

1958, en vue d'étudier les répercussions de la voie maritime et d'avoir un guide pour l'adoption de lignes de conduite, à l'avenir. On était d'avis que, grâce à la formation d'un tel comité, la mise en commun des connaissances techniques et de l'expérience des représentants des divers intéressés contribuerait non seulement à faire connaître les effets probables de la voie maritime, mais aussi indiquerait quelles lignes de conduite il faudrait mettre en vigueur avant l'ouverture de la voie maritime. Le comité mixte a mis la dernière main à son rapport le 16 janvier 1959. Le texte du rapport a fait l'objet d'une série d'entretiens entre la Commission et les dirigeants de l'Association des expéditeurs et des exportateurs.

Ces discussions ont grandement aidé les intéressés et la Commission à prendre des décisions relatives à la ligne de conduite générale.

La décision finale dépendait de la commission en raison des responsabilités qui lui incombent aux termes de la loi sur la Commission canadienne du blé.

En prévision de l'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent, et afin de faciliter les ventes à termes pour expédition par cette route, la Commission a annoncé le 30 janvier 1959 une importante modification de son barème des prix. A compter de cette date, la Commission a augmenté de 5 $\frac{1}{2}$ c. le boisseau⁽¹⁾ les prix qu'elle demande pour le blé entreposé à Fort-William et Port-Arthur.

(1) L'augmentation véritable a été de 5 $\frac{3}{4}$ c. le boisseau, y compris $\frac{1}{4}$ c. le boisseau pour rajustement de change.

Dans l'établissement de ses prix en vue de l'ouverture de la voie maritime, la Commission a reconnu:

que les océaniques pourront prendre des cargaisons de blé aussi loin dans les terres que Fort-William et Port-Arthur et en assurer la livraison outre-mer à un coût moins élevé qu'auparavant;

que les frais de transport des céréales de la tête des lacs aux ports du Saint-Laurent seront dans l'ensemble moins élevés.

Pour des raisons de principe, la Commission était d'avis que l'économie que la Voie maritime permet de réaliser dans les frais de transport du blé devait bénéficier au producteur de blé de l'Ouest. C'est pourquoi, comme on l'a dit déjà, elle a augmenté de 5 $\frac{3}{4}$ c. le boisseau le prix de base qu'elle demande pour tous les types de blé entreposé à Fort-William-Port-Arthur. Le montant de l'augmentation

égale la différence entre le prix prévu pour le transport du blé par la Voie maritime du Saint-Laurent et l'écart prévu, qui était en vigueur avant la fermeture de la navigation en 1958. Cette augmentation, du fait qu'elle constitue en réalité une économie dans les frais de transport à l'intérieur du Canada, n'a pas touché les prix que la Commission demande pour le blé expédié C.A.F. les ports du Saint-Laurent et, par conséquent, n'a pas relevé le prix du blé expédié par la Voie maritime, à destination d'outre-mer. Le prix sur le Saint-Laurent sous le nouveau régime des prix est l'équivalent du prix pratiqué auparavant. La Commission n'a donc pas eu besoin de modifier le niveau des prix de base qu'elle demande pour le blé en magasin à Churchill et dans les ports de la côte du Pacifique.

Le nouveau régime des prix annoncé le 30 janvier prévoit la publication quotidienne des prix pour le blé canadien expédié C.A.F. les ports du Saint-Laurent et, au besoin, des prix aux ports intermédiaires de la Voie maritime.

Il est à noter que l'économie de frais qui sera réalisée en fin de compte dépendra de la quantité de céréales qui voyagera exclusivement par eau sur la Voie maritime du Saint-Laurent et la quantité qui sera transportée jusqu'aux ports de la baie Georgienne et de là, par chemin de fer, jusqu'aux ports du Saint-Laurent ou aux ports maritimes de l'Atlantique.

Le relèvement des prix de base que demande la Commission pour le blé en entrepôt à Fort-William—Port-Arthur a fait monter le prix du blé que doivent payer les minoteries canadiennes et a mis celles-ci moins en mesure de soutenir la concurrence sur les marchés d'exportation. A la suite de pourparlers avec les représentants de l'industrie meunière du Canada, la Commission a ajouté ce qui suit à sa politique de redressement des prix à l'exportation:

(1) Les taux de redressement pour la farine d'exportation (applicables à toutes les régions sauf le Royaume-Uni, l'Europe continentale et les États-Unis) ont été augmentés de 5 $\frac{1}{2}$ c. le boisseau au-dessus du niveau où ils étaient le 30 janvier 1959;⁽²⁾

(2) Un nouveau taux de redressement pour la farine d'exportation applicable au Royaume-Uni et à l'Europe continentale a été fixé à 5 $\frac{3}{4}$ c. le boisseau.

Les augmentations dans les taux de redressement pour la farine d'exportation prévues à (1) ci-dessus et le taux de redressement indiqué à (2) ci-dessus sont