

Head s'est souvent plaint, depuis bien des années, de la répartition des wagons couverts et, lors de notre assemblée annuelle de cette année, la résolution suivante a été adoptée:

«Que tous les détenteurs de permis aient le privilège de désigner, par mode de scrutin, l'éleveur où ils veulent faire leur livraison, et que ce vote soit tenu chaque année; et que la Commission canadienne du blé répartisse les wagons couverts selon les résultats du vote».

Le comité du syndicat du blé de McLean a aussi traité de la question des wagons couverts. Voici ce qu'il a dit:

Le syndicat exploite le seul élévateur de cet endroit, ce qui supprime toute injustice quant à la répartition des wagons. Cependant, sachant que ce problème existe dans la plus grande partie de la province, nous appuyons la résolution adoptée par nos collègues au cours de leur réunion annuelle du mois dernier à Regina: «Que la Commission du blé instaure un système permettant au cultivateur de choisir son élévateur, et que les commandes d'expédition soient attribuées en conséquence.»

Le comité du syndicat du blé d'Edgeley a également fait allusion à la diminution du nombre de wagonnées à leurs points d'expédition pendant les quatre dernières campagnes agricoles. Il a fait remarquer qu'en 1965-1966, 237 wagons y ont été chargés; en 1966-1967, 201 wagons; en 1967-1968, 107 wagons et en 1968-1969, 113 wagons.

Enfin, le comité du syndicat du blé d'Avonhurst a donné également des chiffres détaillés des livraisons de grain faites à partir de leurs points d'expédition. Il fait observer que 86,340 boisseaux de grain avaient été livrés et que 86,500 boisseaux avaient été manutentionnés à ce point d'expédition au cours de la présente année de livraison du syndicat. Cent deux wagons sont partis du point d'expédition du syndicat d'Avonhurst durant la dernière campagne agricole. Le syndicat n'en a reçu que 45, ce qui laisse aux concurrents 57 wagons en tout. Je sais également qu'à ce point, il y a 77 détenteurs de permis et qu'environ 45 d'entre eux ont livré du grain durant la présente année de livraison du syndicat. Au cours de la dernière année de livraison du syndicat, il y a eu, en gros, 86,000 boisseaux pour la zone desservie par le syndicat, et entre 95,000 et 100,000 boisseaux pour l'éleveur commercial. Tout cela semble révéler une situation très grave dont on devra dorénavant tenir compte.

On a fait remarquer que le régime de zones améliorera sans doute la situation. A mon sens, une certaine amélioration sera vraisemblablement enregistrée, mais il me semble qu'il subsistera des problèmes, car l'attribution de wagons aux diverses compagnies d'éleveurs se fera sur la base de la moyenne

[M. Burton.]

des récoltes au cours des trois dernières années. Il y a lieu de penser qu'eu égard à la détérioration du marché au cours des trois dernières saisons, il sera difficile de procéder à une distribution équitable et juste des wagons couverts selon les vœux des producteurs de céréales. Il me semble d'autre part que les chemins de fer et les compagnies d'éleveurs pourraient être tentées de mettre cette occasion à profit pour concentrer les wagons couverts en un point déterminé sans égard pour les besoins des fermiers.

Voici un autre exemple: on m'a fait savoir il y a quelques semaines que, sur une ligne particulière, on donnait la préférence pour ce qui est des wagons à un point particulier qui, en conséquence, disposait d'un nombre beaucoup plus grand de wagons que d'autres points comptant le même nombre de détenteurs de permis. Le chemin de fer cherche à rendre son service rentable en réduisant le nombre des points et en couvrant des trajets plus longs. Cela permettra aussi aux exploitants de silos, compte tenu du fonctionnement du nouveau régime de zones, d'assurer la consolidation de leur propre entreprise. Personne ne prétendra, je pense, qu'il n'y aura pas une certaine consolidation, mais cela donne aux exploitants de silos le pouvoir de rationaliser leur exploitation sans tenir compte des besoins des agriculteurs, sans consulter préalablement bon nombre des organisations agricoles et sans leur faire jouer un rôle dans cette réorganisation des opérations.

J'ai signalé qu'une autre affaire avait attiré mon attention et qu'elle devrait aussi retenir celle du gouvernement. J'ai reçu dans le courrier ce matin la copie d'une requête présentée par le CN au comité du transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports. La société demande l'autorisation, et formule une proposition préliminaire, en vue d'établir à Saskatoon, une agence principale pour une grande partie de la Saskatchewan. En premier lieu, je voudrais féliciter le CN, comme je l'ai déjà fait, de m'avoir fait parvenir immédiatement ces renseignements et de m'avoir fourni des précisions sur ses projets. Le CN a adressé ces renseignements à un groupe étendu de personnes intéressées et à d'autres qui pourraient l'être. Je dois dire, dès le début, que je me suis rendu compte qu'il serait possible d'améliorer le service ferroviaire grâce au programme de l'agence principale, mis au point et effectivement utilisé à certains endroits. La requête signale que le CN se propose de mettre ce programme progressivement en vigueur d'ici deux ans.