

Étant originaire de l'Ouest, je puis vous dire, tout à fait entre nous, monsieur l'Orateur, que mes concitoyens veulent bâtir et non détruire. Mais nous, habitants de l'Ouest, devons avoir notre mot à dire dans les décisions qui se prennent. Nous devons contribuer à tracer l'orientation et l'avenir du pays.

Je veux maintenant parler d'une autre lacune fondamentale de cette résolution, c'est-à-dire son silence et celui du gouvernement face à l'érosion continue de notre unité économique, unité économique que l'on appelle Canada.

Pour que notre pays soit fort, il nous faut un marché commun canadien fort. Nous nous sommes tant préoccupés des questions qui nous divisaient, que nous avons oublié que de nombreux facteurs qui servent à nous unir peuvent aussi favoriser notre stabilité et notre croissance économiques, tout en facilitant l'interdépendance et améliorant les perspectives.

Nous ne devons pas oublier combien notre association économique représente un potentiel formidable. La balkanisation de notre économie par les gouvernements provinciaux, aidée et favorisée par les politiques fédérales qui sont parfois des politiques égocentriques et parfois très égoïstes, ne présage rien de bon pour notre avenir économique. Dans une telle situation, baignant dans une atmosphère aussi nocive, je ne vois pas comment les choses pourraient s'améliorer. Car le gouvernement actuel refuse et de consulter et de collaborer. Il aime plutôt tenir tête. Et la situation, loin de s'améliorer, ne fait que se détériorer. Je dois dire qu'en 13 ans, le premier ministre ne s'est jamais intéressé à ce problème fondamental.

Pour mieux illustrer ma pensée, je voudrais citer un document intitulé: «La coopération économique interprovinciale: Vers la création d'un marché commun canadien». Ce document a été publié par le ministre de l'Industrie et du Tourisme de l'Ontario, l'honorable Larry Crossman. Voici ce qu'on peut y lire à la page 6:

Si nous voulons réussir à renforcer et à renouveler le Canada, nous devons commencer par nous engager sérieusement non seulement à renouveler les accords constitutionnels mais aussi à nouer de solides liens économiques entre les différentes régions du Canada.

Il nous faut créer un nouveau réseau de relations économiques et politiques compatibles avec nos potentiels actuels—dans les Maritimes, au Québec, en Ontario et dans l'Ouest—de manière à nous épauler mutuellement dans une véritable association favorable à l'unité nationale.

Mais depuis quelques années, les liens économiques traditionnels qui unissaient les provinces canadiennes n'ont cessé de se relâcher.

Et si nous n'enrayons pas ce processus, cette érosion menace la survie même de notre pays.

Monsieur l'Orateur, pour que notre pays survive, non seulement doit-il être une entité politique viable mais aussi une entité économique viable.

Je considère qu'il existe de trop nombreux obstacles et de trop nombreuses restrictions à la circulation des biens et des services, du travail et du capital. Loin d'en construire de nouvelles, nous devons commencer à supprimer ces barrières. La même étude donne un autre fait qui m'aurait paru amusant s'il n'était pas vrai. A la page 6, on lit ceci:

En fait, l'ambassadeur du Canada auprès de la Communauté économique européenne a déclaré «que les barrières tarifaires entre les divers pays d'Europe n'étaient pas moins nombreuses que celles qui séparent les diverses provinces du Canada».

Qu'a-t-on fait en ces 13 dernières années? On a augmenté le nombre des barrières et des obstacles, au lieu de les supprimer.

### La constitution

Il y a eu ni collaboration, ni concertation. La faute n'incombe pas entièrement aux provinces. Plus loin dans la même étude, on lit ceci:

Toutefois, la question des «barrières tarifaires» n'est en réalité que symptomatique d'un problème plus vaste et peut-être plus important: l'absence de stratégies d'expansion économique régionale.

En réalité, c'est la mise en œuvre de stratégies concurrentielles au lieu de stratégies d'expansion économique régionale complémentaires, qui menace la structure économique même, nécessaire à la survie de notre nation.

Ces barrières sont non seulement décevantes, mais elles sont également coûteuses. Elles retardent le progrès et créent de la tension. Les provinces ont eu tendance à conserver chez elles leurs avantages économiques. Cela s'est cependant fait au prix d'une plus grande intégration et d'une plus grande spécialisation au plan économique. Comme conséquence de cette spécialisation entre autres, nos importations de produits manufacturés sont les plus élevées du monde. Pourquoi? Pour la bonne et simple raison que nous avons fragmenté notre propre marché national. Nous avons favorisé la partie aux dépens du tout. Nous avons envisagé les choses avec des œillères. Nous n'avons pas su reconnaître nos possibilités commerciales. Si nous ne faisons rien à ce sujet, notre secteur manufacturier continuera à dépérir et nous ne réussirons pas à redonner de l'essor à notre économie. Les obstacles sont fort nombreux: les politiques provinciales d'approvisionnement, la présence de règlements équivalents à de nombreuses barrières non tarifaires, l'absence de normes provinciales uniformes en ce qui concerne l'achat de boissons alcooliques, ainsi de suite. Ma province de l'Alberta a connu une grève de la bière pendant près d'un an. A qui a-t-elle profité? Aux Américains. La bière américaine s'est trouvée en grande demande. Il y a également différents régimes de licences et de certifications, des obstacles aux mouvements de capitaux et de main-d'œuvre, des politiques de concurrence et d'achat de terrains, des politiques d'embauchage, des offices de commercialisation, des obstacles à la mobilité des carrières libérales, des mesures fiscales et non fiscales, etc. Nous oublions que nous ne sommes pas seulement des partenaires politiques, mais aussi des partenaires économiques.

● (2040)

Le transport est un sujet qui me tient à cœur. Je voudrais parler de la partie III de la loi nationale sur les transports, qui a été votée en 1967. Elle devait fournir d'encadrement juridique aux transports interprovinciaux avec sa partie III. Elle n'a jamais été votée ou appliquée. L'État fédéral réglemente les transports ferroviaires, maritimes et aériens, et dispose d'un mécanisme de contrôle et d'exécution. En matière de transports routiers, il y a dix séries de règlements, et pas d'uniformité. Cela gêne le commerce interprovincial. Cela est coûteux, cela impose des retours à vide. A une époque où nous cherchons à améliorer notre rendement énergétique, ce régime est un facteur de gaspillage, et surtout il freine la création à l'échelle nationale d'un réseau de transport intégré, multimodal.

Ces obstacles, ces restrictions et ces dispositions, diminuent les chances du Canada et des Canadiens. Le temps est venu de parler de collaboration régionale au Canada. L'étude se termine à la page 9 sur les mots suivants: