

*Transports—Loi*

Les producteurs canadiens produisent chaque année pour 500 milliards de biens et services dont approximativement 300 milliards de biens, et parmi ces 300 milliards nous en exportons 120 milliards à l'étranger dont 95 milliards aux États-Unis. Alors si notre politique concernant la déréglementation des transports a pour effet de diminuer le coût des produits que les Canadiens et que les importateurs étrangers doivent payer, cela aurait été un succès. Et je vais vous donner quelques données, monsieur le Président, pour démontrer jusqu'à quel point le coût du transport est important dans notre processus canadien de production.

Si on considère par exemple l'industrie primaire au niveau de l'agriculture lorsque le produit est rendu entre les mains du premier acheteur, c'est-à-dire du grossiste ou d'un nouveau transformateur, en agriculture, il y a déjà 3.2 p. 100 de coûts qui sont relatifs au transport; dans le domaine de la forêt, 4.6 p. 100; pour le fer et les mines, 10.8 p. 100; le charbon, 9 p. 100; l'amiante, 10.3 p. 100; le gypse, je pense que tout le monde est entouré de gypse au Canada soit dans son logement soit dans sa maison, alors le gypse, avant qu'il ne soit livré pour le premier niveau de transformation, il y a déjà 51 p. 100 de coûts de transport. Le sel, un autre exemple, 38 p. 100; le gravier et le sable, 26 p. 100.

Si on se réfère au côté manufacturier et qu'on regarde l'incidence du transport au niveau de l'entreprise manufacturière avant que les produits n'aient été livrés aux grossistes, et ce sont des chiffres qui doivent être cumulatifs par rapport à ceux que j'ai déjà mentionnés, alors dans le domaine des moulins à scie on constate des frais de transport de 10.9 p. 100, dans les pâtes et papiers, 5.3 p. 100, les lingots d'aluminium, 5.3 p. 100, les produits pétroliers et de charbon, autrement des hydrocarbures plus ou moins raffinés, 10 p. 100; les fertilisants, 8.5 p. 100, et j'en passe.

C'est donc dire, monsieur le Président, que les incidences sur les transports dans le coût de nos produits sont très significatives et c'est pour cette raison que, aujourd'hui, nous voulons influencer vers la baisse le coût de nos produits. Nous n'avons qu'à regarder autour de chacun de nous pour voir le coût du transport qui est caché dans les produits de consommation, soit durables soit passagers, que nous utilisons, par exemple, notre appareil de télévision contient des hydrocarbures raffinés, il s'agit de pièces de plastique qui contiennent du cuivre, différents métaux; notre logement, des meubles et de l'éclairage; sur notre table, des fruits qui viennent de bien loin, des viandes à un coût de transport significatif, des sucreries, etc.. Chaque jour, la famille canadienne paie pour du transport, paie d'une façon significative peut-être 20, peut-être 30 p. 100 du coût des produits de consommation et, à toutes fins pratiques, du coût de transport.

C'est pour cela que notre projet de déréglementation, pour permettre à l'entreprise d'être plus inventive et de diminuer les coûts, nous allons le mettre en place, nous allons le défendre, nous allons le faire, premièrement, pour réduire les coûts au consommateur canadien et, deuxièmement, dans le contexte, et je le mentionnais antérieurement, nous allons le faire pour nous permettre d'avoir un accès plus facile sur le marché des exportations. On sait que les pourcentages dans le coût d'un produit sont très importants: 2 p. 100, 5 p. 100, 7 p. 100. Et souvent c'est ce léger pourcentage qui fait que nos produits

sont achetés à l'étranger. C'est donc pour cela que, en confiant à l'entreprise privée la possibilité d'être inventive et de rationaliser les moyens de transport qu'ont les entreprises et les citoyens canadiens, nous allons diminuer les coûts. Les consommateurs vont bénéficier de cette diminution du taux du transport par rapport au prix qu'ils paient pour leurs produits.

De la même façon, les consommateurs, depuis que nous sommes au pouvoir, monsieur le Président, depuis septembre 1984, les consommateurs ont vu les taux d'intérêt—hier on voyait que le taux d'escompte de la Banque du Canada était rendu à 7.5 p. 100. C'est la première fois depuis 1973. Il est gênant de dire que l'administration libérale, avec le concours des socialistes, a fait en sorte que les Canadiens ont du payer, particulièrement au cours de l'année 1981, 22 3/4 p. 100 d'intérêts. Et le gouvernement du Canada empruntait des milliards de dollars pendant ce temps-là, et nous, nos enfants et nos petits-enfants devront payer pendant des générations. Notre législation sur les transports va abaisser les coûts des produits, c'est important. En abaissant les coûts des produits, ce que les libéraux n'ont jamais compris, cela nous donne plus de facilité sur le marché extérieur, sur le marché américain, donc cela donne des commandes plus intéressantes, une concurrence plus facile.

Notre gouvernement confie à l'entreprise privée, aux gens dynamiques du secteur des affaires, la tâche qu'on sorte vainqueurs, nous, les Canadiens, du nouveau contexte économique mondial où la concurrence est de plus en plus vive et difficile. Et c'est en confiant à ces experts de l'entreprise privée les meilleures façons, les meilleurs chemins de concurrencer l'étranger qu'on va y parvenir. Ce n'est pas en laissant cette responsabilité aux technocrates et à la haute bureaucratie qui est trop loin des problèmes.

En octobre 1980, les États-Unis ont passé le *Staggers Rail Act*. C'est une législation américaine, et on parle de 225 millions de citoyens, un gouvernement très sérieux, un des plus forts gouvernements au monde, les Américains ont décidé, eux aussi, qu'il était opportun de procéder à une déréglementation dans le domaine des transports. Je pense que nous avions à ce moment-là un gouvernement qui n'a pas compris l'importance de cette adaptation à la conjoncture économique et pendant les quatre ans qui ont suivi, jamais notre gouvernement n'a fait un geste pour la déréglementation, autrement dit l'adaptation aux moyens modernes de production et de distribution. Quels sont les effets de cette déréglementation américaine? Un effet important: la concurrence a fait baisser le coût des marchandises. Cela s'est fait aux États-Unis et cela va se faire ici.

Pendant ce temps-là, les Canadiens dirigés par les libéraux n'ont pas eu la possibilité de concurrencer les États-Unis. Au contraire! La non-action des libéraux a favorisé le développement aux États-Unis de systèmes de *by-pass* et les communications téléphoniques sont passées à l'Est du Canada par la frontière américaine pour ressortir à l'Ouest. Le transport routier a suivi le même trajet et le transport par rail également. Les Canadiens ingénieurs ont dû s'adapter à la législation américaine et subir la non-adaptation des libéraux qui étaient au pouvoir à ce moment-là. Nous étions en train de perdre nos entreprises de transport au profit des États-Unis depuis 1980. Il y a eu beaucoup de réactions dans ce sens-là monsieur le Président.