

## [Texte]

handling and transportation system into a mold conceived by bureaucrats and efficiency experts who do not grow grain, and who would not know a bushel of wheat if it hit them in the face, to maximize the centralization of our grain collection handling and transportation system, it is this clause. This means that hundreds and hundreds of miles of railway lines that are now in the basic network supposedly guaranteed to the year 2000, are put in jeopardy. It will mean that some of those lines as well as others at present in existence can no longer be called a grain dependent line because there is no grain moving on them because of these variable rates.

It is a form of economic blackmail to get farmers to have their grain trucked 50, 100, 150, 200 miles to a central point. I think if there is one thing that most if not all of the grain companies, want to retain—the co-operative ones who have invested hundreds of millions of dollars in upgrading their country elevator system, rationalizing it—for example Saskpool who used to have nearly 1,200 country elevators in its shipping points have rationalized it down to half that many. They have invested hundreds of millions of dollars of their members' money in upgrading new elevators. Any railroad can say to farmers 150 miles north or south of the CPR mainline, or the CNR mainline: "If you haul it here, your freight rate will be half as much." Let us say he saves 30 cents a bushel, or 40 cents a bushel. His additional trucking costs may or may not eat it up, but in any event it also means that he might be able to deliver quicker. Why? Because it is more convenient not for grain producers; it is more convenient for railroads. They can marshal cars along the mainline or secondary mainline very quickly, easily, rather than running out there 50 or 100 miles on a branchline to service some elevators in which anywhere from \$250,000 to \$2.5 million has been spent by grain producers and grain companies.

Mr. Chairman, the ramifications of this clause affect not only grain producers. It affects the rural municipalities, the towns, the villages, the provincial governments. It affects every aspect of the social and economic life of all the people, including those who are not grain producers. This is nothing more than an attempt to put us into the same situation as you have in a collection of states in the midwest and central United States where you can drive for miles and miles and there is not an occupied farm; there is no town or village left. Grain is hauled much further. It is efficient, but for whom? It is efficient for a railway. It may be efficient for an elevator terminal. It is not efficient for grain producers; it is not efficient for the communities that serve them. Mr. Chairman, as far as we are concerned, this clause means that at least another 15,000 miles of branch lines have to go. That is another ramification of this legislation.

## [Traduction]

et à notre système de transport conçu par des bureaucrates et des experts totalement ignorants de la culture du grain, c'est bien celle-ci. Ils ne reconnaîtraient pas un boisseau de blé si on le leur envoyait en pleine face. Cela signifie que des centaines et des centaines de milles de chemins de fer qui font actuellement partie du réseau de base et qui sont censés être garantis jusqu'à l'an 2,000, sont en danger. En effet, il va devenir impossible de prétendre que ces lignes dépendent du commerce du grain parce qu'on n'y transportera plus de grain à cause de ces taux variables.

C'est une forme de chantage économique que d'obliger les agriculteurs à envoyer leur grain à un point central distant de 50, 100, 150 et 200 milles par camion. S'il y a bien une chose que les compagnies de grain tiennent à conserver... en particulier les compagnies coopératives qui ont investi des centaines de millions de dollars dans l'amélioration et la rationalisation de leur système d'élevateurs locaux, par exemple le pool de la Saskatchewan qui avait jadis près de 1,200 élévateurs locaux et qui, dans un effort de rationalisation a réduit ce chiffre de moitié. Des centaines de millions de dollars de l'argent des membres ont été consacrés à l'amélioration de nouveaux élévateurs. Les chemins de fer peuvent bien dire aux agriculteurs qui sont à 150 milles au nord ou au sud des voies principales du CP ou du CN: «Si vous apportez votre grain ici, votre tarif de fret sera diminué de moitié». Supposons qu'ils économisent 30c. le boisseau, 40c. le boisseau. Il est possible que les coûts de transport par route n'engloutissent pas la totalité de la différence, mais de toute façon, cela signifie également qu'il va pouvoir faire ses livraisons plus rapidement. Pourquoi? Parce que ce n'est pas pour les producteurs de grain que c'est plus pratique, c'est plus pratique pour les chemins de fer. Ils peuvent rassembler des wagons le long de la ligne principale ou de la ligne secondaire très rapidement, très facilement, bien plus facilement que s'ils étaient forcés de parcourir 50 ou 100 milles sur une ligne secondaire pour desservir des élévateurs sur lesquels les producteurs de grain et les compagnies de grain ont dépensé de 250,000 dollars à 2.5 millions de dollars pour des améliorations.

Monsieur le président, cet article aura des répercussions non seulement sur les producteurs de grain, mais également sur les municipalités rurales, les villes, les villages, les gouvernements provinciaux. Il aura des répercussions sur la vie sociale et économique de tous ces gens là, y compris beaucoup qui ne sont pas producteurs de grain. Tout cela pour essayer de nous mettre de force dans la même situation que plusieurs États du midwest américain, du centre des États-Unis où l'on peut parcourir des milles et des milles sans rencontrer une seule ferme habitée. Il ne reste plus ni ville ni village. Le grain est transporté beaucoup plus loin. C'est pratique, mais pour qui? C'est pratique pour une compagnie de chemins de fer. Il est possible que ce soit pratique également pour un terminal d'élevateur. Pour le producteur de grain, par contre, ce n'est pas pratique, ce n'est pas pratique non plus pour les collectivités qui les desservent. Monsieur le président, nous estimons que cet article aura pour effet de supprimer au moins 15,000