

Transport du grain de l'Ouest—Loi

toujours les sociétés ferroviaires de demander des compensations de beaucoup supérieures à ce à quoi elles ont droit. Mais comment s'y prend-on pour arriver au chiffre exact? Voilà ce qui me dépasse.

M. Pepin: Monsieur le Président, mon honorable ami envisage les choses du point de vue des avantages accordés au titre du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, et la question a effectivement été examinée dans l'étude Gilson. Si j'ai bonne mémoire, les chemins de fer ont avancé le chiffre de 770 millions, ou à peu près. Je crois savoir, et cela a son importance, que les syndicats de grains ont fait faire une étude de leur côté. Et je pense que cette étude donnait une prévision d'environ 600 millions. A l'époque, Gilson a trouvé, lui, 640 millions qui ont été ensuite portés à 651 millions.

On aurait tort de donner l'impression qu'il n'y a pas eu un large consensus sur la valorisation de l'avantage du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Ce sont là des choses très importantes. On s'y est beaucoup attardé dans la démarche Gilson. Contrairement à ce que d'aucuns laissent entendre, j'incline à croire que les gens qui ont participé à l'étude Gilson étaient motivés par autre chose que leur intérêt immédiat. Les parties en cause ont réussi à s'entendre sur un certain nombre de points, notamment sur ce que représente la subvention du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est l'un des avantages que nous a procurés l'enquête Gilson.

M. Neil: Monsieur le Président, le ministre a dit que les chemins de fer en sont arrivés au chiffre de 700 millions de dollars et les syndicats, 600 millions de dollars, soit une différence de 100 millions. Je suppose que les syndicats n'avaient pas les mêmes moyens que les chemins de fer ou que quiconque pour analyser les données comptables.

M. Pepin: Les experts-conseils qu'ils ont engagés avaient, eux, la compétence voulue.

M. Neil: Certains estiment, dans l'Ouest, que le montant alloué aux sociétés ferroviaires est bien trop élevé, et M. Snaeveley en a parlé.

Quant aux audiences du groupe Gilson, je n'ai pas été tenu dans le secret, pas plus que les députés. On en est peut-être arrivé à une série de compromis, mais si c'est le cas et que le rapport de M. Gilson se fonde sur ces compromis, ceux-ci se sont désagrégés depuis lors, le ministre en conviendra, je pense.

M. Pepin: Dans une certaine mesure, oui, monsieur le Président.

M. Lewycky: Monsieur le Président, j'ai trouvé très intéressants un ou deux des points soulevés par le député de Moose Jaw (M. Neil), notamment ses observations sur les frais des chemins de fer et l'impression qu'on a, dans l'Ouest, que leur comptabilité n'est certainement pas de la plus grande transparence—que tout ne se fait pas au grand jour. Il y a vraiment de la méfiance. Celle-ci se remarque surtout, je pense, lors des audiences sur l'abandon de lignes. Des électeurs m'ont mentionné les frais de dépréciation qui sont imputés à diverses lignes. Par exemple, on ajouterait des frais divers aux frais applicables aux lignes. Le député de Moose Jaw peut-il expliquer un peu plus en détail certaines des inquiétudes exprimées

par les agriculteurs ou les producteurs en ce qui concerne ces frais des chemins de fer? Est-ce bien le genre de chose auquel il fait allusion ou fait-il allusion seulement aux autres choses que j'ai mentionnées?

M. Neil: Monsieur le Président, si vous parlez aux agriculteurs qui habitent le long d'embranchements pour lesquels des subventions sont versées, c'est une cause d'inquiétude. Je me rappelle d'une localité qui s'inquiétait parce qu'il y avait un embranchement où il n'était pas passé de train depuis neuf ou dix ans. Des arbres commençaient à pousser entre les rails et les traverses. N'empêche que les chemins de fer étaient payés pour cela, ce qui causait une certaine inquiétude.

Ce n'est pas tout ce qu'on peut dire de la valorisation. Le problème, c'est que la valorisation des voies ferrées est une question tellement complexe que seuls quelques experts américains sont capables de la comprendre. C'est justement cette complexité qui est à l'origine des doutes. Quand il y a un écart de 100 millions de dollars entre les données des chemins de fer et celles des syndicats, le doute est encore plus justifié.

M. Lewycky: Monsieur le Président, le député a participé à une étude. J'aime la suggestion—j'ignore si ce sont les mots qu'il a employés—mais il a suggéré de retirer le projet de loi et d'en saisir le comité de l'agriculture. Suggère-t-il également que les livres du CN et du CP soient disponibles afin que nous puissions réexaminer les formules dont on se sert? Ne serait-il pas préférable de réexaminer ces formules et toutes les suppositions sans fondement? Le député serait-il disposé à remettre au comité la documentation de base de son étude afin que nous puissions établir de nouvelles comparaisons et examiner le problème fondamental que la valorisation du CN et d'autres sociétés crée au gouvernement du Canada?

M. Neil: Je n'y verrais pas d'objection, monsieur le Président. Le comité pourrait convoquer des témoins des sociétés ferroviaires, mais ce serait peut-être futile car, à mon avis, aucun membre du comité n'est assez fort en comptabilité pour poser des questions pertinentes. Le comité devrait peut-être s'adjoindre un groupe spécial de chercheurs pour mener une enquête, mais je doute fort que le ministre et le gouvernement voient cela d'un bon œil. Ils diront que nous avons le rapport du Comité Snaeveley, sans parler des données des sociétés et des syndicats. Je suis tout à fait disposé à fournir les renseignements que j'ai recueillis au cours de mon étude. Cependant, je me suis penché sur la rentabilité des lignes plutôt que sur la valorisation.

M. Pepin: Monsieur le Président, le député de Moose Jaw (M. Neil) voudrait-il répondre à une question que le député de Dauphin-Swan Lake (M. Lewycky) m'a posée hier? Il se demandait pourquoi si peu des embranchements étudiés par la CCT sont entretenus. Je lui ai répondu que toute cette question avait été examinée par trois groupes, soit ceux de MM. Hall, Pratt et Neil. J'ai ajouté que le député de Moose Jaw avait choisi ceux qui, d'après les recherches préliminaires, avaient les meilleures chances de rester rentables. Il n'était pas d'accord avec moi. Le commissaire Neil pourrait-il répondre à cette question?