

[Text]

break down the costs? I know you have the elevator costs and the loading costs and so on. Or is that not available at the moment because it would be extra work?

Mr. Strath: We have asked the railways if they could identify costs of sidings and so on. They either will not or cannot get that information for us. Possibly this committee could subpoena that kind of information. We do not have access to the railways' costing in order to get that sort of thing, as it relates to the railways. We could identify costs that we see in our system but it goes much beyond that.

Mr. Hovdebo: Of course, you have paid for those sidings ten times over already, so it is. . .

Mr. Strath: Yes.

Mr. Hovdebo: You made a comment that the producer cars are taken off the top. The complaints I get would indicate almost exactly the opposite. Most producers who are waiting for cars seem to think they are the last ones to get them. How do you mean that they are taken off the top?

Mr. Strath: They are first on the allocation process. They are first off the list. If there is a shortage of cars, they are not shorted. In other words—

Mr. Hovdebo: If there are 100 cars going into a block, they get—

Mr. Strath: If there are ten producer cars ordered, they get the ten. And whatever is left, there is a pecking order.

Mr. Hovdebo: Is that for board grains, separate from—

Mr. Strath: There is no percentage limit to board grain producer cars.

• 1610

Mr. Hovdebo: That is right.

Mr. Schmitt: Mr. Chairman, in regard to a question on the canola shipments to Vancouver, one of the things we found out there over the past few years, and I think you are aware of it, is the congestion the producer car shipments have caused out there. I would just like to make you aware of a study that has been commissioned by the Alberta government in regard to the pricing of producer cars. It is done by an independent group, Deloitte, Haskins & Sells. They have found that the producer car shipments have actually reaped from the system about \$10 a tonne over the past several years. I would recommend that you perhaps have a copy of that study.

[Translation]

ventilation des coûts? Je sais que vous defrayez des coûts d'élevateurs et des coûts de chargement et ainsi de suite. Ou est-ce que ces chiffres ne sont pas disponibles à l'heure actuelle, parce que leur compilation exigerait du travail supplémentaire?

M. Strath: Nous avons demandé aux chemins de fer s'ils pouvaient identifier les coûts des embranchements et ainsi de suite. Ils ne peuvent pas ou ne veulent pas nous donner cette information. Peut-être le Comité pourrait-il obtenir ces renseignements par un subpoena. Nous n'avons pas accès à la comptabilité des chemins de fer pour obtenir ce genre de renseignements. Nous pourrions préciser les coûts que comporte notre propre système, mais il y en a beaucoup d'autres.

M. Hovdebo: Bien sûr, vous avez déjà payé ces embranchements plus d'une dizaine de fois, de sorte que. . .

M. Strath: Oui.

M. Hovdebo: Vous avez dit que les wagons de producteurs sont pris en premier. Selon les plaintes que je reçois, ce serait presque exactement le contraire. La plupart des producteurs qui attendent des wagons semblent penser qu'ils sont les derniers à en recevoir. Que voulez-vous dire quand vous dites qu'ils sont pris en premier?

M. Strath: Ils sont les premiers dans le processus d'attribution. Ils sont les premiers sur la liste. S'il y a pénurie de wagons, ce ne sont pas eux qui en souffrent. En d'autres termes. . .

M. Hovdebo: S'il y a 100 wagons destinés à un bloc, ils ont. . .

M. Strath: S'il y a dix wagons de producteurs qui sont commandés, ils obtiennent les dix. Quant à ce qui reste, il y a un ordre de priorités.

M. Hovdebo: S'agit-il des céréales de la Commission, à distinguer. . .

M. Strath: Il n'y a pas de limite de pourcentage pour les wagons de producteurs transportant les céréales de la Commission.

M. Hovdebo: C'est exact.

M. Schmitt: Monsieur le président, à propos d'une question sur les expéditions de canola à Vancouver, une des choses que nous avons découvertes au cours des dernières années—et je crois que vous en êtes au courant—c'est l'embouteillage que les wagons de producteurs ont causé là-bas. Je voudrais tout simplement m'assurer que vous connaissez une étude qui a été commanditée par le gouvernement de l'Alberta au sujet de l'établissement des prix pour les wagons de producteurs. Elle a été faite par une entreprise indépendante, Deloitte, Haskins & Sells. On a découvert que les expéditions par wagons de producteurs ont en fait retiré du système environ 10\$ la tonne au cours des