

## APPENDICE «TRPT-227»

MÉMOIRE DU COMITÉ DE TALMAGE DU POOL DU BLÉ DE LA  
SASKATCHEWAN PRÉSENTÉ À L'HONORABLE MAURICE A. DIONNE

Adressé à l'honorable Maurice A. Dionne,  
président du Comité permanent des transports  
Chambre des communes, Ottawa (Ontario)

Nous, membres du Comité de Talmage du pool du blé de la Saskatchewan, présentons ce mémoire qui a pour objet de faire connaître notre opinion sur certaines questions en rapport avec le projet de loi C-155.

## 1. Le barème des tarifs:

Nous pensons que le nouveau barème des tarifs doit clairement interdire l'utilisation de tarifs variables par les chemins de fer, avec la seule exception d'un tarif variant selon la distance au port. Permettre des tarifs variables serait permettre aux chemins de fer de manipuler le système de livraison du grain, ce qui pourrait avoir comme résultat un petit nombre de grands silos sur les voies principales, avec les coûts supplémentaires transférés aux producteurs par:

- a) L'entretien et la réfection du réseau routier,
- b) nouveaux camions plus gros,
- c) coûts supplémentaires de carburant,
- d) construction de plus grandes installations centralisées,
- e) perte d'un temps précieux sur les routes.

Par ces points susmentionnés, il est facile de voir qu'il y aura une perte considérable de revenu pour les producteurs, perte que certains, qui sont déjà dans une situation financière difficile, ne pourront assumer et qui pourrait les acculer à la faillite.

## 2. Versements de la subvention:

Nous sommes d'accord avec la décision du gouvernement de verser toutes les subventions aux chemins de fer. Des paiements versés aux producteurs seraient considérés comme des paiements agricoles et non comme des paiements de transport. Cela pourrait avoir comme résultat qu'à l'avenir ces versements pourraient cesser pressions exercées par d'autres régions du Canada ou d'autres secteurs industriels de l'économie canadienne ou du monde des affaires. De plus, avec des versements aux chemins de fer, le gouvernement sera en mesure de surveiller le rendement des chemins de fer. Les subventions