

Le 23 mars 1944, le contingent général de l'avoine, de l'orge et du seigle est haussé à 15 boisseaux l'acre ensemencée. Le 16 avril 1944, le contingent général de l'avoine est augmenté à 20 boisseaux l'acre ensemencée et le contingentement des livraisons de seigle et d'orge est supprimé. Trois jours plus tard les restrictions sur les livraisons d'avoine sont abolies entièrement.

Le 31 mars 1944, plus de 1,700 points d'expédition ont un contingent de livraison de blé de 18 boisseaux l'acre, tandis qu'à la fin d'avril, tous les points de livraison sont sur ce pied. En conformité de l'arrêté en conseil C.P. 4130, du 1er juin 1944, des contingents de livraison libre sont établis, à compter de la même date.

En vertu du contingentement établi en 1943-1944, environ 570 millions de boisseaux de grain passent des fermes aux élévateurs ruraux et, en plus, l'espace disponible dans les élévateurs ruraux pour les livraisons est accru d'environ 100 millions de boisseaux entre le 1er août 1943 et le 1er août 1944, adoucissant ainsi le problème national de l'entreposage en 1944-1945.

Transport.—Au début de 1943-1944, il est évident que le problème du transport comporte deux facteurs principaux:—(1) le besoin urgent de facilités de transport plus nombreuses pour le mouvement du grain afin de répondre à la demande plus forte de grains de l'Ouest, surtout en considération du fait que la grande partie des approvisionnements de 1943-1944 se trouve dans les élévateurs ruraux ou sur les fermes; et (2) la nécessité de contrôler les chargements de wagons afin que la demande générale de blé, d'avoine, d'orge et de lin soit satisfaite et que les expéditions de chaque grain vers les marchés de consommation soient faites en rapport avec la demande courante.

Le problème matériel d'obtenir des facilités suffisantes de transport en 1943-1944 est immédiatement étudié par le Régisseur des Transports et par les compagnies de chemins de fer. Les facilités disponibles pour le mouvement des grains en 1943-1944 sont presque le double de celles de 1942-1943. Les expéditions sans précédent par chemin de fer déterminent une disparition commerciale plus forte que jamais en 1943-1944, et en même temps laissent un espace disponible pour plus de 100 millions de boisseaux dans les élévateurs ruraux au cours de la campagne agricole.

Durant la plus grande partie de la campagne agricole, la commission doit contrôler les chargements sur les wagons des divers grains aux élévateurs ruraux. Il y a une demande exceptionnelle pour les grains de tous genres au cours de toute la campagne; ainsi faut-il maintenir les chargements de wagons, aux endroits où se trouvent les élévateurs ruraux, en rapport avec la demande générale. Durant la campagne, il est nécessaire, de temps à autre, d'accorder la priorité aux expéditions de grains fourragers afin de répondre aux demandes d'urgence et, en d'autres temps, d'utiliser les wagons pour le transport du blé.

Changements dans le personnel

En décembre 1944, C. Gordon Smith offre sa démission du poste de commissaire en chef adjoint de la commission et D. A. Kane est nommé pour le remplacer; C. E. Hunting est nommé pour remplir la vacance à la commission.

En juin 1943, W. C. McNamara, directeur du transport à la commission est nommé représentant de la commission à Washington (D.C.). La commission juge opportun d'avoir un représentant à Washington à cause des ventes volumineuses de grain canadien aux Etats-Unis et de la concentration de l'activité de temps de