

[Texte]

the luck of the draw that may get you a car or may never get you a car.

Because it is a lottery system, we do not have any idea of whether we will get a car or not. It was only about two weeks ago that they instituted a policy where they numbered the cars and sent the growers their numbers, and if you had a number beyond a certain point then you did not get a car at all this year. Scott was forced into the elevator system.

Basically, canola is moved out of Canada fairly well down to the export level of the country elevator system each year. That level drops to a reasonable level where it is not a really burdensome carry-over, but in the last two or three years it has been reasonably down to where it is impossible to ship great volumes out of the primary system. I am not talking about the interior terminals; I am talking about the primary system. Consequently, if the producer cars shipped 25% of that total volume—or 5%; it did not make any difference which it was—it did not make any difference how the canola got to Vancouver. It still went in a car; it was who got it that made the difference.

Mr. McIntosh: I would like to make a few comments that apply primarily to oilseeds. They relate to systems efficiency; they relate to grade and dockage considerations as well. I would like to point out that a set of benefits available both to the system and to the producer car shipper relate to shipping material at export standards. In other words, material that has a dockage level defined at 2.5% and less is referred to as export standard material, which normally would be eligible to be loaded straight into a cargo without processing at the terminal level.

Those of us who strive to produce high-quality, low-dockage material now, when we deliver into the country elevator system, are not offered a segregation program. As a result of that—let us say, for example, that someone here were to deliver 1% material—we would be assessed a terminal cleaning charge on that material, although our material would not have to be cleaned if it were kept separate or segregated with other producers' material of similar quality. Without segregation, you are automatically paying this cleaning charge when you deliver through the country elevator system.

Furthermore, if the material is mixed and the high-grade material is mixed with low-grade and you end up with all material that arrives at the terminal having to be cleaned then it interferes with terminal efficiency, or terminal through-put at least, because that material now has to be processed before it can be loaded into the ships.

The implications are even a little greater than this to the producer, because material that he ships at this very

[Traduction]

où nous en sommes. Le ratio est donc d'environ deux pour cinq. C'est une véritable loterie: vous pouvez aussi bien réussir à avoir un wagon que de ne jamais en obtenir un seul.

Avec ce système, on ne sait jamais si on aura un wagon pour transporter nos céréales. Il y a à peine deux semaines qu'ils ont mis en place une politique permettant de numéroter les wagons et de donner des numéros aux producteurs, mais au-delà d'un certain numéro, les producteurs n'ont pas obtenu de wagon cette année. Scott a été obligé d'utiliser les silos.

De façon générale, les exportations de canola sont limitées par le niveau annuel d'exportations des silos de collecte. Jusqu'à un certain plancher, il n'y a pas de report vraiment excessif, mais depuis deux ou trois ans, ce niveau a tellement baissé qu'il est impossible d'expédier de grandes quantités de céréales à partir du système primaire. Je ne parle pas des silos de l'intérieur, mais du système primaire. En conséquence, si les wagons de producteurs transportaient 25 p. 100 du volume total, ou 5 p. 100, cela ne ferait pas une grande différence; peu importe comment les wagons de canola sont parvenus jusqu'à Vancouver; c'est le type de wagon utilisé qui faisait la différence.

M. McIntosh: J'aimerais dire quelque chose au sujet des oléagineux. Le transport de ces denrées est tributaire de l'efficacité des systèmes, des différentes qualités du produit et du pourcentage de déchets. Je voudrais également vous faire remarquer que les normes relatives au produit exporté sont les mêmes pour les céréales transportées par le système et pour les céréales transportées par wagons de producteurs. En d'autres termes, une céréale dont le pourcentage de déchets est de 2,5 p. 100 ou moins est de qualité exportation, et elle peut donc, normalement être chargée directement sur un cargo sans transformation au silo portuaire.

Ceux d'entre nous qui nous efforçons de produire des céréales d'excellente qualité, à faible pourcentage de déchets, ne bénéficient pas de cet avantage; en d'autres termes, lorsque nos céréales sont livrées au silo de collecte, elles ne peuvent pas être ensuite chargées directement sur un cargo. Prenons par exemple le cas de celui qui produit une céréale dont le pourcentage de rejet est de 1 p. 100. Il devra payer des frais de nettoyage en silo, alors qu'il aurait été inutile de nettoyer son produit s'il avait été entreposé séparément des produits de qualité similaire appartenant à d'autres producteurs. Lorsque les produits ne sont pas séparés, vous payez automatiquement des frais de nettoyage lorsque vous livrez vos céréales au silo de collecte.

De plus, si des céréales de qualité supérieure sont mélangées avec des céréales de qualité inférieure, il faut procéder au nettoyage en silo, ce qui nuit à l'efficacité de ce silo, ou tout au moins à sa productivité, puisque ces céréales doivent être traitées avant d'être chargées sur les bateaux.

Pour le producteur, les conséquences de tout cela sont encore plus grandes, étant donné qu'on évalue à environ