
Une politique nationale des transports pour le Canada

En novembre 1991, le Dix-neuvième colloque régional canadien a eu lieu à Whitehorse. La politique des transports était l'une des questions à l'ordre du jour. M. Joe Comuzzi a présenté le sujet en se disant favorable à une politique nationale des transports pour le Canada. Parmi les autres intervenants, mentionnons : M. Jerry Storie, député provincial du Manitoba; M. Tom Thurber, député provincial de l'Alberta; M. Derek Blackburn, député fédéral; M. Ross Young, député provincial de l'Île-du-Prince-Édouard; M. Glenn Tobin, député provincial de Terre-Neuve et M. Piers McDonald, député provincial du Yukon. Voici une version abrégée de la discussion.

Joe Comuzzi, député fédéral : Nous entendons beaucoup parler de notre Constitution et des sources de dissension qui incitent les Canadiens à examiner diverses formes de gouvernement. Si l'on réfléchit aux événements du début du siècle, on constate que c'est le chemin de fer qui a rapproché l'est et l'ouest de notre pays. Notre réseau routier continue de recevoir un nombre croissant d'automobiles et de camions. Plus de 80 p. 100 du trafic-voyageurs au Canada s'effectue encore par route. Notre littoral est immense. Notre voie navigable intérieure, la Voie maritime du Saint-Laurent, est inégalée dans le monde pour ce qui est de la navigation intérieure. Pourtant, malgré tous ces avantages, le réseau ne semble pas fonctionner à la perfection.

Pour ma part, j'estime que les transports constituent l'élément qui cimenter la confédération.

La viabilité du service de trains de voyageurs est remise en question depuis un certain temps et l'avenir de ce service au Canada est compromis. La déréglementation, surtout dans l'industrie du camionnage, a complètement bouleversé ce secteur d'importance cruciale. L'industrie aérienne est en pleine récession. Les deux principales compagnies aériennes du Canada ont procédé à des compressions de personnel très importantes et si vous avez lu des reportages récents, non seulement sur les compagnies aériennes canadiennes, mais

également sur celles des États-Unis, vous savez qu'elles connaissent toutes de grosses pertes financières. Et pourtant, nous discutons de la politique des ciels ouverts.

Certains de mes collègues et moi-même sommes d'avis que la crise économique qui frappe les deux grandes compagnies aériennes se répercute tout particulièrement sur les petites localités desservies par leurs lignes secondaires d'un bout à l'autre du pays. À mon avis, «ciels ouverts» constitue une véritable menace pour les régions rurales et les petites localités canadiennes. Nous devons vraiment envisager les transports dans leur ensemble et relier nos réseaux de façon logique.

J'aimerais dire quelques mots au sujet de la création d'une route transcanadienne. D'importants travaux d'expansion et d'entretien s'imposent sur l'actuel réseau routier. Aux États-Unis, le programme du réseau routier inter-États est financé à 90 p. 100 par le gouvernement fédéral. Au Canada, nous ne pouvons pas compter sur cette source de financement. Il faut bien comprendre qu'un réseau de transport national, dans notre pays, repose sur l'existence d'une autoroute reliant un océan à l'autre. Je préfère parler d'une route nationale n° 1 reliant les diverses régions de notre pays. Plus de 80 p. 100 du trafic de voyageurs au Canada s'effectue par automobile, et il convient donc d'améliorer le réseau routier.

Il nous est possible, si nous disposons d'un nouveau réseau routier, de concevoir de nouveaux modèles d'autocars. Ces derniers pourront non seulement transporter un grand nombre de gens, ce qui sera moins néfaste pour l'environnement, mais ils permettront également de mettre en valeur certaines régions

en transportant des personnes et des marchandises dans les endroits qui ne peuvent être desservis par notre réseau ferroviaire.

Plus important encore, un réseau routier national permettra aux Canadiens et à leur famille de voyager de façon rentable dans d'autres régions du pays. Voyez le prix des billets d'avion. À mon avis, un grand nombre de familles canadiennes ne peuvent pas se permettre de prendre l'avion pour visiter des régions magnifiques de leur pays qui sont situées à des milliers de milles de chez elles.

