

[Text]

The lumber industry quit shipping unfinished products a long time ago. There is no reason why the agricultural industry could not do the same. This locating of industry near its raw materials as transportation costs rise is the natural course of commerce. However, this course has been distorted and will eventually stop because of a legislatively enforced restriction called the Crowsnest Pass freight rates. When transportation costs started to rise in the early 1960s, the aforementioned industries should have located here on the Prairies. However, this legislation made it cheaper to simply ship the raw grain and process it elsewhere.

If the western farmer were content simply to grow grain, and if he were also content to watch his children leave home to find jobs in the east or on the west coast, where the industries lie, then I would end my brief here by advising this committee not to change the Crow. However, most of us out here are not content with what is happening. Most of us agree that the Crow must go; the lack of consensus is due to how it must go. As I see it, there are three solutions.

First, we can continue to give the railroads an ever-increasing subsidy to move grain cheaply. This would give the railroads more money, but nothing else would change. Grain would still be shipped raw for export, processing would cease to exist, jobs would be lost, etc. Therefore, combined with this subsidy we would also have to apply subsidies to finished products, to beef, hog and poultry growers, to flax and canola crushing plants, to corn and sugarbeet growers, to alfalfa pelleting operations, to special crops—in short, to each and every industry, large or small, that wanted to locate here and export abroad. Where those industries were competing with other industries who were supplying similar markets but from a different raw source, there would also have to be a subsidy. The bureaucratic hodge-podge that this would create would stagger the imagination, and the tax burden that this would create would break the country. Therefore I feel this solution is impractical.

Another solution would be total government abstinence. This would allow the natural commercial flow to begin again, but the immediate results would be catastrophic. The farmer's shipping costs would jump five or sixfold; his grains' value would drop by the amount of the freight increase; some grains like oats and barley would be worthless; farmers would be bankrupt; in another year the prairie economy would be bankrupt. This is clearly not a solution.

The third solution is a compromise, with farmers paying more and government paying more. As a farmer, I am willing to pay more—provided I get something in return. Initially I

[Translation]

Dans l'industrie du bois, on a cessé depuis longtemps de transporter des produits finis. Rien n'empêche l'industrie agricole de faire de même. Il est normal que les industries s'installent près des centres de production des matières premières au fur et à mesure que grimpent les frais de transport. Cette façon de procéder a cependant été perturbée et finira même par ne plus avoir cours à cause d'une restriction imposée par la loi, du nom de taux de transport des marchandises du Pas du Nid-de-Corbeau. Lorsque les coûts du transport ont commencé à monter au début des années 60, les industries que j'ai mentionnées auraient dû venir s'installer ici dans les Prairies. Toutefois, à cause de cette loi, il était moins cher d'expédier le grain à l'état brut et de le faire conditionner ailleurs.

Si le fermier de l'Ouest se contentait de cultiver le grain, et s'il était heureux de voir ses enfants quitter la maison pour aller chercher du travail dans l'Est ou sur la côte ouest, là où se trouvent les industries, mon exposé se terminerai ici et je conseillerais aux membres du Comité de ne pas changer la loi du Nid-de-Corbeau. Mais pour la plupart, nous sommes mécontents de ce qui se passe, et pensons que le taux du Nid-de-Corbeau doit disparaître. C'est sur la façon de le faire disparaître, qu'il n'y a pas consensus. D'après moi, il y a trois solutions.

Premièrement, nous pouvons continuer à donner aux compagnies de chemins de fer des subventions toujours plus élevées pour transporter le grain à bon marché. Ces compagnies auraient ainsi plus d'argent, mais rien d'autre ne changerait. On expédierait toujours le grain brut à des fins d'exportation, il n'y aurait plus de conditionnement, des emplois disparaîtraient, etc. Donc, en plus de cette subvention, il faudrait également accorder des subventions pour les produits finis, aux éleveurs de boeuf, de porc et de volaille, aux usines de broyage des graines de lin et de colza canola, aux producteurs de maïs et de betteraves à sucre, pour la production de la luzerne granulée et les cultures spéciales, bref, à toutes les industries, petites et grandes, qui voudraient s'installer ici et exporter à l'étranger. Si ces industries entraient en concurrence avec d'autres approvisionnant les mêmes marchés mais à partir de sources de matières premières différentes, il faudrait là encore donner des subventions. Cette façon de faire entraînerait un méli-mélo inimaginable et la charge fiscale qu'il faudrait imposer détruirait le pays. J'estime donc que cette solution n'est pas applicable.

Une autre solution serait que le gouvernement n'intervienne pas du tout. Cela ferait reprendre librement les opérations commerciales, mais les résultats immédiats seraient catastrophiques. Les frais d'expédier des fermiers seraient cinq ou six fois supérieurs. La baisse de la valeur du grain serait proportionnelle à l'augmentation des frais de transport. Certaines céréales, telles l'avoine et l'orge, ne vaudraient plus rien. Les fermiers feraient faillite et un an plus tard, l'économie des Prairies serait détruite. Cela n'est manifestement pas une solution.

La troisième solution consisterait à faire un compromis: que les fermiers paient pour et que le gouvernement paie plus. En tant que fermier, je suis prêt à payer plus, pourvu que