr. Bruun: Under the Western Grain Transportation Act, as it stands now, it does not cost more in terms of freight to move a tonne of wheat by producer car than it does to move it through a car that has been spotted at an elevator in the normal way. The Western Grain Transportation Act, as you know, sets a rate of so many cents per tonne per mile. There is a formula that is set out. As a result, right now producers are no more expensive from a freight point of view, assuming the grain is going the same distance as a car delivered through an elevator.

Mr. Hovdebo: In this process of doing what we are suggesting be done by this act, instead of having an unfairness now, which may be there to the producer car user, are we not now going to project that unfairness onto the non-producer car user? You are making him pay all the costs whereas the producer car pays none.

[Traduction]

M. Hovdebo: Si nous adoptons le projet de loi dans son état actuel, nous ne suggérons même pas d'examiner la somme. Nous savons que le ministre connaît son affaire. Mais le suivant s'y connaîtra peut-être moins. J'imagine que la Commission canadienne du blé pourra porter cela à son attention, mais pourquoi pas. . .

M. Towers: Il sera là très longtemps.

M. Hovdebo: Pourquoi ne pas ajouter quelque chose?

M. Foster: Il ne démissionnera pas.

M. Towers: Il ne sera pas battu non plus.

M. Hovdebo: Il pourrait être ministre de l'agriculture la prochaine fois, et alors il n'aurait pas beaucoup de rapports avec la Commission Canadienne du Blé.

La somme par tonne, comme on dit, peut être tout ou rien, sans nécessairement tenir compte des coûts supplémentaires dont nous avons établi l'existence. Tout ce que nous faisons par cet amendement, ou par celui de M. Foster, c'est de donner à la Commission Canadienne du Blé une certaine orientation et de recommander qu'elle tienne compte de la raison de ces coûts supplémentaires.

Le président: Y-a-t-il d'autres commentaires? Sinon, j'aimerais passer au vote sur l'amendement de M. Hovdebo, qui a été reçu en premier.

M. Hovdebo: Auparavant, est-ce que je peux poser une question au témoin. Pour la définition de la somme par tonne, pourquoi le projet de loi n'énonce-t-il pas «moins les coûts»?

M. Bruun: De quels coûts s'agit-il?

M. Hovdebo: Les coûts additionnels dûs aux wagons de producteurs, et c'est là ce à quoi je veux en venir. Pourquoi cette clause ne faisait-elle pas partie du projet de loi à l'origine? Je suis certain que la Commission Canadienne du Blé se rend compte que les wagons de producteurs pourraient..

M. Bruun: En vertu de la Loi sur le transport des grains de l'Ouest, sous sa forme actuelle, il n'en coûte pas plus cher de fret pour déplacer une tonne de blé au moyen d'un wagon de producteurs qu'au moyen d'un wagon qui a été placé à un silo de la façon normale. Comme vous le savez, la Loi sur le transport des grains de l'Ouest fixe un taux de tant de cents par tonne par mile. Il y a une formule. C'est pourquoi à l'heure actuelle l'usage des wagons de producteurs ne coûtent pas plus cher de fret, dans l'hypothèse que le grain parcourt la même distance que dans le cas d'un wagon livré à un silo.

M. Hovdebo: En faisant ce que nous nous proposons de faire par cette loi, au lieu de l'inéquité qui peut exister maintenant pour l'utilisateur des wagons des producteurs, n'allons-nous pas transmettre cette injustice à l'utilisateur des autres wagons? C'est à lui que vous faites payer tous les coûts, tandis que l'utilisation du wagon de producteurs n'en paie aucun.