

[Text]

\$10 or \$12 a tonne, if you put this over the whole amount of canola shipped, would only be about 2¢ per bushel.

The position of the Canadian Grain Commission is they want to make everyone ship-to-sale. Well, that would virtually wipe out producer car shippers, because how could a producer car shipper on his own make a sale with the Japanese?

The position of our group is that if we have to go to a strictly ship-to-sale policy, then the sale of a futures contract on this futures market has to constitute a sale for the purpose of getting a producer car. Let everyone ship to the futures and make the futures market work; and if it does not work, why does it not? It is an auction mart. Why should we go back to the drovers?

The Chairman: A spokesman for the Wheat Board has been quoted as saying that all farmers benefit from having a country elevator system in place, even those who bypass it with producer cars. Other people have said that if producer cars were not a competitive factor in the country elevator handling system, the country elevator charges would be significantly higher than they are now, and so producers shipping through the elevator system are getting a benefit equal to or perhaps greater than the benefit producer car shippers are getting because of the system being there. Would you care to comment on those statements? Do you feel that one is more valid than the other?

Mr. G. Graham: The value of the system is not being threatened by the use of producer cars. Now, we are talking about 1% or 2% of the movement. We are talking about a right that was established back in history, and we want to exercise that right as a group of farmers.

When the grain handling companies talk about a threat to the system, I do not know where the problem is, because we are really not threatening the system at all. We are providing a grain in a car that is identity preserved that we want to get paid for.

• 1110

I have a sheet here on a car of barley as shipped into Thunder Bay not very long ago—0.5% dockage. And I have one without any dockage at all. That is the kind of thing we want to get paid for.

We went through the exercise this morning in flax of where your good product was mixed and it came out at

[Translation]

plaignent. Ils contestent l'obligation qui leur est faite de combler les 7 p. 100 en achetant ces stocks non promis pour lesquels ils doivent verser une prime variant entre 10\$ et 12\$ la tonne. Or, compte tenu du volume total de canola expédié, ces 10\$ à 12\$ la tonne ne représentent que 2c. environ le boisseau.

La Commission canadienne du grain pour sa part souhaiterait que tous n'expédient que les céréales pour lesquelles ils ont un contrat de vente. Or, cela signifierait l'élimination quasi-totale des wagons de producteur parce que les expéditeurs qui les utilisent ne pourraient plus négocier de vente privée avec les Japonais.

Par contraste, notre groupe prétend que si cette politique des expéditions liées au contrat de vente est instaurée, alors la vente d'un contrat à terme sur le marché doit être assimilée à un contrat de vente aux fins de l'obtention d'un wagon de producteur. Que chacun expédie selon les contrats à terme pour que ce marché fonctionne bien. S'il fonctionne mal, il faut alors chercher à savoir pourquoi. C'est un marché à l'enchère. Pourquoi ferions-nous renaître l'époque des toucheurs?

Le président: Un porte-parole de la Commission canadienne du blé aurait dit que tous les agriculteurs bénéficient de l'existence d'un réseau de silos de collecte, même ceux qui le court-circuitent en n'utilisant que des wagons de producteur. D'autres ont dit que si les wagons de producteur ne constituaient pas un élément de concurrence dans le système de manutention des silos de collecte, les frais associés à ceux-ci seraient considérablement plus élevés qu'ils ne le sont actuellement et que les producteurs qui utilisent les silos de collecte obtiennent un avantage égal sinon supérieur à celui que l'existence de ce réseau assure aux expéditeurs qui utilisent les wagons de producteur. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous qu'un argument est plus valable que l'autre?

M. G. Graham: L'utilisation des wagons de producteur ne réduit en rien l'utilité du réseau de silos. Il s'agit après tout de 1 ou 2 p. 100 du total des expéditions. Nous remettons en question un droit qui existe depuis de nombreuses années dont les agriculteurs, dans leur ensemble, veulent se prévaloir.

Quand les sociétés céréalières parlent de menaces qui pèsent sur le système, je ne vois pas à quoi elles veulent en venir parce que nous ne menaçons en rien la survie du système. Nous livrons des céréales en wagon bien identifiés et nous voulons toucher les sommes qui nous reviennent.

J'ai ici le document pour un wagon d'orge expédié récemment vers Thunder Bay—0,5 p. 100 de déduction d'impureté. J'en ai un autre où aucune déduction n'a été faite. Voilà le genre de choses pour lesquelles je veux être payé.

Ce matin, nous avons étudié un cas où une quantité de lin de bonne qualité a été mélangée à du lin de qualité