

## [Texte]

With the national debt being what it is, I am surprised to see a bill such as Bill C-155 come forward at this time since grain is one of the largest returns this country has to balance its trade.

A variable freight rate would allow grain companies to allow cheaper rates at high volume delivery points. This would force farmers to haul to these places to get lower freight rates thus causing local elevators to close because of lack of farmers' support. This would make farmers haul grain an average of 40 to 50 miles. For farmers to haul this distance there would be a very large extra investment.

The farmer will also be faced with building and maintaining a road system to handle these trucks. This shows the non-viability of the position of the Alberta Grain Commission, and that is to make the freight rate cost high enough to make trucking of grain to export position feasible. Just look at the road systems we would need and the fuel efficiency ratio comparing truck to train. This really seems absurd when you take a look at it.

For last week's delivery of cars to Vancouver and Prince Rupert you would have needed 6,463 truckloads of grain, and each truck does the damage of 9,600 cars, and that comes to a figure in mileage from Edmonton of approximately 10 trucks per mile hauling grain. What is cheaper to build, a road system or a railway track?

The Alberta Cattle Commission says that grain producers have an unfair advantage. For instance, they quote export positions less freight. The difference between compensatory rate and the Crow rate would mean cheaper feed grain at the farm gate for livestock feeders. The average livestock producer is also a grain producer. The eastern feeder would probably buy U.S. feed grain if the Crow rate was altered because of the closeness of the U.S. feed supply, which means we would lose another feed grain market in the west.

Livestock producers in this country need a marketing structure with the power to control supply and set price, including the cost of production, instead of cheap grain. The canola-crushing industry in Canada needs subsidies to ship their finished products to make their industry more viable, not cheap canola by raising the export freight rates which would supply crushers with cheaper canola.

The intent of Bill C-155 is not to benefit the grain farmer. Nor will it benefit the livestock producer. Because the grain producers will start to feed their own grain, this in turn will lower the livestock prices by oversupply of livestock products.

## [Traduction]

La dette nationale étant ce qu'elle est, je suis surpris de voir présenter un projet de loi comme celui de C-155 en ce moment étant donné que les grains représentent les plus grandes recettes dans la balance commerciale.

En établissant des tarifs de fret variables, on permettrait aux compagnies de grains de fournir des taux meilleur marché aux postes de livraison de volumes importants. Ceci forcerait les producteurs à se charger du transport jusqu'à ces endroits-là afin de bénéficier de taux de fret meilleur marché obligeant ainsi les éleveurs locaux à fermer par suite du manque de soutien des agriculteurs. Ceci obligerait les fermiers à transporter leur grain sur des distances allant de 40 à 50 milles. Ce qui signifierait pour les fermiers un investissement supplémentaire très important.

Les fermiers seraient aussi obligés de construire et de maintenir un réseau routier pour ces camions. On voit donc bien que la position prise par la Commission des grains de l'Alberta n'est pas viable, laquelle consiste à rendre le coût du fret assez élevé pour que le prix des grains par camion devienne avantageux. Considérez seulement les réseaux routiers dont nous aurions besoin et le rapport d'efficacité de l'essence si on compare le camionnage au train. Cette formule paraît réellement absurde lorsqu'on y réfléchit un peu.

Prenons par exemple la dernière livraison de voitures de la semaine dernière à Vancouver et à Prince Rupert, on aurait besoin de 6,463 chargements de grains, et chaque camion cause le même dommage que 9 600 voitures, ce qui revient à un chiffre de millage d'Edmonton d'environ 10 camions par mille-train de grains. Qu'est-ce qui est le moins cher à construire, un réseau routier ou des voies de chemin de fer? déclare que les producteurs de grains ont un avantage injuste.

Ils citent par exemple, la situation des exportations moins le fret. La différence entre le tarif compensatoire et le tarif du Corbeau signifierait des grains de provende moins coûteux pris à la porte de la ferme pour les éleveurs. La moyenne des producteurs d'animaux de ferme sont aussi des producteurs de grains. Les engraisseurs de l'est achèteraient probablement les grains de provende aux États-Unis si le tarif du Corbeau était changé étant donné le peu de distance des approvisionnements américains et que nous perdriions un autre marché dans l'Ouest.

Les éleveurs de ce pays ont besoin d'une structure de commercialisation avec le pouvoir d'en contrôler l'approvisionnement et de fixer les prix, y compris le coût de production, plutôt que d'avoir du grain bon marché. L'industrie de broyage des graines de canola au Canada a besoin de subventions pour expédier leurs produits finis afin de rendre leur industrie plus viable et non pas d'avoir du canola bon marché en élevant les tarifs des transports qui permettraient aux industries de broyage d'avoir des graines de canola moins cher.

L'intention du projet de loi C-155 n'est pas de profiter aux exploitants de grains. Et il ne profitera pas non plus à l'éleveur de bétail. Parce que les producteurs de grains commenceront à utiliser mêmes leurs propres grains, ceci fera à son tour diminuer les prix du bétail suite à une surproduction des produits d'élevage.