

[Text]

Mr. G. Graham: It is 5% of the total cars of canola shipped to that market at the west coast each week; it is 5% of that canola movement.

Mr. Foster: Oh, I see. So if there are 100 carloads moved, only five of them can be in producer cars.

Mr. G. Graham: That is right.

Mr. Foster: What is the rationale or the reason for that limitation?

Mr. G. Graham: I hope this committee has lots of time, because this is a very complex issue. The rationale behind the issue is the share of the market system and the share of the export market out of Canada. That is the rationale, it is a share. We have asked for an additional amount of that share, but we have been told that since we are shipping to the futures market selling on the Vancouver cash on unload—whereas most producer cars are sold on unload—consequently that price is a little higher than the export price established by the major exporters who do not use the futures market to ship their commodities. They cannot ship to the futures market on account of the arrangement with the ship-to-sale policy. Consequently, that product goes in there at a little higher price than the export price and accumulates. The GTA monitors that level in Vancouver, and when that level hits a level that triggers the reduction in the shipping of volumes into Vancouver it requires the people who want to export going into that pool to pay a little more money, and that is where the whole thing breaks down.

Now, I want it clearly understood by this committee that this system we are using is a system that was in place long before I started farming. It is a system we are trying to live within. We did not create the system; we are not responsible for that system and we are not responsible for the ship-to-sale policy. We are caught in this system and we are trying to work our way through it.

Mr. Foster: So if you were given more than 5% under the current circumstances, what impact does that have?

• 1050

Mr. G. Graham: All it does is increase the pool of liquid canola in Vancouver that is in the cash market in Vancouver. But remember what I said previously, that the price is a little higher than the export price and it means that the exporter must come into that cash market and pay a few more dollars per tonne. So that is one of the reasons why they have that reduction on the limit of 5%.

It takes about 20% to 25% to satisfy the demand for producer cars for canola going into Vancouver. According to statistics from the Grain Commission yesterday, there were 1,088 shipped and 5,441 orders. That is week 26; that is where we are now. So the ratio is about 2:5. So that is

[Translation]

M. G. Graham: C'est 5 p. 100 de tous les wagons utilisés pour acheminer le canola sur le marché de la côte ouest, et ce, chaque semaine. Cela représente donc 5 p. 100 de toute les expéditions de canola.

M. Foster: Je comprends. En d'autres termes, pour 100 wagons chargés de canola, cinq seulement peuvent être des wagons de producteurs.

M. G. Graham: C'est exact.

M. Foster: Comment peut-on expliquer cette limite?

M. G. Graham: J'espère que vous avez du temps, car l'explication est très complexe. Le principe fondamental, c'est la part du marché canadien et la part du marché d'exportation. Il s'agit donc essentiellement d'un partage. Nous avons demandé une part plus grande de ce marché, mais on nous a dit que puisque nous utilisons le marché à terme pour vendre à Vancouver, comptant au déchargement, alors que la plupart des wagons de producteurs sont vendus uniquement comptant au déchargement, ce prix est légèrement supérieur au prix à l'exportation pratiqué par les principaux exportateurs qui n'utilisent pas le marché à terme pour expédier leurs denrées. Ils ne peuvent pas le faire à cause de la politique établie en matière d'expédition et de vente. En conséquence, le produit est acheminé là-bas à un prix légèrement supérieur au prix à l'exportation. L'Office du transport des grains contrôle ce niveau à Vancouver, et lorsque ce niveau atteint le seuil à partir duquel il faut réduire les quantités expédiées à Vancouver, les exportateurs qui veulent puiser dans ce pool doivent alors payer un peu plus, et c'est là que tout va mal.

Il faut bien que vous compreniez que le système que nous utilisons a été mis en place bien avant que je me lance dans l'agriculture. Nous essayons donc de nous en accommoder, mais ce n'est pas nous qui l'avons mis sur pied. Nous n'en sommes pas responsables, pas plus que nous ne le sommes de la politique relative à l'expédition et à la vente. Nous sommes obligés de nous en accommoder.

M. Foster: Dans les circonstances actuelles, si vous aviez droit à plus de 5 p. 100, cela vous arrangerait-il?

M. G. Graham: Cela contribuera tout simplement à augmenter le pool d'huile de canola qui fait partie du marché comptant à Vancouver. Mais n'oubliez pas ce que je vous ai dit tout à l'heure, à savoir que ce prix est légèrement supérieur au prix à l'exportation, et que par conséquent, l'exportateur doit puiser dans ce marché comptant et payer quelques dollars de plus la tonne. C'est l'une des raisons pour lesquelles ils ont cette limite de 5 p. 100.

Il faudrait aller jusqu'à 20 ou 25 p. 100 pour satisfaire les besoins en matière de wagons de producteurs pour le canola expédié à Vancouver. Selon les statistiques publiées hier par l'Office des grains, il y a eu 1,088 expéditions et 5,441 commandes pendant la semaine numéro 26, celle