Notre réseau portuaire est un autre exemple qui justifie la mise sur pied d'un programme national de transports. Si vous le permettez, je vais vous parler brièvement des installations d'entreposage et de manutention des grains dont nous disposons à Prince Rupert et à Vancouver, où nous pouvons entreposer et expédier plus de 23 millions de tonnes de céréales par an. À Churchill, nous avons la capacité d'entreposer et d'acheminer près de 5 millions de tonnes par an de céréales et d'autres graines. Au port de Thunder Bay, nos installations nous permettent d'entreposer, de nettoyer et d'expédier plus de 20 millions de tonnes de grain par an. Nous avons donc actuellement les moyens d'exporter, dans notre pays, près de 48 et peut-être même 50 millions de tonnes de grains par an, et pourtant, notre gouvernement pense à agrandir certaines installations du pays au détriment des autres. Selon moi, il nous faut une politique qui prévoit l'optimisation de l'infrastructure dont nous disposons avant d'envisager la moindre expansion.

En matière de transports au Canada, nous ne pouvons plus examiner les questions de compétence et les modes de transport hors contexte. Je ne vois pas comment le gouvernement fédéral pourrait élaborer une politique des transports en excluant les dix provinces et les territoires. En fait, lorsqu'on commence à parler de transport et d'acheminement des marchandises et des personnes, comment ne pas inclure les grands centres urbains de notre pays comme Montréal, Toronto, Edmonton, Calgary et Vancouver. Nous avons peut-être de bons systèmes pour transporter les voyageurs de l'aérogare A à l'aérogare B, mais c'est une toute autre affaire pour les emmener de l'aérogare B au centre-ville. Parfois, il est plus facile de se rendre de A à B que de B à sa destination finale. Il faut donc créer un comité constitué de représentants de certains grands centres urbains, de l'ensemble des provinces et des territoires et du gouvernement fédéral, en vue d'élaborer une politique qui mette en valeur nos moyens de transport et nous permette de nous adapter au XXI^e siècle.



Jerry Storie (Manitoba) : Je voudrais tout d'abord parler du rôle des installations de manutention des céréales de notre pays et j'espère que mes collègues de la Saskatchewan et de l'Alberta comprendront que pour nous, Manitobains, le port de Churchill semble fort compromis à l'avenir.

En fait, le chiffre qui a été mentionné, soit environ 5 millions de tonnes, ne représente que la pointe de l'iceberg par rapport aux possibilités du port de Churchill. Il est certes décourageant de voir que ce port est sous-utilisé alors que, selon les résultats des deux dernières études nationales portant sur l'intérêt du port de Churchill, celui-ci devrait servir de port d'expédition; en fait, en expédiant leurs produits par le port de Churchill, de nombreux agriculteurs du Manitoba et de la Saskatchewan pourraient économiser jusqu'à 20 \$ la tonne. N'allez tout de même pas croire que Churchill ne doit servir qu'à l'exportation des céréales. En réalité, la ligne du CN qui va jusqu'à Churchill dessert également un grand nombre de localités en cours de route et sert à la fois au transport des personnes entre celles-ci et du blé aux fins d'exportation. En s'engageant à mettre sur pied un réseau national de transport, le gouvernement fédéral devrait, à notre avis, prendre la décision non seulement de maintenir le port de Churchill, mais aussi d'accroître sa capacité pour en faire un port national.

Cela dit, il nous faut une sorte de ciment pour préserver l'unité de notre pays et, à mon avis, notre route nationale n^o 1, la route Transcanadienne, est une honte nationale. En réalité, elle n'est même pas à double voie d'un bout à l'autre du pays et, du point de vue constitutionnel, les provinces sont évidemment responsables de la gestion du réseau interne de transport, ce qui est peut-être une lacune de notre Constitution. Lors de l'étude des articles de la Constitution portant sur l'unité économique, il faudrait peut-être discuter de l'obligation d'adopter un programme national de transport en prévoyant à tout le moins un réseau routier. Il est peu réaliste de demander à certaines petites provinces, dont la stabilité financière est la plus précaire, de s'engager à créer le réseau de transport interprovincial dont notre pays a besoin.



Tom Thurber (Alberta) : Moi aussi, je pense qu'il est absolument essentiel d'adopter une politique nationale des transports car, à l'heure actuelle, c'est un véritable fatras.

