

[Text]

railways are entitled to 4.3 times \$28.20 or \$121.26 per train mile.

• 1230

It is interesting. In 1981, CP had average earnings on all freight of \$58.28 per train mile, and CN average earnings of \$61.14 per train mile. Those were compensatory rates. Average earnings for CP of \$58.28 per train mile, CN \$61.14 per train mile, when the farmer was being told he should pay 4.3 times Crow making it \$121.26 per train mile. Who is having who?

I would like to document as recently as 1982 the financial wizardry these figures have brought us to arrive at. I quote from page 19 of Mr. Gallagher's book:

The economies of scale point is at question. The kind of money the railways can make from bulk commodities is demonstrated by events related to the 1982 winter rail program to move grain from Thunder Bay to St. Lawrence in the months of January, February and March when the seaway is closed. In 1982, the Canadian Wheat Board shipped 1.403 billion tonnes of grain under this program an average distance of 980 miles. It was moved on 168 trains averaging 96 cars loaded to an average of 87 tonnes. The published rate for this movement was \$42.73 per tonne. However, the Canadian Wheat Board negotiated a rate of \$35.24 per tonne. The Canadian Wheat Board is the farmers' friend.

You might indicate that to Mr. Fjordbotten.

The board was satisfied the lower rate negotiated represented a significant saving for farmers. Roy Atkinson, chairman of the Producer Elected Wheat Board Advisory Committee, while doing some homework on railroad earnings, decided to work out the train mile earnings of the railroads on the movement of this grain. He was shocked, as we have been, to find out that even at the reduced rates the railroads were making \$345 per train mile for moving this grain while CN was averaging \$71 on all its traffic, and CP \$65.71. The railways were getting \$294 thousand for each trainload of grain moved. The reduced rates meant a saving to the producer of approximately \$95 per. The reduced rates were equivalent to \$216.56 per train mile. They were brought down from \$300 per train mile to \$216, still significantly above the \$71 CN was earning and CP's \$65.71.

I would like to bring one more point to your attention, committee members, regarding the earnings of CP Rail and how they relate to one other empire of theirs. I quote from page 89 of Mr. Gallagher's book. He has a table on the previous page which documents and footnotes this:

CP Rail in the five-year period 1977-1981 had profits totalling \$489 million, more than 30 times as much as the

[Translation]

perdraient la plupart des économistes—a permis de déterminer que les chemins de fer ont droit à 4.3 fois \$28.20 soit \$121.26 le mille-train

C'est intéressant. En 1981, le CP avait gagné en moyenne sur tout le fret, des profits moyens de 58.28 dollars par mille-train et le CN de 61.14 dollars. Il s'agissait de tarifs compensatoires de profits moyens de 58.28 dollars par mille-train pour le CP et de 61.14 dollars pour le CN, alors qu'on disait au cultivateur qu'il devrait payer 4.3 fois le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire 121.26 dollars par mille-train. Qui trompe qui?

A l'appui de mes dire, je voudrais faire mention de documents dont certains très récents, datant de 1982, pour illustrer par quel tour de passe-passe nous sommes arrivés à ces chiffres. Je cite, à partir de la page 19 du livre de M. Gallagher:

Les économies d'échelle sont en question. Les événements concernant les programmes d'hiver du transport du grain de Thunder Bay au fleuve St-Laurent au cours des mois de janvier, de février et de mars alors que la voie maritime était fermée nous démontrent les profits que peuvent gagner les chemins de fer sur les produits en vrac. En 1982, la Commission canadienne du blé a, en vertu de ce programme, transporté 1,403 milliards de tonnes de grains dans 168 trains d'environ 96 wagons chargés chacun d'environ 87 tonnes. Le tarif officiel des transports était alors de 42.73 dollars la tonne. Mais, la Commission canadienne du blé a réussi à obtenir un tarif de 35.24 dollars la tonne. La Commission canadienne du blé est l'amie des agriculteurs.

Vous pourriez le faire savoir à M. Fjordbotten.

La Commission ne doutait pas que le tarif inférieur obtenu représentait une économie substantielle pour les producteurs. Roy Atkinson, président du comité consultatif formé de producteurs élus de la Commission du blé, alors qu'il examinait les gains des chemins de fer, décida de calculer les gains de mille-train que faisaient les compagnies de chemins de fer pour le transport de ce grain. Il fut choqué comme nous l'avons tous été, de découvrir que même à un tarif réduit les chemins de fer gagnaient 345 dollars par mille-train pour transporter ce grain alors que le CN faisait en moyenne 71 dollars et CP environ 65.71 dollars pour toutes les marchandises transportées. Les chemins de fer obtenaient 294,000 dollars pour chaque train chargé de grains. Ces tarifs réduits correspondaient à une économie d'environ 95 dollars pour le producteur. Les tarifs réduits correspondaient à 216.56 dollars par mille-train. Ils avaient été abaissés de 300 dollars à 216 dollars par mille-train ce qui est encore largement supérieur aux 71 dollars du CN et aux 65.71 dollars du CP.

Messieurs les membres du Comité, j'aimerais attirer votre attention sur un autre point qui concerne les gains du CP et la façon dont ils sont reliés à un autre de leur empire. Je cite un extrait de la page 89 du livre de M. Gallagher. Il donne à la page précédente un tableau qui l'illustre.

Au cours de la période de cinq ans, allant de 1977 à 1981, les chemins de fer CP firent des bénéfices totalisant 489