

[Text]

In 1891, before the Crow rates were put in place, railroads were charging more to get grain moved than the grain was worth. We may return to the same situation should the Crow rate be done away with—a totally ridiculous situation.

The Alberta Cattle Commission, of which I am a member—and not by choice—is asking for new rates. The price of grain would come down to equal the price of freight going up, leaving the cattle feeders in a very lucrative position with feed grains supplied by grain producers. How long could the cattle feeder live off the back of the grain producer before the grain producer goes broke?

Further, the average herd size in Canada is 26.5 head. Is the Alberta Cattle Commission representing the average farmer, or is it representing a handful of feedlot operators who want the cheap grain?

Another myth—and this one is mostly promoted by the Alberta Grain Commission . . . —promoted by the promoters to change the Crow is that all grain could be moved into export position within a short time after harvest. Should we be able to move all our grain in a period of four months, what size of a boxcar fleet would we need? How many terminals would we need at the coast? How many ships would we need to move this grain? How many miles of railroad siding would we need to store the hopper cars in the off-season? This is all a myth. In a great country like the one we live in, grain is always going to be moved, year around. Many of our customers require a constant supply, a continuous supply—some weekly, some monthly.

Another concern is that of the future generations not being able to survive economically the onslaught of higher freight rates, leaving the rural population in poverty, not only on our farms, but in the communities that have agriculture as an economic base. In a recent survey, at five times Crow the Vegreville trading area stands to lose \$3 million, which will be syphoned off with none, or very little, of the money remaining in the Vegreville area. As a multiplier effect, which is six or seven times over, the Vegreville trading area would lose \$20 million.

I hope your committee recognizes our concerns, and I hope I have been able to convey my concerns to you. In closing, I can see a great economic drain from our community, causing economic and social hardships on an already strained rural and urban population.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Farion.

We will go to questioning now. Mr. Schellenberger.

**Mr. Schellenberger:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Farion and sons and Mr. Fried, thank you very much for your brief. I just have a couple of questions for you.

[Translation]

En 1891, avant l'institution des tarifs du Nid-de-Corbeau, les compagnies de chemins de fer fixaient pour le transport un tarif supérieur à la valeur des céréales elles-mêmes. Il est possible qu'on se retrouve dans la même situation si les tarifs du Nid-de-Corbeau sont abolis, ce qui serait vraiment ridicule.

L'Alberta Cattle Commission, dont je fais partie . . . et je ne l'ai pas choisi . . . demande de nouveaux tarifs. Le prix des céréales devrait diminuer pour équilibrer le prix du transport qui augmenterait, ce qui mettrait les engraisseurs de bétail dans une position très avantageuse vis-à-vis les producteurs de céréales. Combien de temps les engraisseurs de bétail pourraient-ils vivre au crochet des producteurs de céréales avant que ceux-ci ne fassent faillite?

De plus, un troupeau compte en moyenne 26,5 têtes de bétail au Canada. L'Alberta Cattle Commission représente-t-elle le fermier moyen ou une poignée d'exploitants de parcs d'engraissement qui veulent des céréales à bon marché?

Un autre mythe . . . celui-ci véhiculé en grande partie par l'Alberta Grain Commission . . . à l'appui d'une modification de l'accord du Nid-de-Corbeau consiste à prétendre que la totalité de la production des céréales pourrait être transportée en position d'exportation peu de temps après la récolte. S'il était possible de transporter toute la production de céréales au cours d'une période de quatre mois, quelle devait être la taille du parc de wagons couverts? Combien de silos terminus seraient nécessaires sur la côte? Combien de bateaux devraient être utilisés pour transporter ces céréales? Combien de milles de voies de garage pour entreposer les wagons-trémies hors-saison? Tout cela est un mythe. Dans un pays vaste comme le nôtre, les céréales doivent être transportées à l'année longue. Bon nombre d'acheteurs ont besoin de céréales tout au long de l'année, certains à toutes les semaines, d'autres à tous les mois.

Nous avons une autre inquiétude: les générations futures risquent de ne pas survivre économiquement sous le coup des augmentations de tarif de transport et la population rurale risque de sombrer dans la pauvreté, non seulement les fermes, mais aussi les communautés dont l'économie repose sur l'agriculture. Au cours d'une étude récente, il a été établi qu'avec des tarifs équivalents à cinq fois le tarif du Nid-de-Corbeau, la région commerciale de Vegreville perdrait 3 millions de dollars qui s'évanouiraient sans qu'il en reste quoi que ce soit ou très peu dans la région. À des tarifs encore supérieurs, de l'ordre de six ou sept fois plus, la région commerciale de Vegreville perdrait 20 millions de dollars.

J'espère que le Comité tiendra compte de ce qui nous préoccupe et que j'ai réussi à vous faire part de mes inquiétudes. En terminant, je prévois de grandes pertes économiques dans notre région, causant des difficultés d'ordre économique et social à une population rurale et urbaine déjà durement éprouvée.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Farion.

Nous allons maintenant passer à la période de questions. Monsieur Schellenberger.

**M. Schellenberger:** Merci, monsieur le président. Monsieur Farion et fils, monsieur Fried, merci beaucoup pour votre mémoire. J'aurais deux questions à vous poser.