En Alberta, le camionnage est sans doute plus important que dans toute autre province du pays et pourtant, dès que nous essayons de sortir de la province, nous nous heurtons à des problèmes. Je connais particulièrement bien la question du transport du bétail. Si on charge un camion de bovins à destination de l'Ontario, il faut tenir compte des critères en vigueur en Saskatchewan car, pour traverser cette province, il faut abandonner quelques bêtes, et lorsqu'on entre en Ontario, il faut les transborder sur un camion de cette province. Ce genre de chose crée des dissensions et ralentit les progrès dans ce secteur d'activité. Cela a posé un véritable problème qui a créé des divergences d'opinions. Les gens sont vraiment furieux lorsqu'il leur est impossible de mener leurs activités de camionnage. Ils ne peuvent pas venir en Colombie-Britannique ou les camions de cette province ne sont pas admis en Alberta et autres choses du même genre.

L'autre problème auquel se heurtent les Albertains — et il touche évidemment aussi la Saskatchewan et la Colombie-Britannique dans une certaine mesure — est la méthode de paiement de la subvention du Pas du Nid-de-Corbeau, laquelle est fondamentalement injuste à l'égard des entreprises de transformation du secteur agricole. Les politiciens de l'Alberta essaient de résoudre ce problème depuis un certain temps en proposant différents programmes, en vertu desquels nous avons payé la subvention du Nid-de-Corbeau sous forme de versement direct en espèces. Sauf erreur, nous payons environ 10 \$ la tonne à l'heure actuelle et ce, dans le but de préserver certaines entreprises en Alberta, au lieu d'expédier notre bétail, nos céréales et toute notre production vers l'Est. Tout cela est très discriminatoire et, dès que notre pays pourra résoudre ces problèmes grâce à la collaboration du gouvernement fédéral, beaucoup d'autres choses rentreront dans l'ordre.

Lorsque l'on élaborera la politique des transports, je suppose qu'il faudra revenir en arrière pour examiner certaines lois. Je me souviens qu'une fois, il y a peut-être 12 ou 14 ans, nous avions un petit chargement de boeuf prêt à être expédié au Japon et, en vertu du marché conclu avec ce pays, il devait y avoir un appel d'offres, après quoi le boeuf devait être expédié à partir d'une ville quelconque du Canada. En Alberta, nous avons donc supposé qu'il s'agirait sans aucun doute de boeuf de notre province et qu'il serait expédié par le port de Vancouver, car c'était la ligne directe et le port le plus proche du Japon. En fin de compte, l'expédition s'est faite à partir de Québec parce que, en vertu d'une disposition de l'AANB, la subvention doit être la même si l'on achemine les produits en empruntant le canal de Panama et cela coûte moins cher que si l'expédition a lieu à partir du port de Vancouver. Je n'ai pas fait énormément de recherches sur la question pour déterminer s'il existe d'autres secteurs où une région du pays fait l'objet d'une telle discrimination, mais je suis convaincu qu'il y a des injustices entre les diverses régions du pays. Je ne sais pas comment toutes les découvrir. Mais je comprends ce qui s'est dit et, à mon sens, la voie nous est tracée en vue d'essayer de faire du Canada un pays meilleur et les transports constituent sans nul doute l'un des éléments essentiels.



Derek Blackburn, député fédéral : Nous avons entendu parler des aspects commerciaux du transport qui sont extrêmement graves. Si l'on considère que près de 75 p. 100 de la population canadienne vit le long d'une bande située à 50 milles de la frontière américaine, il est beaucoup plus facile à notre époque — et plus rentable, selon bien des gens — de se déplacer vers le Sud sur une courte distance que d'entreprendre un long voyage vers l'est ou l'ouest du Canada. Le réseau routier n'est pas extraordinaire, et les experts l'ont déjà démontré.

Ce que je veux dire, c'est que notre pays est très fragmenté en poches de population. Nous nous demandons pourquoi il ne semble exister ici aucun sentiment de patriotisme comme chez nos voisins du Sud, lesquels connaissent aussi des problèmes de transport. Nous nous demandons pourquoi nous ne semblons pas nous comprendre. Nous ne comprenons pas notre pays, nous ne le connaissons pas. Nous ne l'avons pas vu. Avant d'être élu au Parlement, j'avais très peu voyagé. Je me suis déplacé principalement en Ontario, surtout entre mon domicile, au sud de la province et un village situé à environ 200 milles au nord, où j'allais pêcher pendant l'été.

Je ne sais pas combien de Québécois ont déjà vu les Prairies. Je ne sais pas combien d'habitants des Prairies connaissent les villages de l'Estrie ou des Laurentides et ont parlé à nos voisins francophones. Je ne sais pas combien de gens de l'île de Vancouver ont visité Terre-Neuve. En fait, les seules personnes au Canada qui voyagent continuellement sont les gens d'affaires qui se déplacent pour leur travail; bien souvent, leurs déplacements sont payés par la société qui les emploie, tout comme les nôtres sont payés par les contribuables.

