

M. Blais: Des grains.

• (1230)

M. Baker (Nepean-Carleton): Pour les céréales effectivement. Il s'agissait d'un tarif rigide sans aucune souplesse. Il n'y avait place pour aucune disposition élastique pour ainsi dire. J'ai connu un arpenteur que l'on appelait Rabinzky le Marsupilani. Il pouvait vous fournir un relevé cadastral adapté à toutes les circonstances en un laps de temps record.

Une voix: C'était probablement un libéral.

M. Baker (Nepean-Carleton): Je n'en sais rien, mais ce que je sais, c'est qu'il avait une rare faculté d'adaptabilité. Sous sa forme actuelle, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau n'a aucune souplesse. On parlait du principe que le prix de revient était élevé et que ce prix de revient élevé se répercutait sur toutes les autres variables entrant dans le calcul du tarif.

Quelles sont les conséquences du projet de loi? Pour la première fois, on abandonne le principe d'un tarif réglementaire pour le transport des marchandises. En d'autres termes, le coût de transport va désormais fluctuer au même titre que toutes les autres variables entrant dans le calcul du tarif. On va peut-être me dire que c'est le cas pour les autres secteurs. Je répondrai que ce ne sont pas tous les secteurs pour lesquels la loi prévoyait des frais généraux fixes ou des frais fixes, semant ainsi la confusion. La formule ne peut changer du jour au lendemain. Il ne suffit pas de dire que le projet de loi doit être adopté d'ici le 30 juin. En quoi le changement serait si important? Devons-nous changer le tarif pour le plaisir de le changer ou bien après s'être entendu? Ne va-t-on pas d'abord attendre que les parties intéressées s'entendent sur les modalités de la nouvelle formule?

Je tiens à faire remarquer aux députés que le ministre des Transports a réussi à faire ce qu'aucun autre homme politique n'avait réussi avant lui, à savoir unir l'Ouest et l'Est. L'Ouest, l'Est et le centre du pays forment un front uni. Le ministre a réussi à faire l'unanimité contre lui. Il va passer à l'histoire comme le grand unificateur national. Tout le monde est contre lui.

M. Thacker: Je croyais que le premier ministre était le seul à en être capable.

M. Baker (Nepean-Carleton): Nous croyions effectivement que le premier ministre (M. Trudeau) était le seul à pouvoir le faire, mais il semble qu'il ait un rival aujourd'hui.

C'est là où nous en sommes actuellement. Le gouvernement n'a peut-être rien à perdre dans l'Ouest. Par contre, le pays a beaucoup à perdre si le gouvernement s'obstine à ne pas tenir compte des inquiétudes légitimes d'une partie du pays. Ce débat aura permis, au moins, de montrer une chose: le gouvernement est incapable de comprendre ce pays et les forces qui contribuent à en assurer l'unité et le fonctionnement. Il aura montré que le gouvernement est incapable de comprendre les différences pour pouvoir ensuite trouver un compromis. Il faut abandonner le projet de loi.

M. Gordon Taylor (Bow River): Monsieur le Président, il s'agit probablement du projet de loi le plus important de la session, malgré le rapatriement de la Constitution.

Ce projet de loi a trait à la production des denrées alimentaires et au gagne-pain de ceux qui travaillent dans les champs et de ceux qui élèvent du bétail. Sans produits alimentaires, un pays ne peut pas exister. Ce projet de loi contribue plus que

Transport du grain de l'Ouest—Loi

n'importe quelle autre initiative prise depuis un siècle à détruire les espoirs, les ambitions et les aspirations de ceux qui produisent des denrées alimentaires.

La fin de semaine dernière, j'ai assisté à quatre réunions avec des céréaliers, des éleveurs de porc, des éleveurs de bétail, des transformateurs et quelques consommateurs. Il y avait plus de 200 personnes représentant un bon échantillon de la population de Bow River, ma circonscription; aucune ne donne son appui au projet de loi C-155 sous sa forme actuelle. Je souhaite que le ministre écoute. Si pas une seule personne ne donne son appui à un projet de loi concernant les producteurs de l'ouest du Canada, le gouvernement devrait s'arrêter et le revoir.

Il est appuyé par le caucus du Québec, mais c'est une initiative qui concerne l'Ouest. Qu'est-ce que le caucus du Québec a à voir là-dedans? Pourquoi met-il son nez là-dedans? Ce projet de loi n'aidera même pas les agriculteurs du Québec. Il pourrait aider les libéraux du Québec mais pas les agriculteurs de cette province.

Les agriculteurs du Québec ont maintenant des débouchés pour le porc. Ils ont le choix entre l'orge et le blé. Ils n'ont pas besoin de se préoccuper des éleveurs de porc de l'Alberta et de la Saskatchewan, car le futur marché de ces provinces ne contrecarrera pas le marché du Québec. Ce projet de loi les empêchera toutefois d'obtenir ces débouchés. Il mettra les éleveurs de porc et de bétail de l'Alberta et de la Saskatchewan dans l'impossibilité de continuer.

Je vois sourire un membre du caucus québécois. Est-ce votre ambition? Voulez-vous détruire l'agriculture de l'ouest du Canada? Si vous parlez ainsi, c'est que quelque chose ne tourne pas rond. Vous dites des bêtises. Pourquoi ne pouvons-nous pas essayer d'édifier le Canada tout entier au lieu d'essayer d'en détruire une partie?

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre. Je demande au député de s'adresser à la présidence.

M. Taylor: Monsieur le Président, je m'adresse à la présidence. Je dis au député qu'il dit des bêtises quand il se met à essayer de détruire le Canada. Il n'a certainement pas le droit d'en rire à la Chambre. Je le dis par votre intermédiaire, monsieur le Président.

Parlons du tarif du Nid-de-Corbeau. Ce n'était pas un problème de transports au début. Il ne s'agissait pas non plus de subventions. C'est un tarif qui a été jugé acceptable lorsqu'il a été intégré à une loi et il est acceptable depuis de nombreuses années.

C'est seulement au début des années 1960 que les problèmes devinrent évidents. Lorsqu'ils commencèrent à se manifester, le ministre les a très bien expliqués et il sait de quoi il s'agit. Premièrement, les chemins de fer ne recevaient pas un revenu juste pour leurs investissements. C'est ce que les sociétés de chemins de fer ont dit et bien des gens étaient d'accord avec elles. Par conséquent, les sociétés de chemins de fer n'entretenaient pas leurs lignes et elles ne s'occupaient pas de l'efficacité du réseau de transport, ce qui a fait du tort aux agriculteurs.

Le troisième problème s'est posé quand les agriculteurs ont constaté qu'il leur en coûtait moins cher d'expédier leurs produits tels quels de l'Ouest au lieu de les transformer eux-mêmes. On décourageait la transformation dans l'ouest du