

[Texte]

However, as it is now, if we go into the exchange with paper at one particular price when we have, for example, a basis of \$30, and then we subsequently have a delivery opportunity in the country to unload our material, but the basis has moved to \$60, our net return to us has changed greatly. That is a difficulty.

The only place we have an identifiable and predictable basis on a continuing basis is when we deliver directly to a terminal situation, where all deductions off the futures contract price are identifiable in advance and are fixed.

• 1040

Mr. Gottselig: The concept you mentioned with the change in the quota system sounds familiar. Was there not some concept put forward like that in the early 1980s, when we were talking about delivering to a contract and they were talking about doing away with quotas? I recall that being discussed at one of the Canadian Wheat Board Advisory meetings.

Mr. G. Graham: Yes, I remember that.

Mr. Gottselig: It has a familiar ring to it.

Mr. G. Graham: Yes. That particular suggestion was part of a program was put forward by Lorne Parker. This system we are talking about now is only an extension of the barley-contracting system with a little more sophisticated approach. It seems to be a very agreeable system so far.

Mr. Gottselig: I see. Have you as producer car shippers encountered any problem at all with grades?

Mr. G. Graham: That is one of the reasons that we like to ship producer cars.

Mr. Gottselig: Do you get that grain graded before you ship it, or do you just ship it and take your chances?

Mr. G. Graham: I think we all know what the grade should be, and we are allowed a grade either way.

Mr. Gottselig: There is a bit of leeway there?

Mr. G. Graham: Oh, yes, but the report will indicate that a very small percentage of the grains change grades in producer cars.

Mr. Gottselig: I see. I have a number of letters recently from oilseed producers, most of whom are not constituents of mine. They deal with the ship-to-sales policy that you mentioned, and the Vancouver delivery contracts. The closing paragraph is:

as of January 15, 1987—I presume that should be 1988—is the date for setting down the final producer car policies for the 1988-1989 crop year. I urge you to press for a policy that will allow oilseed producers the option to deliver against futures contract by the use of producer cars.

[Traduction]

Cependant, si nous obtenons un contrat fictif à un prix de base de 30\$ et qu'ensuite nous pouvons livrer à un silo de collecte alors que le prix de base est passé à 60\$, cela se répercute évidemment sur notre bénéfice net. Voilà le problème.

La seule façon d'être assuré d'un prix de base ferme, c'est de livrer directement au terminal où toutes les déductions sur les prix à terme sont fixées à l'avance.

M. Gottselig: Ce que vous avez dit au sujet de la modification du système de quotas n'est guère neuf. Est-ce qu'il n'en était pas déjà question au début des années 80 lorsqu'on a même parlé de supprimer les quotas. Je me souviens que la question a été soulevée à une des réunions de la Commission des grains du Canada.

M. G. Graham: Oui je m'en souviens aussi.

M. Gottselig: C'est donc un refrain familier.

M. G. Graham: En effet. C'est M. Lorne Parker qui avait fait cette suggestion. Ce que nous proposons est une modification du système de contrat pour l'orge avec quelques perfectionnements. Jusqu'à présent ce système fonctionne très bien.

M. Gottselig: Est-ce que vous avez eu des difficultés avec la classification des céréales?

M. G. Graham: C'est une des raisons justement pour laquelle nous aimons expédier les wagons de producteurs.

M. Gottselig: Est-ce que les céréales sont classées par qualité avant l'expédition ou bien est-ce que vous les expédiez telles quelles quitte à courir un certain risque.

M. G. Graham: En principe nous savons très bien peu quelle doit être la qualité.

M. Gottselig: Donc vous disposez d'une certaine marge.

M. G. Graham: En effet, mais comme vous pourrez le lire dans le rapport, ce n'est qu'un faible pourcentage des céréales expédiées par wagons de producteurs qui doivent faire l'objet d'une modification de la qualité.

M. Gottselig: Je vois. Des producteurs d'oléagineux qui ne font d'ailleurs pas partie de ma circonscription m'ont écrit ces temps-ci au sujet de la politique d'expédition sous condition de vente ferme ainsi qu'au sujet des contrats de livraison à Vancouver. Je voudrais si vous le permettez vous lire le dernier paragraphe.

les décisions définitives relatives aux wagons de producteurs pour la campagne agricole 1988-1989 devront être prises au plus tard le 15 janvier 1987, ou 1988 je suppose. Je vous engage vivement à opter pour des décisions qui permettront aux producteurs d'oléagineux d'avoir la possibilité d'assurer des livraisons pour des contrats à terme grâce à l'utilisation des wagons de producteurs.