

[Texte]

• 1605

Mr. Hovdebo: However, the producer car pays freight on it as well.

Mr. Strath: He pays his share of that freight, but so does the user of the country elevator system. Extra switching—car turnaround times are longer. In many cases we see railways not picking up cars at elevators because two or three producer cars at the end are not loaded, so they do not bother picking up any of them. So there are nebulous costs in the system which are hard to identify, but can be identified if we could get the figures—we just cannot get the figures—and could be attributed to the use of producer cars.

Mr. Hovdebo: Or extra costs because producer cars are put into the system.

What about at the other end, at the terminal? Do your companies, which are destinations in many cases of the producer cars...? Are there extra costs, time and effort, I suppose, because of them at that end?

Mr. Schmitt: I guess that would vary from time to time, as long as a producer probably ships a grade that is supposed to be in that car. But there are a lot of instances where they have shipped off-grade types of grain that are tough and damp and have been difficult to handle. There is no penalty to the producer who ships those producer cars, but in the same light as that, if an elevator company ships an off-grade it is penalized for it. So there are two playing fields there and they are not level.

Mr. Hovdebo: You say there is a penalty there. Is there not a penalty so that if it is improper grain it can be shipped back to him at his cost?

Mr. Strath: It can be, but in fact you very rarely hear of it occurring.

Mr. Hovdebo: But if it is an elevator cost, the penalty is assessed for cars.

Mr. Strath: We lose car orders, yes.

Mr. Hovdebo: For cars.

Mr. Strath: For mis-shipped grain, yes.

Mr. Stevenson: I understand that if a producer ships the wrong grade, payment of a cash ticket could be withheld until such time as that grain is in demand. Even so, though, he has his grain to market at the expense of some other producer who had to keep his at home because it was not in demand through the elevator system. So there is some unfairness there to the general producers.

Mr. Hovdebo: I suppose it would be difficult, unless you have already done it, but would you be able to identify on a kind of a step-by-step basis...? Can you

[Traduction]

M. Hovdebo: Toutefois, le wagon de producteur paie le transport également.

M. Strath: Il paie sa part de ce transport, tout comme l'utilisateur du système des élévateurs locaux. Il y a des aiguillages supplémentaires—le temps de roulement des wagons est plus long. Souvent, les chemins de fer refusent de prendre des wagons aux élévateurs parce que deux ou trois wagons de producteurs au bout ne sont pas chargés, de sorte que les chemins de fer ne prennent pas la peine de les ramasser. Le système comporte donc des coûts incertains, difficiles à identifier, mais que nous pourrions identifier si nous avions les chiffres—nous ne pouvons tout simplement pas les obtenir—et qui pourraient être attribués à l'utilisation des wagons de producteurs.

M. Hovdebo: Ou des coûts supplémentaires parce que les wagons de producteurs sont placés dans le système.

Et à l'autre bout, au terminal? Est-ce que vos entreprises, qui sont souvent la destination des wagons de producteurs...? Y a-t-il des coûts supplémentaires en temps et en effort, j'imagine, en raison de ces wagons?

M. Schmitt: Cela varie sans doute selon les moments, dans la mesure où le producteur expédie probablement la qualité qui est censée se trouver dans le wagon. Mais il arrive souvent que les producteurs expédient des grains de mauvaise qualité, durs et humides et difficiles à manutentionner. Il n'y a pas de pénalité pour le producteur qui expédie par wagon de producteur, tandis que si une entreprise d'élévateurs expédie du grain de mauvaise qualité, elle est pénalisée. Il y a donc deux poids, deux mesures.

M. Hovdebo: Vous dites qu'il y a une pénalité. N'y a-t-il pas une pénalité en ce sens que si ce n'est pas la bonne qualité, les céréales peuvent être réexpédiées à l'expéditeur à ses dépens?

M. Strath: C'est possible, mais en fait cela se produit très rarement.

M. Hovdebo: Mais s'il s'agit d'un coût d'élévateur, la pénalité est exigée pour les wagons.

M. Strath: Nous perdons des commandes de wagons, oui.

M. Hovdebo: Pour les wagons.

M. Strath: Pour les céréales de mauvaise qualité, oui.

M. Stevenson: Je crois savoir que si un producteur expédie du grain de mauvaise qualité, le paiement du billet de caisse pourrait être retenu jusqu'à ce qu'il y ait une demande pour ces céréales. Même dans ce cas, toutefois, ces céréales sont vendues au marché aux dépens d'un autre producteur, qui a dû garder les siennes chez lui parce qu'elles n'étaient pas demandées par le système d'élévateurs. Il y a donc une certaine injustice pour les producteurs.

M. Hovdebo: Cela serait sans doute difficile, si vous ne l'avez pas déjà fait, mais pourriez-vous identifier plus ou moins étape par étape...? Pouvez-vous donner la