

[Text]

What I have to offer is a revolutionary concept, startling, total utilization of railroads to their utmost potential and, in the present context, that is a startling concept. The attempt to do away with the Crowsnest Pass rate is a mental aberration that is hard to comprehend by any rational person. The railway system of transportation is the most efficient form of transportation ever devised. That is why it is so hard to understand the reasoning behind the strenuous efforts of the Minister of Transportation, the railway companies and even some of the leaders of the farm community. They seem to have been deluded into thinking that the farmers would benefit from reduction of railway transportation, tearing up of lines and paying five times as much for transporting a bushel of grain as they do under the Crow rate at present. If these people are a sample of leadership in the farm community, then God help the farm community.

The railways developed our country. They could sustain it. The Crow rate should be retained. Our railway enterprises should be merged under national ownership. Our commodities should be transported by rail. Trucks and buses should be used where there are no rails. Buses should be used to save on tires, maintenance and fuel. Service, both passenger and freight, should be frequent. Our society cannot afford the luxury of "compensation". Trains running along the highways run half empty, and on the highways the trucks and buses are half empty. If all transportation were integrated and rationalized, the efficiency would be so overwhelming that the Crow rates would pale into insignificance and enormous saving.

Our society cannot afford capitalism any more. It is a manifestation of the insanity of our economic system that we built thousands of miles of rails. We run a locomotive to distribute the grain cars once; then we run it again to collect the loaded cars and the line stands derelict the rest of the year. It is crazy.

The Vice-Chairman: Are you through, Mr. Taczynski.

Mr. Taczynski: Yes, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you very much. I now call on Mr. John Wittekar.

Mr. John Wittekar (Erickson, Manitoba): Thank you. I also do not believe there should be any change in the Crow rate for the following reasons: There is an historical perspective here that I do not think we should easily write off. I am sure Sir John A. Macdonald is rolling over in his grave when he compares the financial empire CPR has built from benefits they received to build the railway with what it would cost them to move grain at the Crow rate. I think they can certainly afford it.

As far as the CNR is concerned, it is no problem to me to accept a subsidy for the movement of my grain. In the United

[Translation]

Ce que j'ai à suggérer est une idée révolutionnaire, surprenante: l'utilisation totale des chemins de fer à leur maximum; dans le contexte actuel, il s'agit d'une idée surprenante. La proposition de retirer le tarif du Nid-de-Corbeau est une aberration mentale qu'une personne douée de raison peut difficilement comprendre. Le système de transport ferroviaire est la forme de transport la plus efficace jamais conçue. C'est pourquoi il est si difficile de comprendre le raisonnement qui motive les efforts acharnés du ministre des Transports, les compagnies de chemins de fer et même certains chefs de file des communautés agricoles. Il semble qu'on leur a fait croire que le fermier tirerait des avantages d'une diminution du transport ferroviaire, d'un démantèlement des lignes et d'une augmentation de tarif qui leur ferait payer cinq fois plus pour le transport d'un boisseau de céréales que cela leur en coûte actuellement en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Si ces gens représentent les dirigeants de la communauté agricole, que Dieu vienne en aide à la communauté agricole.

Les chemins de fer ont fait progresser le pays. Ils devraient continuer à le faire. Il faut maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau. Nos chemins de fer devraient être nationalisés. Nos produits doivent être transportés par chemin de fer. On devrait utiliser les camions et les autobus là où il n'y a pas de chemin de fer. On devrait utiliser les autobus pour économiser sur les pneus, l'entretien et l'essence. Le service de chemin de fer, autant le service voyageur que le service marchandises, devraient être fréquent. Notre société ne peut se permettre le luxe des «compensations». Les trains qui circulent aux abords des autoroutes sont à moitié vides et, sur ces autoroutes, les camions et les autobus sont également à moitié vides. Si le transport était intégré et rationalisé, il pourrait être tellement efficace que les tarifs du Nid-de-Corbeau perdraient toute importance et les économies réalisées seraient énormes.

Notre société ne peut plus se permettre d'être capitaliste. Cela fait partie de notre système économique insensé que de construire des milliers de milles de chemins de fer. Les locomotives servent à distribuer les wagons à céréales une fois durant l'année, puis à les transporter une fois pleins, mais le reste de l'année, la ligne de chemin de fer n'est pas utilisée. C'est insensé.

Le vice-président: Avez-vous terminé, monsieur Taczynski?

M. Taczynski: Oui, monsieur le président.

Le vice-président: Merci beaucoup. Je laisse maintenant la parole à John Wittekar.

M. John Wittekar (Erickson, Manitoba): Merci, Je suis d'avis moi aussi qu'il ne faut pas modifier le tarif du Nid-de-Corbeau pour les raisons suivantes: il y a une perspective historique dans cette affaire qu'il serait trop facile d'oublier, je crois. Je suis sûr que Sir John A. Macdonald se retourne dans sa tombe en comparant l'empire financier que le CP a édifié à partir de subventions qui leur ont été accordées pour construire le chemin de fer, et ce qu'il leur en coûte pour transporter les céréales au tarif du Nid-de-Corbeau. Je crois qu'ils peuvent certainement se le permettre.

Pour ce qui est du CN, je ne vois aucun problème à accepter une subvention pour le transport de mes céréales. Aux États-