

[Texte]

M. Ostiguy: Est-ce que je pourrais vous demander ce que vous entendez par «long terme»? Est-ce que c'est deux ans, trois ans, cinq ans? Qu'est-ce que cela veut dire?

• 1105

Professor Gilson: No. If my recommendation were followed in terms of the farmers' contributions to costs—and remember, I set the contribution a maximum of 4.5%—well, that would take a fair amount of time before farmers were contributing up to, I think my report said, about half of the total cost of moving the grain. And so when we are talking in that context we are talking decades, not two or three years or next year. We are talking a decade type of thing. It would be a slow-moving, gradual reducing of the distortion to the effect that farmers are contributing above the Crow benefit. I said that we had to recognize that. But it is slow, and to the extent it is slow and it is long run, that distortion remains. The impact of the distortion remains.

M. Ostiguy: Merci. Cela m'amène à vous poser quelques questions dont la première serait la suivante. Docteur Gilson, êtes-vous personnellement en faveur de la création d'un Comité supérieur du transport du grain, à l'article 3 du projet de loi?

Professor Gilson: All right. This is my response, because that has received a great deal of discussion.

If you look at the February 8, 1982, policy statement, clearly one of the guidelines or questions that was put before my group was, how would we go about ensuring railway performance and service guarantees? That was uppermost, one of the important questions in the minds of farmers.

I have to tell you that I started off rather naively saying, well, let us see how we can write that into legislation. But if you think about it—you are experienced in the legislation field, I was not, but it did not take me very long to realize that you cannot write something like that in detail into legislation. So how, then, were we to ensure performance and service?

And our group discussed it at great length. And in fairness, I think all of us agreed that it could not be written in detail but one way to do it would be to set up a body in which you would have the organizations vitally interested and affected, represented. And let them, as time went on, in terms of a framework, decide what those performance and service guarantees ought to be, and have that body pass judgment on it.

That was only one, of course. There are many other aspects of grain transportation as dynamic and changing over time and I think it was the view of the group, and certainly myself, I concurred, that it would be very important to have a body like

[Traduction]

Crow, que le dommage sera atténué dans une certaine mesure. J'ai dit qu'on devait reconnaître cette éventualité. C'est là le revers de la médaille; ce sera un processus à long terme et dont les effets se feront sentir lentement.

Mr. Ostiguy: May I ask you what you mean by "long term". Is it two years, three years, five years? What does that mean?

M. Gilson: Non. Si ma recommandation était acceptable, en ce qui a trait aux contributions des agriculteurs aux coûts, et dites-vous bien que j'ai fixé cette contribution à 4.5 p. 100 au maximum, il faudrait un bon moment pour que les agriculteurs atteignent même, d'après mon rapport, je pense, environ la moitié du coût total du transport du grain. Et même alors, il faudrait des dizaines d'années et non pas deux ou trois ans ou même un an seulement. Nous parlons d'au moins une dizaine d'années. Il s'agirait d'un processus de réduction lente, graduelle de la distorsion qui fait que les fermiers versent une contribution supérieure à la subvention du Nid-de-Corbeau. J'ai dit que nous devons admettre ce fait. Cependant, le processus est lent et dans la mesure où il est et à long terme, cette distorsion demeure. Les répercussions de la distorsion demeurent.

Mr. Ostiguy: Thank you. This leads me to ask you a few questions. Dr. Gilson, are you personally in favour of creating a senior grain transportation committee as described in Clause 3 of the bill?

M. Gilson: D'accord. Voici ma réponse qui est le fruit de beaucoup de discussions.

En regardant dans l'énoncé de politiques du 8 février 1982, l'une des directives ou des questions qui furent confiées par mon groupe étaient celle-ci: comment peut-on garantir le rendement ou le service des chemins de fer? Voilà l'une des questions les plus importantes dans les préoccupations des agriculteurs.

Je dois vous dire que, naïf que j'étais, je me suis d'abord demandé comment nous pourrions inscrire cela dans la loi. Cependant, si on y pense, vous avez de l'expérience dans le domaine législatif, je n'en avais pas, mais il ne m'a pas fallu longtemps pour comprendre que l'on ne peut pas rédiger les détails de telle mesure dans une loi. Comment alors pouvions-nous assurer le rendement et le service?

Notre groupe en a discuté longtemps. Je pense que nous étions tous d'accord qu'on ne pouvait prévoir cela en détail mais qu'on pouvait l'assurer en formant un organisme où seraient représentées toutes les organisations qui y ont un intérêt vital et qui en seraient affectées. Ensuite, nous devrions les laisser décider de ce que devraient être ces garanties de rendement et de service quitte à ce que cet organisme en décide finalement.

Voilà seulement un aspect de la question du transport du grain, bien sûr. Mais cette question évolue dans le temps et je pense que le groupe était d'avis, et j'étais certainement d'accord en cela, qu'il serait très important de mettre sur pied