

[Texte]

(7) The sharing of future costs by the producer should reflect insofar as possible the inherent instability of the agriculture industry and the producers' capacity to carry additional costs.

(8) Producers should be shielded beyond some point against broad and unusual exposure to inflationary forces in the economy—that excessive inflationary conditions could not be resolved within the grain transportation system.

Now when I submitted my report on June 14, 1982, I recognized that it was not a pronouncement on policy or that it would necessarily produce complete unanimity throughout the country. It would have been naive to think that complete consensus would ever have been possible on a topic as complex, far-reaching, and controversial as western grain transportation policy. But I sincerely believe that the hybrid proposal for the payment of the Crow benefit, the maximum limits on inflation rates to be carried by the producers, the agricultural adjustment payments, the relatively long transition period for policy changes, the provision for the monitoring of railway performance and service, the establishment of implementation task forces, and the major review called for in 1985-1986 and every four or five years thereafter would have provided the basis on which a comprehensive policy could have been developed for the western grain transportation system.

I can honestly tell you that the representatives involved in the consultation process were as constructive and helpful as they could possibly have been, given the legitimate and understandable differences that existed among the various groups.

We stretched as far as we could, both within the consultation process and in my final report, to reach as much common ground as possible as the basis for policy. Events that have transpired since the submission of my report in June 1982 reflect the serious and continuing concerns and problems associated with the western grain transportation system, but I sincerely hope that these problems do not overshadow the fundamental strengths and real opportunities for growth and development in this important sector of the Canadian economy. We all know that a healthy transportation system and a healthy agricultural industry are vital to the nation's future progress and prosperity and, I might emphasize, not only in western Canada but in the country as a whole.

• 0950

I think, Mr. Chairman, I will leave the statement at that. I would conclude only by emphasizing that much had transpired prior to the consultation process and, of course, much has transpired since June 14, 1982.

The Chairman: Thank you very much, Dr. Gilson.

Just before I go to questions by members, I would like to remind members of the Subcommittee on Procedure and Agenda that there will be a meeting of that subcommittee

[Traduction]

(7) Le partage des coûts futurs avec le producteur devait refléter dans toute la mesure du possible l'instabilité inhérente de l'industrie agricole et la capacité des producteurs d'assumer des frais supplémentaires.

(8) Au-delà d'un certain point, il fallait mettre les producteurs à l'abri des grands risques inhabituels que comportent les forces inflationnistes de l'économie—certaines conditions inflationnistes excessives ne pouvant être réglées dans le cadre du réseau de transport du grain.

Or, quand j'ai présenté mon rapport le 14 juin 1982, j'ai reconnu qu'il ne s'agissait pas d'une affirmation de politique ni qu'il ferait nécessairement l'unanimité dans l'ensemble du pays. Il eût été naïf de ma part de croire qu'il serait jamais possible de faire consensus sur une question aussi complexe, d'une aussi grande portée, et aussi controversée que la politique de transport du grain de l'Ouest. Mais je crois sincèrement que la proposition hybride relative au versement de la subvention du Nid-de-Corbeau, les limites maximales touchant les taux d'inflation à assumer par les producteurs, les paiements de rajustement, la période de transition relativement longue pour les changements de politique, la disposition relative au suivi du résultat et du service des chemins de fer, l'établissement de groupes de mise en oeuvre, et le grand examen, prévu pour 1985-1986 et tous les quatre ou cinq ans par la suite, auraient constitué la base sur laquelle on aurait pu asseoir une politique globale pour le réseau de transport du grain de l'Ouest.

Je puis honnêtement vous dire que les intervenants dans le processus de consultation est été aussi constructifs et utiles qu'ils l'ont pu, compte tenu des différends légitimes et fort compréhensibles qui opposaient les divers groupes.

Nous n'avons négligé aucun effort, tant dans le processus de consultation que dans mon rapport final, pour réaliser le meilleur terrain d'entente possible comme base de la politique. Les événements qui ont transpiré depuis la présentation de mon rapport en juin 1982 traduisent les préoccupations et les problèmes graves et permanents qui sont liés au réseau de transport du grain de l'Ouest, mais j'espère sincèrement que ces problèmes ne masquent pas les forces fondamentales et les occasions véritables de croissance et de développement dans cet important secteur de l'économie canadienne. Nous savons tous qu'il est capital pour le progrès et la prospérité futurs de la nation d'avoir un bon réseau de transport et une bonne industrie agricole, non seulement, et j'insiste là-dessus, dans l'Ouest canadien, mais aussi dans l'ensemble du pays.

Je crois, monsieur le président, que je vais m'arrêter là. Je conclurais en soulignant tout simplement qu'il y a beaucoup de choses qui ont transpiré avant le processus de consultation et, naturellement, depuis le 14 juin 1982.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gilson.

Avant de passer aux questions des membres, j'aimerais rappeler aux membres du Sous-comité de la procédure et du programme que ce sous-comité se réunira immédiatement