

Transports—Loi

M. le vice-président: Le député de St. Catharines (M. Reid) peut poser une question brève.

M. Reid: Puis-je demander au député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine (M. Gray) ce qui distingue la politique de déréglementation du gouvernement de celle des États-Unis et qui en fait une loi réellement canadienne?

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Il s'agit d'une loi véritablement canadienne en ce sens qu'elle s'inscrit dans le cadre de la réforme de la réglementation économique et je voudrais insister sur ce point, monsieur le Président. Quand il est question de la déréglementation, les députés redoutent parfois de la voir s'étendre à tous les domaines. Il s'agit d'une réforme de la réglementation économique et non pas d'une déréglementation générale. C'est une mesure vraiment canadienne en ce sens qu'en 1987 notre situation économique est nettement meilleure qu'elle ne l'est aux États-Unis. Ces derniers ont déréglementé complètement le secteur des transports. Tel n'est pas l'effet de ce projet de loi. Prenons les dispositions que nous avons prévues pour le Nord et les régions éloignées. En Alaska, les Américains ont complètement déréglementé les transports. Nous ne l'avons pas fait. Nous avons maintenu une réglementation. Nous garantissons des services essentiels. Nous conservons la possibilité de lancer des appels d'offres pour les services aériens. C'est une loi vraiment conçue pour aider les Canadiens d'un océan à l'autre.

● (1600)

M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe au débat sur le projet de loi C-18. Je voudrais d'abord remercier le député de Westmorland—Kent (M. Robichaud) d'avoir accepté de changer de place avec moi cet après-midi.

J'ai fait mes débuts à la Chambre en 1984 et j'ai eu la chance d'être affecté au comité permanent des transports. J'ai trouvé très intéressant d'examiner, dans un comité permanent, les principes énoncés dans le document *Aller sans entraves*, de voir ensuite la réaction d'une partie du pays, puis le projet de loi qui a ensuite été élaboré et maintenant le débat sur cette mesure. Il n'arrive pas souvent qu'un député novice puisse, en deux ans à peine, voir le processus se dérouler d'un bout à l'autre et je me réjouis d'y avoir joué un rôle.

Pour me préparer au débat d'aujourd'hui, j'ai examiné mes notes et relu certaines déclarations qui ont été faites devant le comité permanent des transports. Non seulement je comprends de mieux en mieux ce qui se passe à la Chambre et au Canada...

M. McInnes: Souvenez-vous de Robert Burns.

M. Angus: Oui, souvenez-vous de Robert Burns.

De toute évidence, les changements apportés à la Loi nationale sur les transports sont conformes à l'idéologie du gouvernement conservateur. Ils correspondent à la stratégie que ce dernier a adopté dans plusieurs domaines. Malheureusement, cette orientation l'amène à brader ou à chambouler l'économie canadienne. En fin de compte, les Canadiens perdront en partie le contrôle de la situation et profiteront moins de leur travail et de leurs investissements.

Je voudrais énumérer brièvement les domaines qui sont touchés par les visées du gouvernement. Cela englobe le libre-échange et les questions qui sont mises sur le tapis ou qui sont

négoциées sous la table ou sur le côté. Nous discutons de certaines questions avec nos voisins du sud. Il y a des questions à négocier, telles que l'accord sur l'automobile et maintenant les offices de commercialisation. Comment oublier celles du bois d'oeuvre, des bardeaux, du porc et du sucre? Il y a aussi le projet de loi sur les brevets des médicaments, qui vise à donner aux multinationales américaines la liberté de faire autant d'argent qu'elles le pourront, sans que les consommateurs canadiens soient protégés. Le gaz naturel est un autre exemple; sous la pression des États-Unis, nous déréglementons ce secteur. Le gouvernement américain et les représentants de la sidérurgie américaine parlent maintenant de s'attaquer aux importations d'acier aux États-Unis. Qu'est-ce qui viendra ensuite? Les exportations d'électricité du Québec, du Manitoba et de l'Ontario? Ou l'eau? En sera-t-il aussi question à la table des négociations?

Les répercussions de la Loi nationale des transports ou de la déréglementation prévue dans le projet de loi C-18 font mieux ressortir ce vaste dessein. Nous, au Canada, travaillons de concert le plus possible. Nous échangeons entre nous et partageons les ressources de l'Ouest avec l'Est, et les produits finis de l'Est avec l'Ouest. Une longue bande routière et une bande ferroviaire traversent le pays sur toute sa longueur. Avec le temps, ces bandes seront rompues, fragmentées, par d'autres courants du nord au sud. Nous avons vu déjà expédier des grains spéciaux de Vancouver à Seattle, puis ailleurs par bateau. Nous avons vu la potasse de l'ouest du Canada traverser la frontière entre la Saskatchewan et les États-Unis et être transportée par train jusqu'à Chicago, évitant ainsi un trajet canadien de milliers de milles par chemin de fer et de centaines de milles par voie d'eau. Nous voyons même le minerai de fer du Labrador et du Québec être expédié vers la côte est des États-Unis, puis transporté par train jusqu'aux aciéries du lac Érié. Le ruban ferroviaire qui nous relie et nous unit pourrait n'être plus considéré comme nécessaire à cause des liens nord-sud. Le bouquet, ce sera l'adoption du projet de loi C-18. Ce projet de loi n'ouvre pas seulement la porte à cette orientation nord-sud, mais il la favorise par sa structure.

Pour parler franchement, le CN et le CP sont aussi coupables que le gouvernement parce qu'ils ont acquis des filiales aux États-Unis. Ils transportent les marchandises canadiennes en passant par ce pays sur leurs propres voies et font ainsi perdre des emplois aux travailleurs canadiens. Si nous adoptons la même orientation nord-sud pour le camionnage—et nous ne pesons pas lourd dans le monde des transports en Amérique du Nord—nous verrons les grandes entreprises de transport des États-Unis absorber nos petites entreprises. La plus grande société de camionnage canadienne ne représente environ que le trentième d'une grande entreprise aux États-Unis. Ces grandes entreprises profitent des économies d'échelle et des réseaux établis. Tout est en place. Elles pourraient très bien s'emparer de notre marché et acculer les entreprises canadiennes à la faillite. Quelques travailleurs canadiens se trouveraient peut-être un emploi au sein de ces entreprises américano-canadiennes mais à quel prix? Devraient-ils accepter des salaires inférieurs et se plier aux règles des États-Unis? Un tel scénario est inacceptable. Notre souveraineté est trop précieuse pour laisser cela se produire.