

[Text]

there. Is there enough capacity there? Would it be as big a problem as you are pointing out?

Mr. Stevenson: What I am saying is that we do not need those elevators we are building on the Prairies. If that is the direction in which we are going, then we will make that tough decision. I challenge anyone to suggest that we can meet shipments, the grains that are required at port, without a backup on the Prairies.

Mr. Gottselig: There is no question about that. You are consolidating the elevator system all the time, so there are going to be fewer elevators, but they are going to be larger.

Mr. Stevenson: I do not think the total storage has gone down that much.

Mr. Gottselig: No. But—

Mr. Strath: That is a rationalization process that is ongoing and I hope at a pace that is affordable to producers. They look at the system from the end of their combine spout to salt water, wherever that happens to be, and it has to be affordable to them.

It was pointed out just a while ago how producer cars can affect the system. In the Interlake area, Parrish & Heimbecker closed an elevator because more than half the grain in that area went out by producer cars. That made the elevator completely uneconomic. They just could not carry it on any longer. They are 80 to 85 miles from the next closest point. That was the problem.

Mr. Gottselig: What would be the reason for banning that elevator?

Mr. Strath: They cannot continue to operate and get their returns.

Mr. Gottselig: From the producers' point of view, why would they have chosen that? Was there some problem with the agent? There must be some reason they would go to a producer car just for a matter of convenience.

Mr. Strath: I guess the incentive. They got their grain out and saved \$400 per car. You will find that producer cars tend to multiply on themselves. If they start in an area, you get a larger number in that area.

The first five blocks I think handle 25% of the producer cars. It is not evenly spread across the Prairies by any means.

Mr. Gottselig: So there is no limitation on producer cars per block or per point.

Mr. Strath: No.

Mr. Gottselig: In the overall fleet there is a limitation of what, 10%?

Mr. Strath: I think there were close to 900 producer cars loaded last year in the top block, and the first five blocks had 25% of producer cars.

[Translation]

là-bas? Serait-ce un problème aussi important que vous le dites?

M. Stevenson: Ce que je dis, c'est que nous n'avons pas besoin des élévateurs qu'on est en train de construire dans les Prairies. Si c'est la direction que nous choisissons, alors nous prendrons cette décision difficile. Je défie quiconque de dire que nous pouvons honorer nos engagements de chargement dans les ports sans appui des Prairies.

M. Gottselig: Il n'y a pas de doute là-dessus. Vous consolidez sans cesse le réseau d'élévateurs de sorte qu'il va y en avoir moins, mais de plus gros.

M. Stevenson: Je ne pense pas que la capacité totale d'entreposage ait grandement diminué.

M. Gottselig: Non. Mais...

M. Strath: C'est un processus de rationalisation continu qui se déroule, je l'espère, à un rythme qui convient aux producteurs. Ils regardent le système, qui va de leur moissonneuse-batteuse à la mer salée, et ils doivent pouvoir y recourir.

On a parlé tout à l'heure de l'influence des wagons de producteurs. Dans la région d'Interlake, Parrish & Heimbecker on a fermé un élévateur parce que plus de la moitié du grain de cette région était transportée par des wagons de producteurs. L'élévateur n'était plus du tout rentable. On ne pouvait tout simplement plus le garder ouvert. Ils sont à 80 ou 85 milles du point le plus près. C'était le problème.

M. Gottselig: Pourquoi abandonner l'élévateur?

M. Strath: L'installation n'était plus rentable.

M. Gottselig: Pourquoi les producteurs ont-ils décidé de ne plus s'en servir? Y avait-il un problème avec l'agent? Les producteurs devaient avoir un raison de ne pas s'en servir.

M. Strath: Ils économisaient 400\$ par wagon. Les wagons de producteurs ont tendance à se multiplier d'eux-mêmes. Une fois qu'on commence à s'en servir dans une région, leur nombre croît rapidement.

Les cinq premiers blocs, je crois, comptent 25 p. 100 des wagons de producteurs. Ce n'est absolument pas une situation uniforme dans les Prairies.

M. Gottselig: Il n'y a donc pas de limite au nombre de wagons de producteurs par bloc ou par point.

M. Strath: Non.

M. Gottselig: Il y a une limite globale de quoi, 10 p. 100?

M. Strath: Je pense que près de 900 wagons de producteurs ont été chargés l'année dernière dans le bloc où il y en a eu le plus, et les cinq premiers blocs comptaient 25 p. 100 des wagons de producteurs.