

[Text]

large lots, and large lots, of course, are naturally suited to producer cars.

He makes a lot better use of his time shipping producer cars as far as loading and as far as the use of his facilities and his health. It is much more efficiently used. He can load on weekends, holidays, even Sunday afternoon. Producers do not hold up cars. The railways can pick them up sooner than they can from the line companies. Line companies shut down at 5 p.m. on Friday, and sometimes on weekends they do not come back until Tuesday morning, as we all know, but a farmer works all the time. As you know, he is out there working. Consequently, we have a greater demand for producer cars for board grains for the 1987-88 crop year than we had previously.

**Mr. Gottselig:** I am sure that if this change comes about that you are mentioning in the quota system, there will be an even greater demand. Well, it would be no difficulty at all to load producer cars. I have never personally ordered one or loaded one, but I have seen people do it, and certainly, as you mentioned, with the augers we have today, it is no problem to load those cars.

**Mr. G. Graham:** Mr. Chairman, I want to make one more point on the same issue. This goes back to the storage and interest charge.

The producer does not get paid for his product in the car until it is unloaded, but in addition to that, he has to wait until he accumulates quota. Consequently, his cashflow is short that money, maybe sometimes for six weeks previous to the time he can load. He had the opportunity to deliver to the primary system, but he did not take it, so his cashflow is short that money until he gets the car. In addition to that, it takes another two or three weeks before he gets the paperwork back to get the cheque back. That whole scenario probably takes five weeks, and he loses five weeks of opportunity capital there.

**Mr. Gottselig:** Plus his quota may be cancelled.

**Mr. Dennis McIntosh (Member, Western Producer Car Group):** I would like to make a comment on using paper to secure pricing by the producer. This appears in effect like a scenario on paper in a perfectly functioning market. One of the difficulties that occurs is the instability in basis; in other words, the difference between the commodity futures price and the price we are bid at the country elevator. If the basis were predictable and relatively constant, as perhaps it is in some other areas, such as in the United States, and if basis contracts were freely available to producers, then those producers could in effect use the commodity exchange to effectively and quite accurately lock in a price.

[Translation]

d'expédier les céréales en grosses quantités, ce qui est tout à fait idéal pour l'utilisation des wagons de producteurs.

L'expédition des céréales par wagons de producteurs est donc bien plus performante au plan du chargement, au plan de l'utilisation des installations ainsi que de la santé des agriculteurs. Les chargements peuvent se faire pendant les week-end, pendant les jours de fête, voire même les dimanche après-midi, car les producteurs ne chôment jamais. Les compagnies de chemin de fer peuvent donc venir prendre les wagons bien plus rapidement que lorsque ce sont les petites compagnies locales qui s'en occupent, car ces dernières arrêtent de travailler le vendredi à 17 heures et très souvent prolongent leur week-end jusqu'à mardi matin alors que les agriculteurs, eux, travaillent sept jours par semaine. C'est la raison pour laquelle la demande de wagons de producteurs pour les céréales relevant de la Commission est en augmentation pour la campagne 1987-1988.

**M. Gottselig:** Si le système des quotas est modifié, cette demande va certainement encore augmenter. Il n'y aurait alors qu'un problème pour remplir les wagons de producteurs. Personnellement, je ne m'en suis jamais servi, mais j'ai vu d'autres les charger et, en effet, il ne devrait y avoir aucun problème pour remplir ces wagons.

**M. G. Graham:** Je voudrais encore ajouter un mot, si vous le permettez, au sujet de l'entreposage et des intérêts.

Le producteur ne touche rien tant que les céréales ne sont pas déchargées, mais, en outre, il doit attendre d'avoir accumulé des quotas. Il arrive donc souvent que les producteurs doivent attendre jusqu'à six semaines pour toucher de l'argent et, entre-temps, ils manquent de liquidités. S'il n'a pas livré ses céréales au silo, il est obligé d'attendre pour toucher de l'argent d'avoir obtenu un wagon de producteurs. Ensuite, il doit encore attendre deux ou trois semaines pour tous les documents et factures avant d'obtenir un chèque. Les producteurs doivent donc souvent attendre jusqu'à cinq semaines pour toucher leur argent, ce qui fait cinq semaines pendant lesquelles leur argent ne rapporte rien.

**M. Gottselig:** Sans parler que leurs quotas peuvent être annulés.

**M. Dennis McIntosh (membre, Western Producer Car Group):** Je voudrais dire quelques mots au sujet des opérations fictives pour fixer les prix à la production. Cela marchera en effet si le marché fonctionnait de façon idéale. Mais la difficulté, c'est qu'il y a une différence entre les prix à terme et les prix qu'on nous offre dans les silos de collecte. Si cet écart était prévisible et relativement stable, ce qui est sans doute le cas, entre autres, aux États-Unis, et si les producteurs pouvaient conclure ce genre de contrats, les producteurs pourraient, grâce à la bourse, obtenir des contrats à prix fixe.