C'est à mon avis un problème extrêmement sérieux. Je n'ai pas de solution. Nous subventionnons les transports dans notre pays et pourtant, les gens ne voyagent tout simplement pas. Ils n'en ont pas les moyens, même en période de vaches grasses. C'est un problème auquel il faut remédier, si nous ne voulons pas continuer d'être fragmentés en régions et de ne pas comprendre ce qu'est le canadianisme.

Je ne sais pas combien de Canadiens vont à la plage ou à leur chalet d'été pendant les vacances, mais je ne crois pas me tromper en disant que rares sont ceux qui ont déjà vu la côte ouest ou la côte est. C'est un sérieux problème sociologique. C'est aussi un gros problème politique lorsqu'un pays comme le nôtre est en pleine crise.

J'ai deux autres brèves remarques à faire. Au cours d'une conversation, il y a environ deux semaines, j'ai entendu dire qu'il est très facile de convertir les camions-remorques pour les adapter à la voie ferrée. J'espère que l'on va faire le nécessaire au plus vite, surtout dans le couloir Montréal-Toronto-sud ouest de l'Ontario, de façon à réserver nos routes aux automobiles. Deuxièmement, il y a aussi les trains à grande vitesse. Nous prétendons que la population n'est pas suffisante dans le couloir Québec-Windsor, mais les Français ont mis en service leur train rapide entre Paris et Lyon, qui n'est pas une grande ville puisqu'elle compte environ deux millions d'habitants. Si l'on considère uniquement les villes de

Montréal et de Toronto, elles justifient sans aucun doute un service de transport rapide qui passerait par Ottawa, Québec et Windsor, ce qui faciliterait certainement les déplacements. Je parle surtout des voyages d'affaires dans ces deux régions.



Ross Young (Île-du-Prince-Édouard) : L'essentiel, pour une politique nationale des transports, c'est qu'elle est directement liée à nos problèmes constitutionnels et à la crise que traverse notre pays à l'heure actuelle.

Vous souvenez-vous qu'il y a 124 ans, nous sommes devenus une nation principalement grâce à la volonté d'un gouvernement central et parce qu'on pensait qu'un chemin de fer national nous permettrait de rapprocher les deux extrémités du pays. Pour que notre nation éprouve le même sentiment aujourd'hui, il faut que le gouvernement central manifeste la même volonté.

Il n'y a plus de chemin de fer à l'Île-du-Prince-Édouard. Il a été remplacé par le camionnage, ce qui a créé un autre problème dont il a été question, celui des barrières interprovinciales. Même dans les Maritimes, qui ne représentent pas une énorme région, il est difficile d'être concurrentiel en raison de la réglementation imposée par chacune des provinces, des différents systèmes de poids et mesures, etc.

Pour que nous, Canadiens, nous sentions vraiment Canadiens, il nous faut nous tourner à nouveau vers l'Est et l'Ouest. L'Ontario produit certains articles que nous ne pouvons pas acheter dans les Maritimes, mais que nous pouvons trouver à Boston. Je pense notamment à des articles d'épicerie ou à des spécialités. À l'Île-du-Prince-Édouard, lorsque nous nous rendons par la route en Ontario, au Québec ou ailleurs, nous aimerions pouvoir emprunter de bonnes routes qui nous permettraient de traverser le Nouveau-Brunswick, puis le Québec jusqu'en Ontario; malheureusement, nos routes sont tellement en mauvais état que le trajet est beaucoup plus facile par les États-Unis, ce qui nous permet en cours de route d'acheter des produits américains parce qu'ils sont bien meilleur marché. C'est donc le problème du transport qui nous force à nous tourner continuellement vers nos voisins du Sud.

Un habitant des Maritimes ira y équiper ses enfants pour l'école, car il revient moins cher d'aller en voiture aux États-Unis pour acheter des vêtements, et il en profitera pour équiper toute sa famille.

