

qu'il produit par des chemins de fer qui paient des salaires beaucoup plus élevés que le revenu qu'il touche lui-même? Peut-il se permettre de faire expédier son produit à bord de navires des Grands lacs sur lesquels les mécaniciens touchent un salaire beaucoup plus élevé que ce qu'il peut lui-même espérer tirer de sa récolte? Voilà qui porte drôlement à réfléchir. J'estime qu'en se fondant sur les cours actuels des céréales, le céréaliculteur gagne quelque chose comme \$3 ou \$4 l'heure pour son travail, ce qui le place indéniablement au rang des travailleurs les plus mal payés.

On peut alors se demander si le céréaliculteur pourrait diminuer sa dépendance à l'endroit du réseau de manutention des céréales et se charger lui-même du transport qu'il a jusqu'ici confié aux chemins de fer. Notre réseau de manutention des céréales a été conçu en fonction du cheval et du train, et les élévateurs sont situés à l'avenant. Mais il est maintenant courant de transporter le grain sur une distance de 40 ou 50 milles, et à mesure que les chemins s'améliorent, que des grandes routes sont construites et que les fermes prennent plus d'importance, le transport devient possible. Il semble certes bien possible qu'un agriculteur qui investit \$50,000 ou \$60,000 dans une moissonneuse batteuse ou un tracteur ne puisse investir une somme du même ordre dans un camion pour transporter son grain vers un point de rassemblement plus centralisé. Une distance de 50 ou 60 milles ne semble peut-être pas beaucoup quand le grain s'en va vers Thunder Bay, à 700 ou 800 milles. Mais pour un céréaliculteur qui vit sur une ligne d'embranchement, transporter le grain sur une distance de 50 ou 60 milles peut fort bien représenter, d'un point de vue économique, la moitié du transport vers Thunder Bay. Les frais engagés par le cultivateur ne sont peut-être pas très éloignés de ce qu'il en coûte aux chemins de fer pour maintenir en activité une courte ligne d'embranchement et le grand nombre d'employés que cela comporte, ne serait-ce que pour maintenir le service.

La construction dans le réseau de transport du grain a des répercussions importantes. Il semble que plus les céréaliculteurs doivent transporter leur grain sur une plus longue distance et à mesure que les quotas baissent, ils doivent se tourner de plus en plus vers des cultures qui rapportent beaucoup plus d'argent au boisseau. Par conséquent, dans les régions qui s'y prêtent, on accorde de plus en plus d'attention aux cultures spéciales. On ne cultive presque plus d'avoine, sauf pour l'usage local, car le profit est presque totalement annulé par les frais de transport. La culture de l'orge suit la même évolution, et si la congestion actuelle empire, on peut s'attendre à voir diminuer la quantité d'orge produite, ou bien l'orge sera consommé localement. On verra peut-être une augmentation de l'élevage porcin.

Je vais maintenant aborder la question des quotas ne relevant pas de la Commission. C'est devenu un brandon de discorde. En fait, si ce n'était de ces quotas, beaucoup de céréaliculteurs de ma région n'auraient pas livré de blé ni d'orge au cours de la dernière campagne. Prenons à titre d'exemple un quota de cinq boisseaux de blé. Mais cinq boisseaux de blé de catégorie n° 1 et cinq boisseaux de blé de catégorie utilité ne représentent pas du tout la même valeur en dollars, car le blé de catégorie n° 1 rapporte deux fois plus l'acre que celui de catégorie n° 3 utilité; cependant, un grand nombre d'agriculteurs de ma région n'ont récolté que du blé de

Transport des grains

catégorie n° 3 utilité l'an dernier et cette année encore, la récolte semble se composer en grande partie de blé roux de catégorie n° 3 ou de blé de catégorie n° 3 utilité. En fait, on n'a à peu près pas vendu de blé de catégorie n° 3 utilité hors de ma région l'an dernier. La Commission canadienne du blé a reconnu ne pas réussir à trouver le moyen de le vendre. S'il n'existait pas de quotas hors ceux de la Commission il est probable que l'on n'en aurait pas transporté du tout.

• (2132)

Cette situation changera peut-être, mais la Commission canadienne du blé devra démontrer qu'elle peut écouler le grain, et comme d'après mes renseignements, c'est sur le marché d'aliments pour animaux de Montréal que la plupart du grain vendu en dehors des quotas de la Commission est livré, on pourrait prévoir qu'en l'absence de quotas hors Commission les ventes faites par la Commission canadienne du blé sur ce marché augmenteraient. Mais le maïs américain leur fait concurrence, et pour un grand nombre de raisons pratiques il est plus facile de se procurer du maïs américain sur le marché de l'Est que des grains de provendes venant de l'Ouest. Bon nombre d'agriculteurs ont pu vendre du grain, alors que, sans ces quotas hors Commission, ils n'auraient aucun marché et en seraient réduits à vendre leurs produits localement si jamais ils pouvaient trouver des acheteurs.

Quelques années ont passé depuis la surabondance de grain de provendes dans les Prairies et l'agriculture a bien changé depuis. La perspective du développement d'une industrie plus importante dans l'alimentation animale semble moins brillante qu'il y a sept ou huit ans. Il y a moins de gens sur les fermes et ils ne font pas partie d'un groupe d'âge capable de se lancer dans l'engraissement des porcs, qui a toujours constitué la principale source de viande quand il y a eu un surplus de grain de provendes. Le problème devient donc relativement plus grave qu'il ne l'était il y a huit ou dix ans.

Dans ce cas, comment prévoit-on vendre le blé roux de catégorie n° 3 dans le cadre du régime de quotas? Je pense en particulier à la région de Parkland. Comme on a modifié le système de classement, il semble que dans ma région on produira rarement du blé de meilleure qualité que le blé roux catégorie n° 3, en tout cas, tout au moins la moitié du temps. Il semble que le meilleur blé que puissent produire des agriculteurs de la région de Parkland est le blé roux n° 2; dès la première averse, la catégorie tombe au n° 3 et avec la deuxième averse au n° 3 «Utilité».

La Commission du blé ne semble pas pouvoir transporter ce grain et peut-être puis-je en comprendre certaines raisons. Après tout, les catégories n° 1 et 2 rapportent bien davantage et ne coûtent pas davantage à transporter qu'un boisseau de catégorie n° 3 «Utilité». Étant donné qu'elles rapportent un ou deux dollars de plus par boisseau, je peux comprendre que la Commission veuille les acheminer. Mais est-ce très juste d'agir ainsi? La Commission devrait-elle être tenue de rationner le blé vendu? Que dire alors des producteurs d'orge? Ils se situent encore plus bas dans l'échelle que les producteurs de blé catégorie «Utilité», car leur céréale se vend encore moins facilement. Voici certains des problèmes qu'il faut étudier en particulier dans les régions septentrionales de la zone de culture du blé des Prairies.

Pour conclure je voudrais aborder un problème que connaît l'industrie céréalière et qui devrait être réglé une fois pour