

## [Texte]

considered, nor has the effect on the economic viability of Canadian railways been taken into account.

Bill C-18 also eases the abandonment of branch lines and the conversion to short-line roads on the U.S. mode. This is a prescription for poor service, reduced track and equipment maintenance, with reduced jobs, compromised safety standards, and outright union busting. We suspect that like Bills C-22 and C-60, on pharmaceuticals and copyright protection respectively, Bills C-18 and C-19 are part of the real free trade deal, which entails give-aways far beyond those contained in the October 4th draft, or even the long awaited legal text.

The right to establishment and right to national treatment provisions in the agreement could be interpreted to give U.S. railways the right to build branch lines into Canada, short-circuiting our two national rail systems. Railways, trucking companies, and airlines could establish terminals in Canada to pick up business while maintaining their major facilities and employment in the United States.

The bilateral trade agreement will reduce the east-west flow of goods and increase the cost of moving them. Reliance on the American market at the expense of both the internal Canadian market and external markets other than the United States will reduce the volume of domestic east-west traffic, as well as movement to ports on Canada's coast.

• 1100

The federal government's own arguments regarding economies of scale would dictate that as volumes go down unit costs would increase. Shipping our grain to ocean ports by the Mississippi waterway would likely put the St. Lawrence Seaway and Manitoba's own port of Churchill out of business. Industries involved in any significant way in the provision of goods and services to the transportation industry would find centres such as Winnipeg far less advantageous places to be located. The same would apply to companies that have located in cities such as Winnipeg precisely because they have developed into transportation centres along the east-west axis. Employment losses in transportation and related industries would likely outweigh any possible gains in the resource sector, which is highly capital intensive and cyclical in nature.

## [Traduction]

opérer à des prix inférieurs aux nôtres et nous voler nos contrats. Les problèmes de sécurité pouvant résulter des nouvelles règles et procédures concernant l'interconnexion des services n'ont pas été examinés, pas plus que leurs effets sur la viabilité économique des sociétés ferroviaires du Canada.

Le projet de loi C-18 facilite également l'abandon des voies secondaires et leur remplacement par des services routiers de courtes distances, selon le modèle américain. Cela représente cependant une garantie absolue de mauvais services, de mauvais entretien des voies et du matériel, de diminution des emplois, d'abaissement des normes de sécurité, et d'activités purement et simplement anti-syndicales. Nous soupçonnons que les projets de loi C-18 et C-19, tout comme les projets de loi C-22 et C-60, portant respectivement sur les produits pharmaceutiques et sur la protection des droits d'auteur, sont en fait des éléments intrinsèques à l'accord de libre-échange, qui impliquent des concessions largement supérieures à celles qui figurent dans le texte préliminaire du 4 octobre, ou qui figureront dans le texte définitif.

Le droit d'établissement et le droit au traitement national figurant dans l'accord pourraient être interprétés comme accordant aux sociétés ferroviaires des États-Unis le droit de construire des voies secondaires vers le Canada pour court-circuiter nos deux réseaux de voies ferrées nationaux. Les sociétés de chemins de fer, de camionnage et de transport aérien pourraient fort bien établir des terminaux au Canada pour ramasser de nouveaux contrats, tout en maintenant leurs services principaux aux États-Unis.

L'accord bilatéral de libre-échange va réduire l'échange de marchandises Est-Ouest et en augmenter le coût. Notre dépendance à l'égard du marché américain, aux dépens à la fois du marché canadien intérieur et des autres marchés étrangers, va réduire le trafic intérieur Est-Ouest ainsi que le transit de marchandises par les ports du Canada.

Les arguments du gouvernement fédéral lui-même au sujet des économies d'échelle signifient clairement que les coûts unitaires vont augmenter, puisque les volumes vont diminuer. En expédiant nos céréales vers les ports océaniques par le Mississippi, nous allons probablement entraîner l'abandon de la Voie maritime du Saint-Laurent et du port manitobain de Churchill. Les industries contribuant d'une manière importante à la vente de biens et services à l'industrie des transports constateront rapidement qu'il est beaucoup plus avantageux pour elles de s'établir dans des centres autres que Winnipeg. Même chose pour les entreprises qui se sont établies dans des villes comme Winnipeg précisément parce qu'elles étaient devenues des centres de transport importants sur l'axe Est-Ouest. Les pertes d'emplois dans le secteur des transports et des industries connexes seront probablement beaucoup plus élevées que les créations éventuelles d'emplois dans l'industrie des ressources naturelles, qui est une industrie