À l'heure actuelle, les Canadiens n'éprouvent un sentiment de fierté que lorsque nous affrontons les Russes au cours d'une partie de hockey ou que nous prenons part aux compétitions olympiques. Nous sommes fiers d'entendre jouer l'hymne *O Canada*, mais nous n'éprouvons plus aucune fierté à l'égard des liens qui rapprochent les deux extrémités de notre pays; en outre, à une époque où la réforme constitutionnelle est au coeur de l'actualité, j'estime que la politique des transports contribue énormément à nous rappeler que notre pays s'étend d'est en

ouest et à renoncer aux échanges commerciaux le long d'un axe nord-sud.



Glenn Tobin (Terre-Neuve et Labrador) : J'ai eu l'honneur d'assister aux conférences des premiers ministres et aux conférences des premiers ministres provinciaux; très souvent, les premiers ministres des provinces et d'autres ont soulevé le même problème. Les discussions allaient bon train, mais il semble qu'on n'y ait jamais donné la moindre suite. En général, lorsque les réunions se terminent, le sort des Terre-Neuviens n'est, selon moi, pas réglé : en effet, les déplacements coûtent cher aux Terre-Neuviens étant donné que les camionneurs doivent payer des droits pour traverser, ce qui n'est pas le cas des autres centres où ils peuvent se rendre; en conséquence, ou bien nous faisons partie du réseau ou nous en sommes exclus et, en l'occurrence, nous ne faisons pas partie du réseau; par ailleurs, la route transcanadienne, le réseau de transport national, ne profite pas à Terre-Neuve de la même façon qu'aux habitants de Halifax ou à ceux du Nouveau-Brunswick, du Québec ou de l'Ontario. À mon avis, donc, nous ne recevons pas les mêmes avantages du gouvernement fédéral et nous ne les avons jamais reçus par le passé, compte tenu des lacunes du réseau de transport dans notre province. J'entends mes amis d'Ottawa parler des gens des Prairies qui voyagent dans la région de l'Atlantique. Dans notre province, Terre-Neuve et Labrador, il nous coûte moins cher d'aller à Toronto ou à Winnipeg suivre une partie de hockey que d'aller au Labrador. Avons-nous visité le Canada? La plupart des Terre-Neuviens ne connaissent même pas leur propre province et n'ont pas les moyens de la visiter, étant donné la structure actuelle du système de transport et le coût du transport aérien. Pendant les ventes à rabais de billets d'avion, un voyage en Europe coûte moins cher que pour Labrador City. Si l'on veut discuter du système de transport et de son fonctionnement à l'heure actuelle, je pense que Terre-Neuve est un bon exemple. Je ne veux pas m'étendre indûment sur cette question, mais je tiens simplement à dire que, lorsque nos ancêtres sont arrivés à Terre-Neuve il y a des centaines d'années, ils sont venus par bateau et aujourd'hui, notre province continue d'être tributaire de Marine Atlantique pour acheminer les marchandises jusqu'aux navires, pour les approvisionnements, le transport et, bien souvent, certaines de nos localités sont desservies par la route — non grâce au financement du gouvernement provincial, car nous n'en recevons pas et n'en recevrons sans doute jamais, mais le gouvernement fédéral a également un rôle à jouer dans ce domaine.

Lorsqu'on parle de réseau de transport, il faut également tenir compte de la nécessité d'adopter une politique nationale sur la construction navale qui en serait un élément. En effet, lorsqu'on voit ce qui se passe à Terre-Neuve où il y a Marine Atlantique, la province ou autre et l'Île-du-Prince-Édouard et d'autres, on constate que la plupart des traversiers ou un grand

nombre des navires utilisés sont construits en Europe ou ailleurs pour un coût deux fois moindre que s'ils étaient construits au Canada. Mais parallèlement, les Canadiens ne travaillent pas dans nos chantiers navals. Ils ne contribuent pas aux Trésors fédéral et provincial comme les autres.



Piers McDonald (Yukon) : J'ai eu la chance d'assister à un certain nombre de réunions des ministres des Transports, au cours des quatre ans où j'ai occupé ce poste, et une remarque m'a paru très révélatrice, eu égard à la question à l'étude aujourd'hui. Cette remarque a été faite par un ministre, il y a un certain nombre d'années; nous commençons alors à parler d'une politique nationale des transports et la question est venue sur le tapis à l'époque où il était prévu de réduire les services de VIA Rail. Ce ministre avait alors comparé notre pays à un rouet, disant en un mot que certaines forces puissantes dans notre pays divisaient très naturellement les régions et que la diversité des cultures, de l'histoire et des langues créait des identités différentes dans chacune des régions.

