

[Text]

• 1350

I would next like to address the subject of variable rates, which this new bill would open up. It is our view that the agricultural producers should not be discriminated against if they have chosen to operate in areas that are located some distance from the major population centres. One of the basic tenets of transportation policy since 1867 has been the encouragement and compensation that overcomes geographic difficulties. If variable rates are permitted that are based on economic costs for distance transportation, then farmers in areas such as the Peace River block of British Columbia and Alberta will suffer.

In regard to performance guarantees, even considering the abolition of the statutory Crow rate, farmers have always insisted that any increased producer freight payment must be accompanied by strict performance guarantees for rail improvement. Unfortunately, the worst fears of producers have been borne out in this new bill.

We are concerned also with the prospect of a north-south trade line with the United States, rather than the traditional east-west movement of grain. We are concerned that Canadian Pacific has offered \$100 million to buy the bankrupt Rock Island Line in the United States. We understand that they are interested in buying the Illinois General Gulf Railway to New Orleans and that they already control rail lines to Minneapolis, where grain can be shipped on barges to New Orleans cheaper than via the St. Lawrence Seaway. This is of great concern to us as Albertans who have risked \$106 million of Heritage Trust Fund public money in the development of the Port of Prince Rupert. We hope that higher rates and inadequate performance guarantees will not harm these new ports.

A question arises in our minds as to the viability of many of the ports in Canada if this new legislation were to be passed, which would make it almost impossible to export some feed grains. By lowering the export total of the grains that we export in the world, it would seriously jeopardize the viability of some of the ports in Canada.

Ray has already alluded to the fact that although the Alberta government has by far the majority of seats in Alberta, they have not held hearings across this province. Just because they have such a large majority does not mean that they speak for the majority of farmers in this province. The hearing process has not gone on in Alberta as it has in Manitoba and Saskatchewan. We have hosted hearings in the Peace River country, as Ray has alluded to; those hearings

[Translation]

millions de dollars chaque année et sur le Canada dans son ensemble d'environ 414 millions de dollars chaque année.

Je voudrais maintenant aborder la question des tarifs variables que ce nouveau projet de loi mettrait en vigueur. Selon nous, il ne devrait pas y avoir de discrimination à l'endroit des producteurs agricoles s'ils ont choisi d'exploiter dans des régions situées à certaine distance des principaux centres de population. L'un des principes fondamentaux de la politique des transports depuis 1867 consistait à encourager et à indemniser ceux qui sont en butte à des difficultés d'ordre géographique. Si les tarifs variables basés sur les coûts économiques pour le transport sur de longues distances sont permis, les agriculteurs dans les régions comme le district de Peace River en Colombie-Britannique et l'Alberta en souffriront.

Concernant les garanties de bonne exécution, même en tenant compte de l'abolition du tarif statutaire du Nid-de-Corbeau, les agriculteurs ont toujours insisté sur le fait que toute augmentation de paiement sur le transport de marchandises doit être accompagnée de strictes garanties de bonne exécution pour l'amélioration du chemin de fer. Malheureusement, les pires craintes des producteurs ont été confirmées dans ce nouveau projet de loi.

Nous sommes également préoccupés par la perspective d'un échange commercial nord-sud avec les États-Unis, au lieu du transport traditionnel est-ouest des grains. Nous sommes préoccupés par le fait que le Canadien Pacifique a offert 100 millions de dollars pour acheter la société en faillite *Rock Island Line* des États-Unis. Nous avons appris que le CP est intéressé à acheter l'*Illinois General Gulf Railway* jusqu'à la Nouvelle-Orléans et qu'il contrôle déjà des chemins de fer qui se rendent jusqu'à Minneapolis, où les grains peuvent être transportés sur des barges jusqu'à la Nouvelle-Orléans à meilleur compte que par la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est une grande préoccupation pour nous, Albertains, qui avons risqué 106 millions de dollars des fonds publics du *Heritage Trust Fund* dans l'amélioration du port de Prince-Rupert. Nous espérons que les tarifs plus élevés et les garanties de bonne exécution insuffisantes ne porteront pas atteinte à ces nouveaux ports.

Nous nous posons une question concernant la viabilité de nombreux ports du Canada si cette nouvelle loi était adoptée, ce qui rendrait presque impossible d'exporter des grains de provende. La réduction des exportations totales de grains dans le monde mettrait grandement en danger la viabilité de certains ports du Canada.

Ray a déjà fait allusion au fait que bien que le gouvernement de l'Alberta ait de loin la majorité des sièges en Alberta, il n'a pas encore tenu d'audiences dans cette province. Détenir une telle majorité ne signifie pas qu'il parle pour la majorité des agriculteurs de cette province. Les audiences n'ont pas été tenues en Alberta comme ce fut le cas au Manitoba et en Saskatchewan. Nous avons tenu des audiences dans la région de la rivière de la Paix (Alberta), comme Ray l'a mentionné;