

[Text]

I think the differences you see now were there at the table—no doubt about it. We tried very hard—I want to stress that—to try to come together where we could. I am aware of the discussion over the past year and have been following it with a great deal of interest—why the differences have emerged and the issues.

The Chairman: Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Throughout your report, it is obvious that we could not live with the status quo of the Crow rate, and ad hoc solutions were not satisfactory. This morning, in your preliminary remarks, I believe you said that the consequences of doing nothing would be horrendous for the economy of Canada and for all of the west. Is that correct? Is that assumption . . .

Professor Gilson: Yes. I wonder if I could take the opportunity to remind us why I said that, if I can find it here—the ad hoc solutions. Now, let me say this about those who had to make some very difficult ad hoc decisions: We were in a crisis at times; ministers and other senior people had to make decisions to deal with the crisis at the time that are too easily now said to be ad hoc. So I can understand why they were made.

Nonetheless, from the late 1960s on through the 1970s, let us remind ourselves of the types of very critical decisions that had to be made and why I say that I did not think an ad hoc approach was feasible. There was, of course, a general deterioration of branch lines and rolling stock. We know that very early the branch line subsidy program was put into effect. We know later the branch line rehabilitation program was put into effect. We know there was emergency repair of box cars in the early 1970s, done for good reason at that time but emergency nonetheless. We know there was purchase of hopper cars by the farmers themselves through the Canadian Wheat Board.

• 1035

We know the federal government, and the Provinces of Alberta and Saskatchewan purchase hopper cars and the Province of Manitoba leased hopper cars. We know there are demerit charges. Many of us—I was out on the coast—encountered ships lying at anchor in the Bay. Let us remind ourselves that demerit charges are, for the most part, paid by farmers through the Canadian Wheat Board. When those ships lie at anchor, unable to deliver grain, as was the case in certain periods, there was a demerit charge. We know there were lost and/or deferred sales of grain. It is public knowledge. We know there was a cost to producers of excessive grain supply stored on farms, which was borne by the farmers, and we know there were discount sales of grain because of the inability to deliver. There are many others. Each of those were legitimate and had to be done at the time. But when you add it up and look back, and look at the Wheat Board export projections of 30 million tonnes by the mid decade, and 36 million at the end of the decade and ask if we could have gone on this way, my conclusion, and I think the conclusion of our group in the consultation process, was that no, we had to have

[Translation]

Je pense que les différences exprimées maintenant existaient déjà autour de la table. Nous avons fait de grands efforts—je tiens à le souligner—pour nous entendre là où nous le pouvions. Je suis au courant de tout ce qui s'est dit au cours de l'année écoulée et j'ai suivi le débat avec beaucoup d'intérêt, pourquoi les divergences sont apparues et les points soulevés.

Le président: Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Tout au long de votre rapport, il est évident que nous ne pouvions en rester au statu quo des tarifs du Nid-de-Corbeau et que des solutions provisoires n'étaient pas satisfaisantes. Ce matin, dans vos observations préliminaires, je crois que vous avez dit que les conséquences de ne rien faire seraient désastreuses pour l'économie canadienne et pour tout l'Ouest. Est-ce exact? Est-ce que cette hypothèse . . .

M. Gilson: Oui. Je me demande si je peux me permettre de vous rappeler pourquoi j'ai fait une telle déclaration au sujet des solutions provisoires, si je peux la retrouver. Laissez-moi d'abord vous parler de ceux qui ont dû prendre des décisions provisoires très difficiles. Nous avons subi des crises à certaines époques; les ministres et d'autres dirigeants ont dû prendre des décisions pour résoudre des crises. Je peux donc comprendre pourquoi elles ont été prises.

Quoi qu'il en soit, de la fin des années 60 jusqu'à la fin des années 70, rappelons-nous les décisions très importantes qui ont dû être prises et essayons de voir pourquoi j'ai dit que des solutions provisoires n'étaient pas satisfaisantes. Il y a eu, bien sûr, une détérioration générale des lignes d'embranchement et du matériel roulant. Nous savons que le programme de subvention pour les lignes d'embranchement a été mis en oeuvre très tôt. Puis est venu le programme de redressement. Nous savons qu'il y a eu des réparations d'urgence aux wagons, au début des années 70, effectuées pour de bonnes raisons, mais des réparations d'urgence tout de même. Nous savons qu'il y a eu l'achat de wagons-trémies par les agriculteurs eux-mêmes, grâce à la Commission canadienne du blé.

Nous savons que le gouvernement fédéral et les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ont acheté des wagons-trémies et que la province du Manitoba en a loués. Nous savons qu'il y a des frais de démerite. Nombre d'entre nous—j'étais sur la côte récemment—avons reçu des navires ancrés dans la Baie. N'oublions pas que les frais de démerite sont, dans une large mesure, payés par les agriculteurs, par le biais de la Commission canadienne du blé. Lorsque ces navires demeurent au port, incapables de livrer des céréales, comme ce fut le cas pendant certaines périodes, il y a des frais de démerite. Nous savons qu'il y a eu des pertes et des ventes reportées de céréales. C'est du domaine public. Nous savons que les producteurs devaient payer les coûts de l'entreposage des céréales sur les fermes lorsque la production était trop forte et nous savons qu'il y a eu des ventes au rabais de céréales parce qu'il était impossible d'effectuer les livraisons. Il y en a bien d'autres. Chacune de ces décisions étaient justifiées et il fallait les prendre à l'époque. Mais lorsque vous les ajoutez les unes aux autres et que vous étudiez les prévisions d'exportation de la Commission canadienne du blé, de l'ordre de 30 millions de