

## Transports—Loi

## LA LOI NATIONALE DE 1986 SUR LES TRANSPORTS

## MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le vendredi 19 décembre 1986, de la motion de M. Crosbie: Que le projet de loi C-18, concernant les transports, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé à un comité législatif.

**M. le vice-président:** La dernière fois que le projet de loi C-18 a été débattu, le député de Regina-Ouest (M. Benjamin) a proposé un amendement sur lequel la présidence a réservé sa décision. J'ai eu le temps d'examiner l'amendement. Je suis prêt à l'accepter et à en saisir la Chambre. M. Benjamin propose l'amendement suivant:

Qu'on modifie la motion en supprimant tous les mots après «Que» et en les remplaçant par ce qui suit:

Le projet de loi C-18, concernant les transports, ne soit pas lu maintenant pour la 2<sup>e</sup> fois, mais que l'ordre soit annulé, le projet de loi retiré et le sujet renvoyé au comité permanent des transports.

[Français]

**M. Darryl L. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Monsieur le Président, trop peu souvent avons-nous la chance de prendre une partie de notre destin, de notre avenir à bras-le-corps. Dans le domaine des transports, la dernière législation majeure, le dernier changement d'importance a eu lieu en 1967. Monsieur le Président, il s'en est passé des choses en 20 ans. De sérieux changements ici au Canada, en Ontario, au Québec, en Colombie-Britannique, des changements de mentalité et des modifications importantes dans nos façons de négocier avec nos voisins, proches et lointains. Nos productions et nos méthodes de production ont changé elles aussi.

Toute notre histoire, monsieur le Président, avait déjà été établie sur notre génie à pouvoir nous déplacer le mieux possible, le plus rapidement possible pour survivre au mieux contre les pires éléments. Le transport, monsieur le Président, a toujours été le ciment de notre politique nationale.

Notre dépendance vis-à-vis de nos réseaux de transport est d'autant plus forte qu'une grande partie de notre force économique est fondée sur l'exportation de nos produits. La qualité de nos produits, nos prix et la fiabilité de nos systèmes de livraison peuvent et devraient faire la différence. Posons-nous donc certaines questions avec courage, monsieur le Président. Le Canada possède-t-il aujourd'hui, pour demain, des réseaux de transport de passagers et de marchandises adaptés à ces nouvelles réalités?

L'approche du gouvernement aux problèmes des transports correspond-elle aux récents changements, aux derniers bouleversements survenus sur le plan économique, ici au pays, et dans nos autres marchés traditionnels?

Récemment, notre principal partenaire économique a pris de nouvelles dispositions en matière de transport.

Il est bien évident que nous ne sommes pas obligés de copier nos voisins du Sud. Il est aussi transparent que nous ne pouvons pas ne pas tenir compte des retombées, des décisions de ce même voisin. D'autant plus que presque 80 p. 100 de notre commerce extérieur dépend de ce partenaire. Et cela, monsieur le Président, qu'on aime ou qu'on n'aime pas cela, c'est la réalité.

Nous n'avons pas l'intention d'oublier cette réalité. Si nous ne changeons pas, si nous ne nous adaptons pas, nous risquons fort de voir une partie importante de notre commerce extérieur

nous échapper et il est pas mal plus difficile de reconquérir des marchés que de les perdre.

**M. le vice-président:** A l'ordre! Comme il est 17 heures, la Chambre abordera maintenant l'étude des affaires inscrites aux noms des députés, selon l'ordre indiqué au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

• (1700)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES—  
MOTIONS

[Traduction]

## LE COMMERCE

## LA LIBÉRALISATION DU COMMERCE INTERPROVINCIAL

**M. Dave Nickerson (Western Arctic)** propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le commerce interprovincial ne devrait pas être restreint.

Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole pour entamer le débat sur cette motion. C'est probablement l'une des motions les plus brèves inscrites au *Feuilleton*, mais cela ne lui enlève rien de son importance. Je dois avouer que je suis un fervent partisan du libre-échange. Je crois fermement en théorie et en pratique que, comme il a été démontré, la libre circulation des biens et des capitaux, ainsi que de la main-d'oeuvre d'ailleurs, offre le maximum d'avantages à un maximum de personnes. En général, à mon avis, la plupart des Canadiens et leurs gouvernements, aux paliers provinciaux et fédéral, appuient ce principe. Ils l'acceptent en général mais déclarent ensuite qu'ils font certaines réserves.

Le rapport de la Commission Macdonald, préparé en grande partie sous les auspices du gouvernement précédent, était, naturellement, en faveur du libre-échange. Le gouvernement du Canada voudrait étendre les négociations du GATT à l'échelle mondiale. Naturellement, nous avons aussi actuellement de très importants entretiens bilatéraux avec les États-Unis. Les conséquences néfastes des récentes mesures protectionnistes prises par les États-Unis montrent combien il importe de conclure cette entente bilatérale avec notre voisin du Sud, notre principal partenaire commercial.

Cependant, il est temps, je pense, que nous examinions la situation à l'intérieur de nos propres frontières, chez nous, au Canada. A l'époque de la Confédération, le Canada devait reposer sur le principe d'une union douanière et commerciale. C'était le concept initial dont s'inspiraient les Pères de la Confédération. Si l'on examine ce qui était alors l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867, rebaptisé depuis la Loi constitutionnelle, nous voyons à l'article 91 que le gouvernement fédéral était le seul compétent en matière de réglementation commerciale. L'objectif était d'empêcher les diverses provinces, les anciennes colonies, de restreindre les échanges interprovinciaux. De même, la constitution de cette époque plaçait sous la compétence du gouvernement fédéral d'autres secteurs comme la navigation et le commerce maritime, les lettres de change et les billets à ordre, les offres légales et les brevets. Tous ces domaines relevaient entièrement du gouvernement fédéral.