

[Texte]

**Mr. Gottselig:** There is no question about that.

**Mr. Strath:** It is to everybody's advantage. There is a tremendous benefit there.

**Mr. Schmitt:** The total infrastructure of our grain-handling system is part of that.

**Mr. Gottselig:** Oh, I realize that.

One thing that probably that will assist in combatting the use of producer cars is the expansion of the inland grain terminals, for example. One thing I hear whenever you talk about moving grain is that the trucks are larger and some of the small elevators have difficulty in putting them through fast. So you end up with a line-up of trucks. The high through-put inland terminal types that your companies are building all across the prairies move that grain a lot faster, and maybe that is the answer. With this more efficient use and with centralizing it and hauling it in, we are going to see quite a change in the days that lie ahead.

**Mr. Stevenson,** is it somewhere in southern Saskatchewan where your company started the use of semis to collect grain? If you were getting grain hauled in semis, for example, to inland terminals, without the farmer having to do much of anything, then that certainly would be an incentive to stick with the elevator system, would it not?

**Mr. Stevenson:** We as farm leaders—and you fall into this category too—had better decide where we are going and take some leadership in making that decision. If we happen to end up loading 50% of our grain into producer cars next year, then what sales will we meet out of the west coast and Thunder Bay? We have targets of \$30 million, \$34 million, and all these figures. Maybe we will come up with \$26 million, and what service have we done to the industry by doing that through the producer car route?

• 1630

We have a substantial investment in that storage that Mr. Strath is talking about, and we either service that investment or we do not need it. This country was built on meeting the needs of all, rather than 2%. You can carry that 2% any distance you want to. There are very few murders in Regina. Maybe we should not bother with them either.

**Mr. Gottselig:** I think your example of 50%. . . In my wildest dreams, I could not see it increasing next year to 50%. It might increase to 10%, but it certainly would not increase to 50%.

**Mr. Stevenson:** I think we see 12% or about 12,000 producer cars moving right now, and I could see that very easily doubling each year under this proposal.

**Mr. Gottselig:** As long as the grain was shipped. If I were to get a producer car and ship it to Sask Pool at one of their terminals, the grain would still be in storage out

[Traduction]

**M. Gottselig:** Il n'y a pas de doute là-dessus.

**M. Strath:** Cela aide tout le monde. C'est un très grand avantage.

**M. Schmitt:** Cela fait partie de l'ensemble de l'infrastructure de manutention du grain.

**M. Gottselig:** Oh, je m'en rends bien compte.

Une chose qui aidera probablement à combattre l'utilisation des wagons de producteurs est l'expansion des terminus intérieurs, par exemple. On dit que les camions sont plus gros, et certains des petits élévateurs ont de la difficulté à les décharger rapidement. Cela se traduit par une file de camions. Les terminus intérieurs à grande capacité que vos compagnies construisent partout dans les Prairies acceptent ce grain beaucoup plus rapidement, et peut-être est-ce la solution. Cette utilisation plus efficace et cette centralisation vont entraîner beaucoup de changement dans les années à venir.

Monsieur Stevenson, est-ce dans le sud de la Saskatchewan que votre compagnie a commencé à se servir de semis pour ramasser le grain? Si vous transportiez le grain dans des semis, par exemple, aux terminus intérieurs sans que l'agriculteur ait grand-chose à faire, cela encouragerait certainement l'utilisation des élévateurs, n'est-ce pas?

**M. Stevenson:** Nous, dirigeants agricoles—et je vous compte parmi nous, nous ferions mieux de décider où nous nous en allons et montrer la voie dans ce sens. Si nous chargions 50 p. 100 de notre grain dans les wagons de producteurs l'année prochaine, quelles ventes pourrions-nous honorer à partir de la côte ouest et de Thunder Bay? Nous avons des objectifs de 30 millions de dollars, 34 millions de dollars. Peut-être arriverons-nous à 26 millions de dollars et quels services aurons-nous rendu à l'industrie en ayant recours aux wagons de producteurs?

Nous avons beaucoup investi dans l'entreposage dont parle M. Strath; alors ou nous nous occupons de cet investissement ou nous n'en avons pas besoin. Notre pays a été bâti en répondant aux besoins de tous, non à 2 p. 100. Vous pouvez vous occuper de ces 2 p. 100 tant que vous voulez. Il y a très peu de meurtres à Regina. Peut-être ne devrions-nous pas nous en préoccuper non plus.

**M. Gottselig:** Je pense que votre exemple de 50 p. 100. . . Je ne peux absolument pas voir comment cela pourrait passer à 50 p. 100 l'année prochaine. Peut-être à 10 p. 100, mais certainement pas à 50 p. 100.

**M. Stevenson:** Je pense que c'est 12 p. 100 ou environ 12,000 wagons de producteurs à l'heure actuelle, et cela pourrait très facilement doubler chaque année dans ces circonstances.

**M. Gottselig:** Tant qu'on expédie le grain. Si j'expédiais un wagon de producteur à un des terminus de Sask Pool, le grain y serait encore entreposé. Y a-t-il assez de capacité