

## [Texte]

would want to see my grain move sooner, thereby saving interest and storage costs. In 1980 the amount of grain left on Manitoba farms as of July 31, the end of the crop year, amounted to \$148 million. This is an increase from \$7.014 million left in 1950, and statistics show that this amount will continue to increase unless change takes place. Holding this grain for months longer than is necessary is costing Manitoba farmers millions of dollars annually. It could amount to hundreds of millions over the next 10 years. Certainly this cost of holding grain could be applied to increased freight costs.

As is shown by the graph at the end of my brief, the amount a farmer pays for freight could be increased five times and his price-freight ratio would still be better than it was in 1897, when Crow rates began. The government should also pay more, because grain exports improve Canada's balance of trade, thereby benefiting all Canadians.

In summary, I agree with Manitoba Pool Elevators' freight rate policy, which will, and I quote:

... allow regional development, maximum processing within Canada, and will protect the interests of shippers in cases where there is a lack of effective competition.

However, I disagree with their stand to pay the railroads directly, for this would only serve to create that lack of effective competition. If the farmers are paid the government benefit, their freedom of choice on how they want to move the grain will be maintained and the railroads will not have the complete monopoly of grain movement. I believe it is the duty of a freely-elected democratic government to protect its citizens' freedom to choose their own destiny and also to protect them from monopolies.

To pay the railroads directly would not only eliminate competition today, but it would close the door on any future innovations designed to improve the system. Who knows, we might want to use pipelines somewhere down the road. Let us not close the door on future systems or on future prosperity.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Burton. I now call on Mr. Henry Lepp, please.

**Mr. Henry Lepp (Individual Presentation):** Mr. Chairman, gentlemen of the committee, I also consider it a privilege to be asked to make some remarks here this morning. Indeed, I consider it an honour.

## [Traduction]

j'obtiens quelque chose en retour. Tout d'abord, j'aimerais que mon grain soit transporté plus vite, ce qui me permettrait de payer moins d'intérêt et de frais d'entreposage. En 1980, au 31 juillet, date de la fin de la campagne agricole, il y avait encore sur les fermes du Manitoba pour 148 millions de dollars de grains, ce qui est 7.014 millions de dollars de plus qu'en 1950, et les statistiques démontrent que cette tendance à la hausse se poursuivra à moins qu'un changement ne se produise. Le fait de garder ce grain des mois inutilement des millions de dollars par année aux fermiers du Manitoba. Au cours de la prochaine décennie, ces coûts pourraient représenter des centaines de millions de dollars. On pourrait certainement utiliser ces sommes pour payer une partie des frais de transport plus élevés.

Comme on peut le voir sur le graphique figurant à la fin de mon mémoire, les frais de transport des fermiers pourraient quintupler et le transport prix-frais de transport être encore plus avantageux qu'il ne l'était en 1897, au moment où les taux du Nid-de-Corbeau ont commencé à être appliqués. Le gouvernement devrait également payer plus parce que les exportations de grains améliorent la balance commerciale du Canada, ce qui profite à tous les Canadiens.

Bref, je suis d'accord avec la politique du *Manitoba Pool Elevators* pour ce qui est des taux de transport des marchandises, politique qui, et je cite:

... permettra le développement régional et le conditionnement de la plus grande quantité possible de produits au Canada; elle protégera également les intérêts des expéditeurs advenant qu'une concurrence efficace vienne à manquer.

Je ne suis pas d'accord avec eux pour dire qu'il faut payer directement les compagnies de chemins de fer, parce que je crois que cela entraînerait justement un manque de concurrence efficace. Par contre, si la subvention gouvernementale est remise aux fermiers, ces derniers pourront toujours choisir comment ils veulent transporter leur grain et les compagnies de chemins de fer n'auront pas le monopole total du mouvement des grains. Je crois que c'est le devoir d'un gouvernement élu démocratiquement de sauvegarder la liberté de ses citoyens de choisir leur destinée, et de les protéger des monopoles.

En payant directement les compagnies de chemins de fer, non seulement éliminerait-on la concurrence aujourd'hui, mais on rendrait impossible toutes les innovations susceptibles d'améliorer le rendement du système dans l'avenir. Qui sait si nous ne voudrions pas utiliser des pipelines à un moment donné. Ne fermons donc pas la porte ni aux systèmes ni à la prospérité qui pourraient être établis ou survenir dans l'avenir.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Burton. Je demanderais maintenant à M. Henry Lepp de bien vouloir se présenter.

**M. Henry Lepp (présentation individuelle):** Monsieur le président, messieurs du Comité, j'estime également que c'est un privilège de pouvoir présenter mes commentaires ici ce matin. En fait, c'est pour moi un honneur.