

servant de base. Lorsque le grain livré au cours de l'année de récolte a été vendu par la Commission, on en répartit les bénéfices selon les variétés et les catégories de grain livrées par chaque producteur.

L'acheminement du grain depuis la ferme jusqu'aux élévateurs régionaux est régi par un système de contingentement qui permet à la Commission de commander les variétés et les catégories de grain requises pour satisfaire aux engagements pris sur le marché et, en même temps, de répartir aussi équitablement que possible les possibilités de vente entre tous les producteurs de grain.

Transport

Le producteur livre son grain, généralement par camion, à un élévateur rural situé dans l'un des quelque 1,600 centres de livraison répartis dans les provinces des Prairies. Le grain est alors chargé dans des wagons pour être expédié au Canada et servir à la consommation nationale, ou aux élévateurs terminus de la Côte ouest, à Thunder Bay, aux ports du Saint-Laurent et à Churchill. De la Côte ouest et de Churchill, le grain est transporté directement outre-mer et, bien que quelques livraisons aient été expédiées directement outre-mer de Thunder Bay, la plus grande partie est transportée par navire sur le Saint-Laurent jusqu'aux ports d'exportation de Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec, Port-Cartier et Baie-Comeau. On transporte aussi le grain des ports de Thunder Bay à ceux de la baie Georgienne et de là, on l'expédie par chemin de fer aux ports atlantiques de Saint John et d'Halifax, d'où il sera exporté durant l'hiver, lorsque les Grands lacs seront fermés à la navigation.

La Commission canadienne du blé a adopté un nouveau système d'expédition en 1969, afin d'améliorer l'acheminement du grain vers les postes d'exportation. En vertu du système d'expédition par cantonnement, les centres de livraison se divisent en zones géographiques formées de groupements de lignes de chemin de fer, et la Commission canadienne du blé émet des commandes pour des catégories particulières de grain par cantonnement. Les entreprises d'élévateurs transmettent ces commandes à des élévateurs particuliers situés à l'intérieur des cantonnements, ce qui assure la livraison de la variété et de la qualité de grain demandées pour satisfaire à une promesse de vente particulière. L'acheminement du grain vers les ports terminus a aussi été considérablement accéléré grâce à un procédé de regroupement des expéditions par chemin de fer. Auparavant, on répartissait le grain entre les compagnies d'élévateurs terminus en fonction de l'entreprise expéditrice des Prairies. Cette façon de procéder a été modifiée, de sorte que la catégorie de grain requise pour une livraison particulière est maintenant acheminée vers le terminus qui attend l'arrivée du navire pour cette expédition, ce qui évite aux navires de faire escale à plus d'un terminus pour la même classe de grain.

En 1971-1972, les quantités de grain expédiées à partir de la Côte ouest ont atteint le chiffre record de 308 millions de boisseaux, et celles qui l'ont été à partir des ports du Saint-Laurent, de 361 millions de boisseaux. Les exportations effectuées directement à partir de Churchill, de Thunder Bay, et des Maritimes ont aussi constitué un record.