

que député. Au sujet des problèmes du transport, ce comité de syndicats du blé a déclaré:

Nous croyons aussi qu'il y a des différences trop marquées dans l'attribution des wagons couverts. Les chemins de fer ont le monopole du transport des céréales jusqu'à la tête des Lacs, et la côte Ouest a beaucoup à dire dans l'attribution finale des wagons couverts. A notre avis, les chemins de fer ne sont pas en mesure de savoir vers quels éleveurs et en quel nombre les wagons doivent être acheminés et ils ne devraient avoir rien à dire quant à leur répartition définitive.

Le fait que, lors de l'embargo sur le transport des céréales, l'été dernier, les éleveurs des compagnies à la tête des Lacs aient été congestionnés, que les éleveurs terminus à la tête des Lacs aient disposé d'espace pour 12,500,000 boisseaux, et celui du syndicat, à Vancouver, d'espace pour 1,500,000 boisseaux, paraît indiquer une attribution entre les compagnies qui laissait à désirer. Nous proposons que l'attribution définitive des wagons soit faite, si possible, par la Commission du blé.

Beaucoup d'agriculteurs qui préféreraient livrer leur marchandise au syndicat dont ils sont membres, sont forcés d'encourager des compagnies qu'ils n'ont pas choisies. C'est que leurs propres éleveurs ne peuvent obtenir leur juste part de wagons. Nous croyons que la situation a beaucoup contribué à entraîner des pertes d'exploitation pour le Syndicat du blé de la Saskatchewan cette année. Il y aurait certainement moyen d'établir un plan pratique grâce auquel chaque producteur, en demandant son livret de permis, indiquerait non seulement le point d'expédition mais encore la compagnie d'éleveurs qu'il veut favoriser de sa clientèle, et alors les wagons et les réquisitions pour l'expédition seraient répartis d'après ces données.

Nous affirmons aussi qu'il y a trop de différence dans l'attribution des wagons entre les points d'expédition. Nous comprenons que cela peut arriver vers la fin de l'année quand on essaie d'équilibrer les contingents de livraison ou à cause de commandes de types particuliers de céréales. Mais au début de l'année-récolte, lorsque la situation est à peu près la même partout, la différence ne devrait pas être si marquée.

Voici un exemple: sur un parcours 30 milles du CP dans notre région, entre McLean, (Saskatchewan) et Sintaluta, (Saskatchewan), avec cinq points d'expédition pour la période du 1^{er} août au 12 novembre 1969 (juste un peu plus d'un trimestre).

Il y avait 529 permis et 181 wagons ont été reçus. A McLean, il y avait 64 détenteurs de permis et 11 wagons ont été reçus. A Qu'Appelle, il y avait 126 permis et 25 wagons ont été reçus. A Winro, il y avait 18 permis et aucun wagon n'a été reçu. A Indian Head, il y avait 197 permis et 106 wagons ont été reçus. A Sintaluta, il y avait 124 permis et 39 wagons ont été reçus.

Le mémoire continue:

Nous tenons à faire remarquer que nous n'en-vions aucun endroit à cause des wagons qu'il a reçus. Nous signalons seulement la grande variété dans la distribution dans une région où les céréales et leur qualité sont à peu près identiques. Nous reconnaissons aussi qu'il aurait pu y avoir une différence à cause des expéditions d'orge de brasserie et de lin, mais pas à ce point.

Bien entendu, les compagnies de chemin de fer n'aiment pas laisser des wagons à des endroits comme Winro où il n'y a qu'un seul silo. Cependant, comme elles ont le monopole du transport des cé-

réales, nous croyons qu'on devrait les obliger à laisser des wagons à ces endroits, même si ce n'est pas rentable. Nous soutenons que c'est surtout à cause de ce genre de discrimination qu'on a réduit à cet endroit le nombre d'environ 40 permis à 13 cette année pour un peu plus de 200,000 manutentions contre 70,000 l'an dernier.

Voilà certains commentaires d'un comité en particulier du syndicat du blé. Ce mémoire expose fort bien la situation. Des commentaires moins longs m'ont été remis dans les mémoires de certains des autres comités du syndicat du blé. Voici ce que déclare le comité de Qu'Appelle:

Il nous faudra des wagons pour disposer des contingents actuels aussi rapidement que possible afin que nous puissions obtenir un contingent d'un boisseau cet hiver.

Depuis l'avènement du nouveau régime d'expédition par zone, le 6 novembre, j'ai reçu 7 wagons et en recevrai deux autres la semaine prochaine pour le blé n° 2.

Le comité du syndicat du blé d'Indian Head a fait, lui aussi, des commentaires très pertinents. Dans son mémoire, il a fait état de la répartition des wagons couverts:

Au cours de la campagne agricole 1968-1969, le syndicat a chargé 94 wagons, contre 260 chargés par tous les éleveurs commerciaux d'Indian Head. Le total brut des récépissés pour la même période s'élevait de 187,380 boisseaux pour le syndicat et de 522,000 pour les éleveurs commerciaux. Bien que nous ayons chargé à peu près la même quantité par wagon, soit une moyenne de 2,000 boisseaux, le pourcentage de nos wagons par rapport aux commandes a fléchi considérablement. Les représentants du CP à Indian Head ont toujours prétendu qu'ils fournissaient des wagons en proportion des commandes en main. C'est faux, et nos reçus d'éleveur dans cette localité sont là pour le prouver.

Par exemple, on indique qu'en août 1968 le syndicat avait sept commandes et a obtenu deux wagons. Les compagnies d'éleveurs avaient onze commandes et ont obtenu cinq wagons. En septembre, le syndicat avait neuf commandes et a obtenu cinq wagons. Les éleveurs commerciaux avaient quatorze commandes et ont obtenu quatorze wagons. En novembre, le syndicat avait douze commandes et a obtenu quatre wagons, tandis que les compagnies d'éleveurs avaient vingt-cinq commandes et ont obtenu vingt-deux wagons. En février 1969, le syndicat avait seize commandes et a obtenu quatre wagons, tandis que les compagnies d'éleveurs avaient douze commandes et ont obtenu neuf wagons. En mars 1969, le syndicat avait dix-neuf commandes et a obtenu sept wagons, tandis que les compagnies d'éleveurs avaient vingt-huit commandes et ont obtenu vingt-quatre wagons.

Le mémoire continue ainsi:

• (5.10 p.m.)

La moyenne mensuelle était assez juste, mais le montant de nos récépissés aurait pu être bien plus élevé si le nombre de wagons reçus avait correspondu aux commandes. Le comité d'Indian