

L'Alberta et le Québec protègent féroce­ment leurs droits et sont probablement les deux provinces qui se préoccupent le plus des droits provinciaux. Or, ces deux provinces appuient fortement l'accord de libre-échange. Si elles étaient convaincues que l'accord de libre-échange minimiserait leurs droits, elles seraient les premières à frapper à notre porte pour nous faire connaître leurs préoccupations. Mais, on ne les a pas entendues.

Le 4 mai 1988, le comité sénatorial permanent des affaires étrangères, dans toute sa sagesse, a présenté son rapport sur les pouvoirs constitutionnels et l'accord de libre-échange. Le comité a établi que le gouvernement fédéral avait parfaitement le droit de mettre en oeuvre l'accord de libre-échange. L'article 6 dit simplement que nous pouvons mettre en oeuvre l'accord de libre-échange. C'est exactement ce que nous faisons et ce que nous ferons une fois que l'entente sera adoptée par la Chambre des communes.

M. Les Benjamin (Regina-Ouest): Monsieur le Président, c'est avec grand plaisir que j'interviens dans ce débat pour appuyer les motions n^{os} 5, 6 et 8. Vous remarquerez j'espère que je les ai mentionnées, et j'essaierai d'y revenir.

La motion n^o 5 demande à supprimer certains articles. L'article 5 prétend faciliter la concurrence loyale. Eh bien, cette situation de concurrence loyale, nous nous y butons depuis le projet de loi de déréglementation des transports, déréglementation qui a été amorcée par les libéraux comme mon collègue me le rappelle. Ne nous leurrons pas. Déréglementation, privatisation et accord commercial font tous partie de la même opération. Ce sont ses trois volets essentiels.

Ce que nous constatons, c'est que ce qu'on appelle la concurrence loyale dans la nouvelle Loi nationale sur les transports et dans l'accord de libre-échange, c'est une rigolade. Cela augmente au contraire la concurrence déloyale du côté américain. Permettez-moi de donner un exemple. La Loi nationale sur les transports prévoit des tarifs concurrentiels. Cela veut dire qu'une société de chemin de fer ou de transport routier, mais plus spécialement un chemin de fer américain, pourrait négocier un tarif de transport avec International Nickel de Sudbury ou une société de produits forestiers de Thunder Bay ou de Colombie-Britannique. Les chemins de fer canadiens doivent acheminer ce produit de son point d'origine jusqu'à la frontière américaine pour sa part du prix de ligne concurrentiel. Cela serait acceptable si l'accord de libre-échange nous permettait de faire de même aux États-Unis, mais il ne le permet pas. Les prix de ligne concurrentiels sont interdits aux États-Unis, de sorte que nous ne pouvons pas faire aux sociétés ferroviaires américaines ce qu'elles nous font à nous. L'accord devrait renfermer la clause suivante: «Nous vous traiterons ainsi que vous nous traitez».

● (2150)

Lorsque nous avons proposé un amendement approprié à la Loi nationale sur les transports, les conservateurs l'ont refusé. Ils ont déclaré qu'ils avaient contracté un accord visant à favoriser la concurrence équitable. J'aimerais bien que les conservateurs me disent ce qu'il y a d'équitable dans des prix de ligne concurrentiels qui sont permis au Canada et ne le sont pas aux États-Unis. Même si je ne passe pas pour un incondi­tionnel du CP, je dois reconnaître qu'il a raison pour une fois quand il dit que la Loi nationale sur les transports et l'accord de libre-

échange vont réduire ses recettes provenant de la circulation transfrontalière de 300 millions de dollars. Pour sa part, le CN déclare qu'ils risquent de lui faire perdre 500 millions de dollars de revenus.

Je conserve à mon cabinet un exemplaire d'un bordereau d'expédition que j'ai reçu dans une enveloppe brune ordinaire. Il s'agit d'un contrat confidentiel auquel s'applique le prix de ligne concurrentiel pour le transport d'un plein wagon de contre-plaqués fabriqués à l'extérieur de New Westminster qui doit parcourir tout d'abord 25 milles vers le sud et emprunter la ligne Burlington Northern après avoir franchi la frontière américaine. Il doit ensuite parcourir la distance de Seattle à Minneapolis, puis emprunter la ligne Conrail de Minneapolis à Port Huron. Le wagon doit parcourir ensuite les 30 derniers milles pour atteindre Kitchener, en Ontario, en empruntant la ligne du CN. Le bordereau d'expédition ne mentionne ni poids ni prix du transport, seulement une note «destination ferroviaire, peser le wagon pour vos frais de transport». Le Canadien National lui-même a dû peser le wagon afin d'obtenir ses frais de transport pour les derniers 30 milles. La voie de ceinture des premiers 25 milles est la propriété conjointe de la Burlington Northern et d'un groupe de sociétés ferroviaires.

Ordinairement, ce convoi aurait emprunté les voies du CN ou du CP de l'est à l'ouest du Canada. Mais non, il s'est dirigé vers le sud, puis vers l'est pour enfin revenir au Canada. Les toriers vantent les mérites de la concurrence loyale, mais ils ne savent pas de quoi ils parlent.

Je regrette de dire que nos bons voisins américains ont la réputation—la mauvaise réputation—de ne pas respecter les ententes. L'histoire nous dit que, depuis 1812, ils ont souvent violé les contrats, les ententes et les traités que nous avons passés avec eux. Je peux dire la même chose du gouvernement actuel. J'ai toujours cru que lorsqu'on signe un traité ou conclut un arrangement, ou n'a qu'une parole. Je ne puis m'empêcher de remarquer la façon dont le gouvernement viole l'accord que le gouvernement de la Saskatchewan, le gouvernement fédéral et les autochtones de notre province ont conclu en 1976. Il refuse de le mettre en oeuvre. Il ne s'agit pas simplement des Américains; le gouvernement ne tient pas parole. Il ne respecte pas les engagements pris par le gouvernement fédéral au pouvoir avant qu'il ne prenne en main les destinées du pays. J'ai toujours cru que les gouvernements honoraient les accords et les traités conclus par leurs prédécesseurs.

Le gouvernement parle beaucoup de libéraliser les conditions d'investissement. J'ai eu une longue conversation téléphonique avec le représentant de l'Association canadienne du camionnage, la semaine dernière. A la suite de la conclusion de l'accord de libre-échange et de la mise en oeuvre de la nouvelle Loi nationale sur les transports et de la déréglementation, les sociétés de camionnage établiront dorénavant des centres de profit aux États-Unis, car les lois fiscales dans ce pays leur permettront d'amortir un semi-remorque en trois ans au lieu de dix comme au Canada.

Nous sommes loin d'offrir des avantages fiscaux comparables à ce qui existe aux États-Unis. La concurrence est déloyale et ainsi nos investissements quittent le pays pour les États-Unis, à la suite de la politique du gouvernement. Celui-ci parle de libre-échange, mais pour moi c'est du commerce