

[Text]

• 1610

Mr. Foster: At 1.8% of their cars.

Mr. Bruun: I have not heard any problems about non-availability of producer cars for board grains.

Mr. Foster: It seems to me that this would be a dramatic triggering mechanism if you were to refund a large amount, and I just wondered what the percentage would be—whether there was a lot more slack in the system to utilize more producer cars, if you were to increase the sum that is being proposed to be refunded.

Mr. Bruun: Again, we were into the economics of the issue at little bit yesterday. I think the savings a producer realizes right now by using a producer car for either the board or the non-board grains is the amount of the elevation charges payable to the country elevator, and that is something like \$5 or \$6 or \$7 a ton. That is a reasonably substantial saving for any producer who has the time and the capacity to load his own producer car. The amounts we are talking about here, if we were able to move grain through country elevators as quickly we were in the last crop year, and the average costs are \$2.68, would be a substantially smaller incentive.

Mr. Gottselig: There are a lot of other benefits available, Mr. Chairman, to producers who go through the elevator system. Producers I have spoken to have indicated that they do not see this additional sum, whatever it might be, as spurring a big increase in the use of producer cars.

Mr. Scowen: I just wanted to point out to Dr. Foster that there are other pitfalls that make it unattractive for the average farmer to ship on producer cars. He stands a chance of losing a quota; the quotas are put in place; they are cut off; he must deliver by a certain time and so on; and he has to have a large enough quota to be able to deliver. And then if he orders a car he has to sit there and wait for that car. He does not know when it is coming. So he would far sooner deliver to the elevator and take off to the bonspiel or whatever. He is not sitting around waiting for that car, I am going to tell you. Very few people do that.

The Chairman: Well, there is an interesting line developing, which I alluded to earlier, and that, in a sense, has to do with variable rates. I notice a lot of debate about the initiation of a discount for 18-car loadings, which I guess was objected to by some because it was seen to be violating one of the fundamentals of the grain delivery system, transportation system, at the rate it was fixed, subject only to distance. Variable rates were seen, I guess, as perhaps making an inroad into that principle.

What I think I am hearing is the idea that there should be a consideration, if I understand Mr. Hovdebo correctly,

[Translation]

M. Foster: À 1,8 p. 100 des wagons.

M. Bruun: Je n'ai pas entendu parler de problèmes de pénurie de wagons de producteurs pour les grains de la Commission.

M. Foster: Il me semble que ceci serait un mécanisme de déclenchement draconien si vous deviez rembourser une somme considérable, et je me demandais quel serait le pourcentage—y a-t-il suffisamment de jeu dans le système pour utiliser beaucoup plus de wagons de producteurs si vous deviez augmenter le remboursement proposé?

M. Bruun: Nous avons abordé hier la question des facteurs économiques de ce dossier. J'estime que les économies que réalise actuellement le céréaliculteur en utilisant un wagon de producteur soit pour les grains de la Commission, soit pour les autres grains est la somme des frais payables au silo local, c'est-à-dire de l'ordre de 5\$, 6\$ ou 7\$ la tonne. C'est là une économie assez substantielle pour tout producteur qui a le temps et la possibilité de charger son propre wagon. Les sommes dont nous parlons ici, si nous pouvions faire circuler les grains par les silos locaux aussi rapidement que l'an dernier, et si les coûts moyens étaient de 2,68\$, serait un encouragement beaucoup moins important.

M. Gottselig: Il y a beaucoup d'autres avantages, monsieur le président, pour les producteurs qui utilisent le système des silos. Les producteurs à qui j'ai parlé m'ont laissé savoir que cette somme supplémentaire, quelle qu'elle soit, ne devrait pas selon eux déclencher une grande augmentation de l'utilisation des wagons de producteur.

M. Scowen: Je voulais souligner à M. Foster qu'il y a d'autres pièges qui rendent peu intéressant pour l'agriculteur moyen d'expédier ses grains au moyen d'un wagon de producteur. Il risque de perdre un contingent; les contingents sont accordés, ils sont retirés, l'agriculteur doit livrer pour une certaine date, et ainsi de suite; il doit avoir un contingent suffisant pour pouvoir livrer. Et s'il commande un wagon, il doit l'attendre. Il ne sait pas quand il arrivera. C'est pourquoi il préfère de beaucoup livrer aux silos puis partir en vacances. Il ne va pas rester là à attendre le wagon, croyez-moi. Il y a très peu de gens qui font cela.

Le président: Et bien, voici un élément intéressant, auquel j'ai fait allusion toute à l'heure, et qui porte en un certain sens sur les taux variables. Je constate qu'on a beaucoup discuté de la mise en place d'un escompte pour le chargement de 18 wagons, ce qui a suscité certaines critiques car on y voyait une violation d'un des principes fondamentaux du système de livraison des grains, du système de transport, s'il devait s'agir d'un taux fixe variant uniquement selon la distance. On a perçu, je suppose, les taux variables comme une atteinte à ce principe.

Si j'ai bien compris M. Hovdebo, il aimerait nous voir envisager l'idée, d'un taux variable, soit une prime ou une