

[Text]

advocates that I hear in western Canada tend to be suggesting, or seem to me to be suggesting, that if you could just pass back to producers the total compensatory rate for moving grain by rail, we would know how much it really costs and then would be in a position to make more informed choices about what we might want to grow and how we might want to market it.

That is a large area, and I am only going to deal with a very narrow aspect of that. Other aspects of it are dealt with in these papers. But the point has been made before, and it ought to be emphasized, that rail transportation is by no means the only means of transportation that is subsidized in western Canada. When I talk about trucking my grain—which is really the other option, the other choice available to me, either to feed processors or to rapeseed crushing plants or wherever . . . —it is not much of an informed choice if I am comparing the full compensatory rate for moving by rail.

I have my truck registration in front of me. My licensing fee for my tandem axle truck—which will carry anywhere from 10 to 14 tonnes, depending on what I am loading on it and how high I fill it up—costs me \$179 a year. I operate that on fuel that is relatively free of provincial tax.

Now, any farmer who pulls onto a provincially built and maintained highway, with the tarp heaped up like a camel coming down the road, and thinks that somehow he is paying the full compensatory rate for that method of moving grain is really fooling himself. If he says it very loud, he is trying to fool me, too. That is as highly a subsidized form of transportation as we might want to outline.

As long as I stay on the municipal roads with my truck, or on my farm—the municipal roads, my mill rate helps to maintain those—fine, I should be eligible for a low licensing fee. When I pull onto that provincially maintained road, though, that is a pretty minimal rate. You can imagine what my contribution is, with a total registration fee of \$179 a year and burning fuel that is relatively free of provincial tax. We would have to get a provincial minister, a highways minister here to give us a breakdown of that. But it seems to me to be obvious.

So that freedom of choice, in that narrow aspect at least—and it is a much broader question—freedom of choice, if it is going to be an informed choice, has to be based on a knowledge of the full compensatory rate of all methods of moving grain, truck and rail. Do not just pass back to me the full cost of moving it by rail and let me operate on the basis of rather concealed costs in other areas.

Enough said in that area, other than to make it very clear that my attitude toward producer payments, in whatever guise or under whatever name is brought forward, it is sort of characterized by my uncle's reaction to a horse trader one time. I was old enough to remember his comments. After a

[Translation]

partisans de la liberté de choix que j'entends à l'Ouest du Canada semblent suggérer, à mon avis tout au moins, que si l'on pouvait juste rendre aux producteurs le taux compensatoire global du mouvement des grains par chemin de fer, nous saurions combien cela coûte réellement et nous pourrions faire alors des choix avisés sur ce que nous voudrions faire pousser et sur la façon de le mettre sur le marché.

Il s'agit là d'un vaste secteur et je vais seulement traiter d'un aspect très étroit de ce secteur. D'autres aspects ont été traités dans ces documents. Mais le fait a déjà été souligné auparavant, et il devrait être souligné de nouveau, que le transport par chemin de fer n'est pas le seul moyen de transport subventionné à l'ouest du Canada. Lorsque je parle de faire transporter mon grain par camion—ce qui représente vraiment l'autre option, l'autre choix à ma disposition, soit vers les usines d'aliments soit vers les usines de pressurisation du colza ou autres—il ne s'agit pas vraiment d'un choix avisé si j'établis une comparaison avec le taux compensatoire global du transport par chemin de fer.

J'ai en face de moi le certificat d'immatriculation du camion, les frais de permis pour mon camion à essieux en tandem—qui transporte de 10 à 14 tonnes, selon le chargement et la façon dont je le remplis—et cela me coûte \$179 par année. J'utilise du carburant qui est relativement exempt de taxe provinciale.

Maintenant, supposons un fermier qui prend une autoroute construite et entretenue par la province, avec la toile du camion en bosse de chameau descendant la route, si cet agriculteur pense qu'il paie le taux compensatoire global pour ce moyen de transport de grain, il est en train de se leurrer. S'il le dit très fort, il essaie de me duper aussi. Il s'agit là d'une forme de transport aussi fortement subventionnée que nous pourrions le souligner.

Aussi longtemps que je reste sur les routes municipales avec mon camion, ou dans ma ferme—les routes municipales, mon taux de moulin aide à les entretenir—cela va bien; je pourrais être admissible au taux de permis réduit. Lorsque j'emprunte la route entretenue par la province, cependant, il s'agit là d'un taux assez minime! Vous pouvez imaginer quelle est ma contribution, avec un droit d'immatriculation global de \$179 l'an et avec du carburant qui est relativement exempt de taxe provinciale. Nous devrions avoir ici un ministre provincial, un ministre des autoroutes pour nous donner la ventilation des frais à ce sujet. Mais cela me semble évident.

Ainsi cette liberté de choix, sous cet aspect étroit tout au moins—et il s'agit d'une question bien plus vaste—cette liberté de choix, s'il s'agit d'un choix avisé, doit être basée sur la connaissance du taux compensatoire global de tous les moyens de transport, que ce soit par camion ou par chemin de fer. Ne me passez pas juste le coût global du mouvement par rail et ne me laissez pas fonctionner sur la base de coûts bien cachés dans d'autres domaines.

Assez dit à ce sujet; j'aimerais cependant déclarer que mon attitude envers les versements aux producteurs, sous quelque déguisement ou sous quelque appellation que ce soit, est quelque peu caractérisée par la réaction de mon oncle envers un marchand de chevaux, il y a quelque temps. J'étais assez