

[Text]

I would like to point out, sir, that we knew that there would be a transfer of income among the sectors. That is why we put into the report a recommendation that there should be agricultural adjustment payments up to, I believe, about 1988-1989. I stressed that throughout the report. We recognized that here had been a major policy existent for a long time, and that if changes were to be made, they should be made gradually; there should be a transition period, and, insofar as possible, any hurts, if you like, or disadvantages created by it should be offset by certain types of policies. That agricultural adjustment payment was one of them.

So when you look at the recommendation we made, you have to look at the whole set of recommendations that go with it. Agricultural adjustment payments are one part of it.

Fundamentally then, to come to your question, the concern was how to keep the policy as resource-neutral as possible, while recognizing at the same time, of course, the legitimate differences which were represented in the consultation process.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Gilson, you stressed in your opening remarks the seven major principles and the parameters within which you were to develop your report. I am concerned with one of those, namely principle number five. It clearly states that the challenge is to remove the economic distortions within the agricultural sector stemming from the statutory rate, and since that does not appear to have been achieved in the context of Bill C-155, with the payment now being made directly to the railroads without any suggestion of an agricultural adjustment fund, surely the bill we are dealing with fails to address that very, very important principle which I consider to be one of the cornerstones of the so-called comprehensive approach to resolving the Crowsnest Pass freight rate issue.

• 1000

Given that, how do you feel about the piece of legislation before us, because it not contain a solution to that very important question?

Professor Gilson: I guess all I could acknowledge would be to the extent that the Crow benefit would be paid to the railways directly. To that extent, the so-called distortions will continue. I would have to acknowledge that because that is stated in the report. I think that at the same time we would have to recognize that of course transportation is not the only issue that would dictate diversification in western Canada, although let me say that it is an important factor—it has to be. But I would have to acknowledge to the degree that the

[Translation]

subvention du Nid-de-Corbeau aux chemins de fer, quitte à la transférer graduellement aux producteurs.

J'aimerais vous signaler, monsieur, que nous savions qu'il y aurait un transfert de revenu entre les secteurs. C'est pourquoi le rapport renferme une recommandation suivant laquelle il doit y avoir des versements de rajustement agricole jusqu'en 1988-1989, sauf erreur. J'ai bien insisté là-dessus dans tout le rapport. Nous avons reconnu qu'il y avait une importance politique en vigueur depuis longtemps, et que, s'il fallait faire des changements, il fallait les réaliser graduellement; il devait y avoir une période de transition, et, dans la mesure du possible, tout préjudice, si vous voulez, ou inconvénient qui en découlerait devait être compensé par certains genres de politiques. Le versement de rajustement agricole était un de ces moyens.

Ainsi donc, c'est dans le contexte de tout le train de recommandations dans lequel est s'inscrit que vous devez étudier votre recommandation. Les versements de rajustement agricole n'en sont qu'un élément.

Fondamentalement donc, pour en revenir à votre question, le problème était de savoir comment faire en sorte que la politique soit aussi neutre que possible sur le plan des ressources, tout en reconnaissant, bien sûr, les intérêts légitimes variés représentés dans le processus de consultation.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Gilson, vous avez énoncé dans vos remarques introductoires les sept grands principes et les paramètres qui ont orienté la rédaction de votre rapport. Je m'interroge sur l'un d'entre eux, le numéro cinq. Il dit clairement que le défi consiste à éliminer les distorsions économiques qui, au sein du secteur agricole, découlent du taux statutaire, et, puisque cela ne semble pas avoir été réalisé dans le contexte du projet de loi C-155, étant donné que le paiement se fait maintenant directement aux chemins de fer sans même qu'il soit question d'un fonds de rajustement agricole, il m'apparaît évident que le projet de loi dont nous sommes saisis n'aborde pas ce principe très très important que je considère comme l'une des pierres angulaires de l'approche dite globale qui permettra de résoudre la question des tarifs de transport de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Par conséquent, quel est votre sentiment sur la mesure législative dont nous sommes saisis, et qui ne renferme pas de solution à cette question très importante?

M. Gilson: Tout ce que je peux dire, je suppose, c'est que la subvention du Nid-de-Corbeau sera versée directement aux chemins de fer. En ce sens, les distorsions seront maintenues. Je dois le reconnaître parce que cela est écrit dans le rapport. Je pense qu'en même temps il faudrait reconnaître que le transport n'est pas, bien sûr, la seule question militant en faveur de la diversification dans l'Ouest canadien, mais permettez-moi d'affirmer que c'est un facteur important... il le faut. Mais je dois reconnaître que le critère de neutralité sur