

[Texte]

that if the revenue shortfall or Crow benefit is paid directly to the railways, all of the current problems of distortions with respect to the livestock and processing sector will remain and not only remain but perhaps be even further distorted. Given that fact, how do you feel about that substantive change in terms of your total report you presented?

• 0955

Professor Gilson: Perhaps, Mr. Chairman, in addressing the question, it would be appropriate to fill in a little bit of the background that I was working against in coming to the recommendations.

When I started on February 8, 1982, as I stressed in the opening statement, that was really only a further event in the long series of discussions. We should remind ourselves that, through the latter part of the 1970s, the farm organizations had made a serious attempt to try to develop some sort of comprehensive approach which would deal with the problem of developing an adequate transportation system within the context of the type of agriculture we have in western Canada. More particularly, I would refer you to the events around 1979-1980, when the western farm organizations in particular made a serious attempt to try to develop some sort of basis on which a transportation policy could be developed.

When I read the discussions and looked at that, it was clear that a number of issues and a number of questions had to be confronted in developing this so-called comprehensive policy. One of the questions that was recognized at the outset—I think it is implied in your question—was this whole matter of how one could deal with closing the Crow gap, if you like, and at the same time maintain a type of system that would be as resource-neutral as possible.

There was a major proposal developed at that time which would try to fill the Crow gap and, at the same time, recognize that there would be some implications if the payments were made to the railways for the livestock industry.

It was against that background, that concern, and those questions which were raised, that I decided this was not just an issue at that time but an issue which had been addressed for a number of years.

So that is why I recognized at the very beginning that in the consultation process, what with the organizations represented there, there was a divergence of opinion as to how in particular the payments ought to be handled. In fact, to be honest, that was the most difficult issue throughout the whole consultation process. There are many difficult issues, but this matter of how to disperse the Crow benefit had to be the most difficult and the most controversial.

Recognizing the divergences and recognizing a bit of the history, eventually I came to what we call the hybrid proposal, namely that we should start to pay the Crow benefit to the railways and gradually phase it toward paying the producers.

[Traduction]

subvention du Nid-de-Corbeau est versé directement aux chemins de fer, tous les problèmes actuels de distorsion à l'égard du secteur de l'élevage et de la préparation alimentaire subsisteront et seront peut-être déformés encore davantage. Par conséquent, quel est votre sentiment sur le changement considérable par rapport à l'ensemble des recommandations que vous avez présentées?

M. Gilson: Monsieur le président, il conviendrait peut-être, avant d'aborder cette question, de dire un mot du contexte dans lequel je travaillais lors de mes recommandations.

Lorsque j'ai commencé le 8 février 1982, comme je l'ai fait valoir dans ma déclaration introductive, il ne s'agissait en réalité que d'une autre étape d'une longue série de discussions. Il y a lieu de se rappeler que, jusqu'à la fin des années 1970, les organismes agricoles avaient fait un effort sérieux pour en arriver à une approche globale quelconque pour traiter du problème d'un réseau de transport convenable dans le contexte du type d'agriculture que nous avons dans l'Ouest canadien. Plus particulièrement, je vous rappelle les événements de 1979-1980, époque où les organismes agricoles de l'Ouest en particulier ont fait un sérieux effort pour chercher à réaliser une base quelconque sur laquelle asseoir une politique de transport.

Lorsque j'ai lu le compte rendu des discussions et que je m'y suis arrêté, il m'est apparu évident qu'il fallait confronter un certain nombre de questions et de problèmes pour arriver à élaborer cette politique dite globale. L'une des questions qui s'est posée dès le départ—je pense que cela est implicite dans votre question—était de savoir comment arriver à refermer l'écart du Nid-de-Corbeau, si vous voulez, tout en assurant un type de réseau qui serait aussi neutre que possible sur le plan des ressources.

À l'époque, on a élaboré une importante proposition visant à combler l'écart du Nid-de-Corbeau tout en reconnaissant que si les paiements étaient versés aux chemins de fer pour l'industrie de l'élevage, cela aurait certaines répercussions.

C'est dans ce contexte, à la lumière de cette préoccupation et des questions qui ont été soulevées, que j'ai décidé que ce n'était pas seulement une question d'actualité à l'époque mais une question à l'étude depuis plusieurs années.

C'est pourquoi j'ai reconnu dès le départ que dans le processus de consultation, compte tenu des organismes représentés, il y avait une divergence de vues, notamment sur la façon d'effectuer les versements. De fait, pour être honnête, cela a été la question la plus difficile tout au long du processus de consultation. Les questions difficiles ne manquent pas, mais celle de savoir comment distribuer la subvention du Nid-de-Corbeau est sans aucun doute la plus difficile et la plus controversée.

Reconnaissant les divergences et compte tenu de la petite histoire, j'ai fini par en venir à ce que nous appelons la proposition hybride, à savoir qu'il faut commencer à payer la