

[Text]

Too often the wrong grade is shipped. Too often we see producer cars not being loaded as fast as cars from the elevator system. We think it would not work into the total system.

There is no penalty on shipments of grade or grain on producer cars, where elevator companies face penalties. They have penalties of sometimes four cars for one. Producer cars do not get any of those penalties. So there is an unfair advantage to a small segment of producers at the expense of the overall, and to that extent we are not speaking as an elevator company and looking after our bottom line. We are speaking on behalf of 98% of the producers at this time.

The next thing is that, if you are going to put out enough carrots, what happens if 50% of our grain goes through the producer car route? That is the next step.

Mr. R.C. Schmitt (Member, Prairie Pools Inc.): You asked a question in regard to efficiencies in the grain handling system and how this change in the act would allow that to develop more efficiently than some of the other groups. I believe it would do just the opposite in the long run if those significant savings were there, and I cannot see where it would benefit the total system in the whole. I think the efficiencies would certainly go down, and you would never be able to have the same coordination as you have with the elevator system as we have it today.

I think we are at the point with our elevator system that we have the least amount of storage we can have in the system. If we want to go to shipping producer cars, it means we will eventually have less storage in that country system to make the surge requirements from time to time. I would like to say that it certainly would not add to the efficiency in the long run.

Mr. Strath: I would question the single-car efficiency as well. I think average car spottings at elevators are 5.7 cars per spot, and I would say that most producer cars are considerably below that single-car spot, which I guess goes against all consideration of efficiency. In fact, there has been fairly substantial pressure put on to accept 18-car spots, and there is a \$1.50 discount given to put 18-car spots. If you believe that, then how can you believe single-car spots can be more efficient? It flies in the face of so-called efficiency.

Mr. Hovdebo: Mr. Chairman, I add my welcome to the committee from the Prairie Pools.

I want to ask a couple of questions that are just for information. First of all, did the Canadian Wheat Board approach the Prairie Pools or any other grain elevator

[Translation]

nombre de wagons de producteurs puissent jouer un rôle positif à l'égard de nos engagements internationaux. Trop souvent, ce n'est pas la bonne qualité qui est expédiée. Trop souvent nous voyons que les wagons des producteurs ne sont pas chargés aussi rapidement que ceux du système des élévateurs. Nous croyons que cela ne s'intégrerait pas dans l'ensemble du système.

Il n'y a pas de pénalité pour les céréales expédiées dans des wagons de producteurs, tandis que les élévateurs font face à des pénalités. Il y a parfois des pénalités de quatre wagons pour un. Les wagons de producteurs ne sont pas assujettis à ces pénalités. Il y a donc un avantage injuste pour un petit segment des producteurs au dépens de l'ensemble, et à cet égard nous ne parlons pas en tant qu'entreprise intéressée à ses bénéficiaires. Nous parlons au nom de peut-être 98 p. 100 des producteurs.

Quant à la prochaine étape, si vous instaurez suffisamment de mesures incitatives, qu'arrivera-t-il si 50 p. 100 de nos céréales sont expédiées par des wagons de producteurs? C'est la prochaine étape.

M. R.C. Schmitt (membre, Prairie Pools Inc.): A propos de l'efficacité du système de manutention des céréales, vous avez demandé si cette modification de la loi lui permettrait de se développer plus efficacement que certains des autres groupes. Je crois que cela ferait tout à fait le contraire à long terme s'il y avait effectivement des économies importantes, et je ne peux concevoir que cela aurait des avantages pour l'ensemble du système. Je crois que l'efficacité diminuerait certainement et qu'il ne serait plus possible d'avoir la coordination que permet aujourd'hui le système d'élévateur.

Je crois que, avec le système d'élévateurs, nous en sommes arrivés au point où nous avons le moins d'entreposage possible. Si nous voulons continuer à expédier dans des wagons de producteurs, cela signifie que nous aurons un jour moins d'entreposage dans le système des élévateurs locaux pour faire face aux besoins de pointe. A mon avis, cela n'ajouterait certainement pas à l'efficacité à long terme.

M. Strath: Je mets en doute également l'efficacité des wagons uniques. Je crois qu'en moyenne aux élévateurs il y a 5,7 wagons par emplacement, et je dirais que la plupart des wagons de producteurs ont une moyenne de beaucoup inférieure à un wagon par emplacement, ce qui, je crois, est nettement contraire à l'efficacité. En fait, il y a eu des pressions assez fortes pour qu'on accepte des emplacements de 18 wagons, et on accorde un escompte de 1,50\$ pour les emplacements de 18 wagons. Si vous croyez à cela, comment pouvez-vous croire que les emplacements pour wagon unique peuvent être plus efficaces? C'est tout à fait contraire à ce qu'on appelle l'efficacité.

M. Hovdebo: Je souhaite à mon tour la bienvenue à Prairie Pools.

J'aurais quelques questions à poser à des fins d'information. En premier lieu, est-ce que la Commission canadienne du blé a communiqué avec Prairie Pools ou