

[Text]

It is difficult to imagine an issue with so many dimensions: historical, agricultural, social, economic and yes, political. Our task is to find a workable consensus. In the final analysis, a mutually acceptable solution will have far more cohesiveness and will be far more sensitive to the needs and concerns of western Canada than any policy or legislation imposed on that region.

Of course, the mutually acceptable solution will not be easy to reach. Those of you who have been on the firing line during these past few months know better than I how heated and emotional the discussions have been. We are joined together in these discussions not by treaty, force or a majority vote, but by the common recognition that the consequences of inaction or failure would be horrendous for western Canada. We face a unique challenge, a challenge of opportunity. I have no doubt that we can provide the foundation on which the federal government can develop the type of legislation and program that will solve our grain transportation problems, and that it will be done in a way that will command the support of the many groups and constituencies which all of you represent in these discussions.

• 0945

That was an excerpt from a statement to the group at the beginning of our consultations.

Now in writing the final report, Mr. Chairman, I was conditioned by a number of important factors and considerations:

(1) First and foremost, the results of the consultations with the major western farm organizations and the two national railways were basic to the report.

(2) The financial and policy fence lines set by the federal government when it made its policy statement on February 8, 1982, set outer boundaries for the types of recommendations that could be made. I will return to that later.

(3) The recommendations for change should be as resource-neutral as possible in terms of their effect on the type of agriculture practised in western Canada.

(4) Any policy changes, whatever they turn out to be, should not be abrupt changes; they should be instituted gradually.

(5) Those hurt or disadvantaged by the policy changes should be compensated insofar as possible for those disadvantages.

(6) The federal government had to have a heavy and continuing commitment to the western grain transportation system.

[Translation]

brièvement une déclaration faite à l'époque, qui, à mon sens, traduit bien ce souci:

Il est difficile d'imaginer une question qui ait de si nombreuses dimensions: historiques, agricoles, sociales, économiques et, oui, politiques. Notre tâche consistait à trouver un consensus réalisable. En dernière analyse, une solution mutuellement acceptable sur celle qui présentera beaucoup de cohésion et sera beaucoup plus sensible aux besoins et aux préoccupations de l'Ouest canadien que toute autre politique ou mesure législative imposée à cette région.

Naturellement, la solution mutuellement acceptable ne sera pas facile à trouver. Ceux d'entre vous qui ont été sur la ligne de feu au cours des quelques derniers mois savent mieux que moi combien les discussions ont été enflammées et chargées d'émotion. Si nous nous retrouvons à la même table de discussion, ce n'est pas en vertu d'un traité, par la force ou par un vote majoritaire, mais parce que nous reconnaissons de part et d'autre que les conséquences de l'inaction ou de l'échec seraient terribles pour l'Ouest canadien. Nous faisons face à un défi tout à fait particulier, à un défi d'opportunité, je ne doute pas du tout que nous puissions aménager la fondation sur laquelle le gouvernement fédéral peut asseoir le genre de loi et de programme qui résoudra nos problèmes de transport du grain, et que cela se fera d'une façon qui ralliera l'appui des nombreux groupes et des nombreux intérêts que vous représentez tous dans ces débats.

C'était là un extrait d'une déclaration faite devant le groupe au début de nos consultations.

Dans la rédaction du rapport final, monsieur le président, je me suis inspiré d'un certain nombre de facteurs et de considérations importants.

(1) D'abord et avant tout, les résultats des consultations avec les grands organismes agricoles de l'Ouest et les deux chemins de fer nationaux ont été à la base même du rapport.

(2) Les lignes de démarcation en matière de finances et de politique établies par le gouvernement fédéral lors de sa déclaration de principe du 8 février 1982 ont fixé les limites extérieures des types de recommandations possibles. J'y reviendrai plus tard.

(3) Les recommandations de changements devaient être aussi neutres que possible sur le plan des ressources en ce qui concerne le type d'agriculture pratiquée dans l'Ouest canadien.

(4) Les changements de politique, quels qu'ils soient, ne devaient pas être abrupts; il fallait plutôt les instituer graduellement.

(5) Il y avait lieu de compenser, dans la mesure du possible, les parties désavantagées par les changements de politique.

(6) Le gouvernement fédéral devait prendre un engagement financier important et permanent envers le réseau de transport de grain de l'Ouest.