

Transport du grain de l'Ouest—Loi

puisse déterminer ce qu'il en coûte vraiment pour transporter des céréales, et en arriver à certaines définitions et à certains calculs acceptés de tous, là encore, afin de déterminer le véritable coût de transport des céréales. Lorsque nous aurons ces chiffres, nous pourrions alors engager certaines discussions sérieuses avec les syndicats du blé et les organisations représentant les agriculteurs de tout l'ouest du Canada. Par contre, dans l'intervalle, on nage dans la fiction à moins qu'il ne s'agisse d'une tentative pour donner plus d'argent aux chemins de fer aux dépens de l'économie de l'ouest du pays et plus particulièrement de la Saskatchewan.

Nous ignorons même les conséquences de ce projet de loi. En ce qui a trait à la présentation de documents, le 23 juillet 1982, j'ai demandé au gouvernement de nous remettre tous les documents pertinents qu'il avait relativement aux subventions que reçoivent les agriculteurs américains par rapport à celles dont nous bénéficions. Ma question s'adressait au gouvernement en bloc et le ministre de l'Agriculture (M. Whelan) m'a répondu qu'il ignorait tout de l'existence des documents demandés. A moins que le gouvernement ou le ministre de l'Agriculture n'ait menti, et je ne peux l'affirmer, je dois tenir pour acquis que le gouvernement n'a effectué aucune étude sur les subventions que reçoivent les agriculteurs américains et les céréaliers canadiens.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre.

M. de Jong: Je commençais juste.

L'hon. Walter Baker (Nepean-Carleton): Monsieur le Président, mon honorable collègue qui n'avait que dix brèves minutes pour intervenir proteste en disant qu'il ne faisait que commencer; je trouve qu'il avait plutôt bien commencé. Je regrette un peu que le Règlement de la Chambre ne lui permette pas de poursuivre, mais telles sont les règles que nous avons acceptées. Nous ne disposons tous que de quelques instants pour nos exposés.

Il y a des Canadiens qui considèrent que le projet de loi C-155, sur le transport du grain de l'Ouest, n'intéresse que les gens de l'Ouest. Je ne suis pas d'accord. A cette étape de son étude, nous discutons d'une mesure d'un intérêt fondamental pour le pays. S'il est un pays dans le monde dont l'existence, l'expansion et la prospérité dépendent des transports, c'est bien le Canada. Pour bien comprendre l'importance du projet de loi, on n'a qu'à songer au rôle important qu'ont joué les chemins de fer dans notre histoire. Ils ont facilité la colonisation de l'Ouest, contribué à l'entrée de l'Ouest dans la Confédération et permis également aux producteurs de cette région qui dépendaient des chemins de fer de participer au développement du pays. Je prends aujourd'hui la parole pour dire à mes collègues, à mes amis et, en fait, à mes adversaires politiques qui siègent de l'autre côté de la Chambre que le projet de loi ne revêt pas d'importance uniquement pour l'ouest du Canada.

Il importe de dire que si nous sommes saisis d'un pareil projet de loi c'est pour un certain nombre de raisons. En effet, non seulement l'Ouest n'est pas représenté au sein du gouvernement et je veux parler d'une représentation qui compte, mais l'on ne comprend absolument pas l'importance que cette question revêt pour cette région.

Quelqu'un a dit du tarif du Nid-de-Corbeau qu'il était la Grande Charte des habitants de l'Ouest. C'est ce qui a donné pendant longtemps de la vigueur et de la substance au rôle que joue l'ouest dans la Confédération. Les gens vont bien sûr se demander pourquoi le projet visant à supprimer le tarif du Nid-de-Corbeau suscite un tel tollé. Examinons un instant la question sous un autre angle. Pensons à la société Bombardier au Québec, et imaginons que le gouvernement ait concocté un projet de loi qui aurait pour effet de faire augmenter les coûts d'exploitation de cette dernière, mettant ainsi en danger les emplois et la production et risquant de faire tomber son chiffre d'affaires après une certaine période, et imaginons que le gouvernement exige que le Parlement l'adopte avant la fin de juin. Imaginez le tollé que cela soulèverait au Québec. Or, c'est exactement ce qui se passe dans l'Ouest, et l'entreprise en cause est essentielle à l'économie de l'Ouest.

Imaginons les clameurs et l'indignation qui secoueraient la province d'Ontario si le gouvernement décidait d'intervenir dans le cœur industriel de l'Ontario et de réorganiser l'économie de cette province en proposant un projet de loi, et en limitant la durée des débats. J'entends déjà les clameurs et les grincements de dents des Ontariens.

Si le gouvernement décidait d'en faire de même avec les pêches dans les provinces de l'Atlantique, n'y aurait-il pas des protestations véhémentes, surtout si le gouvernement menaçait de recourir à toutes les astuces permises par le Règlement de la Chambre si une telle loi n'était pas adoptée assez rapidement par le Parlement? Les gens ne protesteraient-ils pas énergiquement s'ils étaient menacés de ne pas pouvoir s'exprimer au sujet d'une question d'une telle importance? Pour les Canadiens de l'Ouest, cette question est tout aussi importante. J'ai déjà dit que le cœur du problème, c'est que le parti libéral n'est pas représenté dans l'Ouest du Canada, et je maintiens que c'est vrai.

Un soir, le ministre des Transports (M. Pepin) a déclaré publiquement, en ma présence: «Nous n'avons aucune base dans l'Ouest du Canada, et nous avons tout misé sur le tarif du Nid-de-Corbeau». Cela semble résumer l'attitude du gouvernement. Le ministre dit «Ces mots s'adressaient à un certain public». Mais il a dit cela à la télévision, et nous étions tous les deux dans le champ des caméras. C'est donc une déclaration publique. S'il avait dit cela en privé, je n'y ferais certainement pas allusion. Quiconque en veut la preuve n'a qu'à s'adresser à la firme Ottawa Cablevision.

M. Pepin: Oh, j'ai dit la même chose dans l'Ouest.

M. Baker (Nepean-Carleton): En visionnant ce film, on pourra voir le député de Nepean-Carleton qui semble sidéré par les propos du ministre. Je n'en croyais pas mes oreilles. Tout est là, dans cette phrase «nous n'avons rien à perdre dans l'Ouest, et nous avons donc tout misé sur le tarif du Nid-de-Corbeau».

Quelle est l'importance du Nid-de-Corbeau? Qu'est-ce que c'est exactement? Le tarif du Nid-de-Corbeau, sur lequel les gens peuvent compter depuis de nombreuses années, stipule un tarif-marchandises fixe pour le transport des biens.