Transport du grain de l'Ouest—Loi

M. Simon de Jong (Regina-Est): Au cours du peu de temps dont je dispose, monsieur le Président, je voudrais, dans le cadre du débat sur le projet de loi C-155, traiter de quelques aspects que j'estime pertinents. Je tiens à faire savoir dès le début que je m'oppose entièrement à ce projet de loi, notamment parce qu'il va retirer chaque année entre 600 millions et un milliard de dollars du circuit économique de la Saskatchewan. Cela signifie qu'environ \$600 ou \$700 pour chaque homme, femme et enfant ne seront pas dépensés dans la province. Cela signifie également que les grossistes et les détaillants vendront moins et qu'il y aura moins d'emplois. La structure socio-économique de ma province ne saurait résister à une telle atteinte à son économie. Ainsi, monsieur le Président, à supposer que le volume moyen augmente de 3 p. 100 au cours des dix prochaines années, l'économie de mon seul district de Fort Qu'Appelle perdra près de 3 millions de dollars. Cela, elle ne saurait se le permettre. Pour que l'économie locale continue à tourner, il faut que ces trois millions de dollars circulent et alimentent les concessionnaires et les garagistes, les quincailliers et les épiciers, qui à leur tour fourniront du travail aux résidents de Fort Qu'Appelle. Considérée du point de vue des répercussions socio-économiques sur la Saskatchewan, cette mesure législative est une pure folie.

Pourquoi cette attaque, monsieur le Président? Le gouvernement prétend qu'elle est nécessaire, car l'ancien tarif est désuet. En fait, le premier ministre (M. Trudeau) nous traite de réactionnaires, parce que nous nous opposons à ce que le gouvernement tient, à tort ou à raison, pour une mesure progressiste. Regardons-y de près. Le gouvernement prétend que l'écart entre le prix de revient de l'acheminement du blé pour les sociétés ferroviaires et le tarif que les agriculteurs paient est si grand que ceux-ci doivent commencer à assumer une plus grande part de ces frais. Pourtant, tous ces chiffres proviennent d'une étude effectuée par un certain M. Snavely au début des années 70.

J'aimerais examiner pendant quelques minutes certaines de ses hypothèses de travail, car c'est d'elles que ce projet de loi découle. Dans son rapport, M. Snavely reconnaît que ses chiffres ont tendance à avantager les sociétés ferroviaires. En substance, à la page 236, il écrit ceci:

Notre choix de la tonne milliaire pour mesurer les recettes et les dépenses des sociétés ferroviaires aboutit à des résultats qui gonflent les dépenses desdites sociétés en ce qui concerne les lourds chargements et l'acheminement sur de longues distances de denrées comme les grains visés par le tarif réglementaire.

Plus précisément, monsieur le Président, M. Snavely a utilisé la tonne milliaire pour calculer le prix de revient du transport des grains visés par le tarif réglementaire qui représentent quelque 19 p. 100 de toutes les denrées que le CN et le CP acheminent. S'il avait utilisé par contre le wagon chargé ou le wagon chargé au mille comme unité de mesure, les grains visés par le tarif n'auraient plus représenté que 9.6 p. 100 et 13.6 p. 100 respectivement. Autrement dit, monsieur le Président, tout dépend du choix de l'unité de mesure. M. Snavely a reconnu que l'unité qu'il a utilisée avantage en définitive les sociétés ferroviaires, car elle gonfle le prix de revient du transport des grains par rapport aux frais réels. Une autre unité de mesure eut donné pour l'acheminement des grains des frais bien moins élevés. Mais ce n'est pas tout. M. Snavely écrit ailleurs ceci:

J'ai tenu les dons et les subventions comme des actifs positifs dans l'établissement de la structure financière.

Qu'est-ce que cela signifie, monsieur le Président? Cela signifie qu'il a considéré toutes les subventions et tous les dons

publics que les sociétés ferroviaires ont reçus par le passé comme des avoirs dont ces dernières devaient escompter un rendement. Autrement dit, les frais d'acheminement des grains comprennent le rapport des dons et des subventions aux sociétés ferroviaires. Cela devient tout à fait insensé, monsieur le Président, lorsque vous l'appliquez au Programme de réfection des lignes secondaires. Dans le cadre de ce programme, les deniers publics ont été utilisés pour remettre en état les lignes secondaires existantes. Comment M. Snavely perçoit-il les deniers publics versés aux compagnies ferroviaires ou ces subventions, si vous préférez? Il prétend qu'ils font partie des dépenses en immobilisations et que les chemins de fer ont donc droit à un taux de rendement de 25.4 p. 100 environ sur cet argent. Ainsi, en 1980, la population a versé quelque 67 millions de dollars aux chemins de fer en vertu de ce programme. Pour M. Snavely, sur ce montant, 39 millions environ constituent des coûts d'immobilisation. Il accorde donc aux chemins de fer un taux de rendement de quelque 9.9 millions sur cette somme. En d'autres termes, il leur donne un rendement sur de l'argent qu'ils n'ont jamais dépensé, puisqu'il s'agit des deniers publics. Dans les faits, ce taux de rendement augmente l'écart au titre du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau de quelque 37.9 millions.

Ce qui complique encore les choses, c'est que les chemins de fer prétendent qu'ils devraient recevoir de plus gros montants dans le cadre de ce programme, car la valeur de leur actif est augmentée par le biais des paiements au titre du programme de réfection. M. Snavely est d'accord avec eux là-dessus. En d'autres termes, plus vous leur donnez, plus vous leur devez. C'est absolument insensé, monsieur le Président. C'est tout simplement du vol organisé.

Enfin, ce qui est également tout à fait absurde, monsieur le Président, c'est lorsque M. Snavely traite de ces lignes secondaires pour lesquelles ni le gouvernement ni les chemins de fer n'ont investi, afin de les améliorer ou les entretenir. Il soustrait le montant que les chemins de fer ont dépensé en réalité pour l'entretien de la somme qu'il auraient dû, selon lui, consacrer au maintien en bon état de ces lignes et il appelle ce montant le déficit d'entretien. Il accorde par la suite à ce déficit un taux de 25.4 p. 100 pour les dépenses d'immobilisation pour arriver au chiffre de 34.6 millions pour 1980. Le total est par la suite ajouté au coût de transport des céréales. Ces montants imaginaires augmentent, dans les faits, l'écart au titre du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau de 34.6 millions. M. Snavely fait plus qu'accorder aux chemins de fer le droit d'obtenir un rendement sur des capitaux qu'ils n'ont même pas investis. En effet, il leur donne maintenant le droit à un rendement sur du capital que personne n'a investi et il leur permet de réclamer un remboursement pour l'entretien qu'ils n'ont même pas effectué.

• (1220)

L'écart au titre du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, le montant imaginaire que les agriculteurs doivent supposément commencer à combler au profit des chemins de fer, ne repose sur rien de concret. Ni mon parti ni aucun agriculteur de l'ouest du Canada ne peut l'accepter. Si le ministre désire un débat honnête sur cette question, il lui faut tout d'abord demander au CN d'ouvrir ses livres comptables, afin que la population