

*Initiatives ministérielles*

lois spécifiques, par exemple leur loi sur les sûretés qui a été adoptée il y a tellement longtemps, tandis qu'elle n'est en vigueur que depuis une dizaine d'années dans certaines provinces de notre pays. Compte tenu du fait qu'ils ont choisi d'avoir une économie dynamique et axée sur l'entreprise commerciale, nous savons maintenant pourquoi l'économie des États-Unis et celle du Canada sont si différentes.

• (1810)

Cela nous amène au projet de loi dont la Chambre est saisie aujourd'hui. Il s'agit de l'une de ces lois fondamentales qui montrent que notre économie n'a pas réussi à concurrencer les économies rivales. La loi sur la faillite montre vraiment ce que les lois sont et étaient, ainsi que la réforme que nous entreprenons.

Soyons réalistes. Tout projet de loi commercial comporte deux aspects quand on l'aborde, l'étudie et l'adopte finalement. Il fournit une protection à ceux qui sont dans le système, mais, ce qui est tout aussi important dans n'importe quel projet de loi, il peut et il doit fournir l'occasion de créer un climat propice aux affaires et, comme nous le savons aujourd'hui dans une économie planétaire, qui favorise l'économie canadienne à l'échelle internationale.

Quand on considère ce projet de loi comme un aparté et qu'on pense à ce qui se passe à la Chambre depuis les trois courtes années que nous sommes ici et qu'on repense à l'accord commercial que nous avons adopté pour la première fois en 1988 à la toute première séance de la Chambre, on voit que l'harmonisation revenait constamment sur le tapis. Le succès du commerce dépend de l'harmonisation entre les États-Unis et le Canada. Nous en entendrons parler, j'en suis certain, lorsque l'accord commercial avec le Mexique commencera à prendre forme, non pas que j'en sois partisan, à mesure que nous progresserons dans ce sens.

Le succès du commerce dépend de l'harmonisation des normes entre nos deux pays. Je veux élargir cette notion parce que j'estime que cette harmonisation, bien qu'elle comprenne des normes et, dans d'autres domaines, les lois commerciales des deux pays, a été manifestement négligée à notre détriment par le gouvernement du jour dans le processus de négociation en vue de conclure un accord commercial avec les États-Unis. On peut voir aujourd'hui que notre négligence, notre incapacité à harmoniser nos lois de manière à rendre nos entreprises aussi concurrentielles que les entreprises américaines, est l'un des principaux facteurs qui expliquent pourquoi

l'accord commercial ne fonctionne pas, pourquoi il existe une telle disparité sur le plan de la création d'emplois.

Permettez-moi de vous donner un exemple concernant l'une de nos plus grandes industries, celle de l'aviation. Vous conviendrez avec moi que l'industrie de l'aviation est capitale pour l'avenir du Canada et qu'elle occupe une place très importante dans notre politique des transports.

Il y a quelque temps, le gouvernement a proposé une politique d'ouverture des espaces aériens en Amérique du Nord. Cette politique signifie, somme toute, que la totalité des compagnies d'aviation des États-Unis peuvent venir au Canada chercher des voyageurs sans risquer d'être accusées de cabotage et que les deux grandes compagnies canadiennes peuvent en faire autant, aux États-Unis. Ainsi, le marché du transport aérien des deux pays serait entièrement libre.

À l'époque, au comité des transports, nous avons examiné à fond ce concept. Nous sommes allés un peu partout au Canada. Nous avons entendu toutes sortes d'exposés et nous avons finalement présenté un rapport au ministre des Transports.

Le jour même où nous avons présenté notre rapport au ministre des Transports concernant l'ouverture de l'espace aérien, Pan American Airlines, qui dispute le trafic canadien et le trafic international avec nos propres compagnies aériennes, a intenté une procédure de faillite en vertu de l'article 11 pour crédit en blanc; elle a demandé la restructuration d'une dette de plus de 7 milliards de dollars pour pouvoir continuer d'exercer son activité. Depuis, Pan American Airlines n'a pas manqué un vol, en dépit de cette dette sans garantie de plus de 7 milliards de dollars dont les tribunaux ont été saisis et qui est en voie de restructuration.

Environ deux ans avant, Eastern Airlines avait elle aussi intenté une procédure de faillite en vertu de l'article 11. Vous savez qu'Eastern Airlines a eu un comptoir à l'aéroport d'Ottawa et qu'elle a fait concurrence pendant deux ans à Canadian International, Air Canada et d'autres transporteurs. Elle a également fait concurrence à Inter Air qui offrait un vol entre Toronto et Montréal et qui n'est plus en service parce qu'elle ne pouvait plus payer ses factures, sauf erreur. Je devrais vérifier l'authenticité de ce que je dis, car je ne voudrais pas vous induire en erreur. Mais je ne pense pas que la société Inter Air existe encore. Tandis que nous subissons sa concurrence au Canada, Eastern Airlines, sous le coup d'une procédure de faillite, a continué à livrer concurren-