Chaque fois que nous coupons les rayons — soit les services de VIA Rail en l'occurrence, mais ce pourrait être la Société Radio-Canada dans le domaine des communications — même lorsqu'on parle de libre-échange, il faut bien comprendre que, malgré les avantages que peuvent nous procurer ces décisions politiques, qu'il s'agisse de réduire les dépenses, d'équilibrer nos budgets ou de profiter des possibilités économiques auxquelles nous pensons avoir facilement accès, nous sabrons dans les éléments qui cimentent notre pays.

Certains problèmes graves se posent et il ne faut pas les sous-estimer. Nous avons parlé du partage de compétences en matière de réglementation, problème qui a tracassé les ministres des Transports et des Communications pendant des années à cause des politiques économiques régionales rivales. Nous ne pouvons pas feindre de les ignorer. Ce sont des facteurs qui, dans certains cas, influent sur nos économies régionales. En essayant d'adopter des politiques nationales, on risque parfois de remettre en question des programmes susceptibles d'être vraiment très avantageux pour nos économies locales. Il faut aussi tenir compte des forces du marché. L'industrie des transports est elle-même régie par un conglomerat d'entreprises, dont chacune est exploitée, au même titre que les autres entreprises, en fonction des profits et pertes. Leur programme est très restreint. Il nous faut parler sérieusement de la question du financement. Ces modifications apportées à notre système national de transport coûtent extrêmement cher et, si nous voulons sérieusement améliorer notre infrastructure, nous devons bien comprendre qu'il nous faudra renoncer à certains éléments de ce programme, décision très difficile à prendre. On ne peut pas se contenter d'ajouter un autre poste budgétaire. Dans notre budget, sans doute le plus petit du pays, nous consacrons des fonds énormes au transport, par nécessité, et nous ne pouvons rien y changer en raison de notre politique

axée sur l'unification de notre territoire. Mais il faut bien comprendre que, si nous considérons cette question simplement comme n'importe quel sujet de discussion, sans vraiment réfléchir aux répercussions que cela aura sur l'identité culturelle canadienne, alors je pense que nous finissons par remuer de l'air en vain, car nous ne réussirons pas à progresser comme nous le souhaitons.



Joe Comuzzi, député fédéral : Je ne connais pas la procédure en vigueur aux Conférences des parlementaires du Commonwealth, mais j'ai assisté dernièrement à une réunion du Comité du Groupe interparlementaire Canada—États-Unis; au cours de cette rencontre, nous avons fait des recommandations relatives à la pêche au saumon sur la côte ouest, au contrôle de la lamproie dans la voie navigable des Grands Lacs et à la moule zébrée. Nous avons transmis nos recommandations respectives au Congrès américain et au Parlement canadien, et je pense que nous avons fait certains progrès dans ces domaines.

Je ne sais pas comment les choses se passent ici, mais à mon avis, si j'essayais de dégager une opinion consensuelle, elle serait favorable à l'adoption d'une politique nationale des transports. Il serait peut-être utile que cette conférence parlementaire formule une recommandation, en insistant pour qu'un comité des transports nationaux soit constitué immédiatement et qu'il soit de représentants du gouvernement fédéral, de tous les gouvernements provinciaux et territoriaux et des grands centres urbains. Il est crucial pour l'avenir du Canada que cette réunion soit convoquée au plus tôt en vue de discuter des questions qui nous paraissent essentiel au maintien de l'unité de notre pays.

Cela résume, à mon avis, ce que nous avons essayé de dire ici aujourd'hui, et cette recommandation sera peut-être un résultat très positif de cette conférence parlementaire.

Je pense que nous pourrions nous entendre sur ce point puisque, comme l'a signalé l'un des délégués, avant de pouvoir agir sur la scène internationale, nous devons tout d'abord être à même de faire des affaires sur un pied d'égalité à l'intérieur de nos frontières, et le commerce interprovincial est de plus en plus entravé par les barrières que nous ne cessons de dresser entre nous. On ne peut pas demander aux camionneurs de s'arrêter à la frontière entre le Manitoba et l'Ontario pour mesurer combien d'essence il leur reste. Ce n'est pas sérieux. Il faut donc supprimer les barrières qui existent entre les provinces, non seulement pour favoriser le libre-échange, mais aussi pour libéraliser le transport interprovincial, en faisant disparaître tous les obstacles au transport. Cela représente peut-être le premier élément et la première étape du vaste programme qu'il faudra mettre sur pied pour résoudre les problèmes de transport de notre pays.❖