

M. Gormley: Pour charcuter les métaphores il est champion!

M. Tobin: Le gouvernement a touché au coeur l'économie de toutes les régions, c'est-à-dire, leur capacité de garder leur place sur les marchés du monde en déplaçant les biens et les gens là où sont les marchés. Je ne comprends pas . . .

M. Gormley: Vous ne comprenez pas l'anglais non plus.

M. Tobin: On sait que les Terreneuviens sont laconiques. Nous n'avons pas comme certains députés l'habileté nécessaire pour exprimer nos opinions conformément aux exigences de la langue anglaise et nous nous en excusons. Nous sommes toujours si humbles quand nous prenons la parole à la Chambre. Nous faisons notre possible. Nous essayons de présenter nos arguments. Nous comprenons que tous les députés n'ont pas la même capacité. Nous faisons notre possible dans les débats, sans égard aux normes habituellement élevées qu'observent les députés qui sont nombreux ici aujourd'hui. Cependant, permettez-moi de m'excuser et de poursuivre.

Qu'a déclaré le premier ministre de l'Ontario sur l'article 4 du projet de loi C-75? Il a dit qu'il avait de sérieuses raisons de s'inquiéter de l'effet néfaste que le projet de loi aurait sur l'industrie des transports terrestres et maritimes du Canada.

Le gouvernement canadien est à la veille de se lancer dans une grande expérience de libre-échange avec le gouvernement des États-Unis. Il croit pouvoir négocier un accord commercial satisfaisant pour le Canada et les États-Unis. Il parie qu'il peut conclure un accord qui satisfera les Canadiens de toutes les régions du pays. Cependant, dans l'article 4 du projet de loi C-75, il agit unilatéralement pour la première fois en 30 années d'administration conjointe de la voie maritime du Saint-Laurent. La voie maritime est gérée conjointement par une commission américaine nommée par le gouvernement américain et par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nommée par le gouvernement canadien. Elles dirigent conjointement la voie maritime depuis 30 ans. L'article 4 représente la première occasion où, depuis que la Voie maritime est gérée conjointement, l'un des deux partenaires a agi arbitrairement et indépendamment de l'autre. En effet, la commission américaine a écrit une lettre au premier ministre soulignant que c'est la première fois en trente ans que le Canada agit d'une manière unilatérale et arbitraire, sans avoir consulté les Américains, en imposant ces nouveaux droits d'utilisation.

Si on ne réussissons même pas à respecter un système de cogestion en vigueur depuis 30 ans, pourquoi les Canadiens pensent-ils que nous pourrions conclure un nouvel accord général de libre-échange qui engloberait tous nos secteurs, et pas seulement des secteurs déterminés comme la Voie maritime du Saint-Laurent?

Le ministre des Transports a chargé un sous-comité d'étudier la Voie maritime du Saint-Laurent et de déterminer la meilleure façon pour le gouvernement du Canada de sauver ce système en difficulté. Apparemment il souffre d'une diminution de trafic régulière et progressive. Ce sous-comité a entendu hier le témoignage de la Société de développement économique de Thunder Bay, qui a présenté un excellent mémoire bien préparé. Il s'intitulait «La troisième côte du Canada—Le rôle de Thunder Bay dans le futur commerce

d'exportation du Canada». Elle a presque mis un point d'interrogation après le mot «futur» parce que l'avenir du commerce d'exportation est menacé par les mesures que propose le gouvernement. Je recommande à tous les députés la lecture de ce mémoire exhaustif qui est indispensable pour ceux qui veulent participer efficacement au débat sur la politique des transports.

En ce qui concerne le réseau de transport du port de Thunder Bay, on signale dans le rapport certains facteurs, notamment les mauvaises récoltes de grain, le faible rendement des ventes internationales, l'évolution technologique, la déviation continue du transport des céréales vers les installations portuaires de l'Ouest subventionnées par le fédéral et les interruptions du trafic sur la Voie maritime qui ont fait disparaître quelque 500 emplois directs dans cette région. On ajoute plus loin que la hausse des frais d'utilisation, sur la Voie maritime et dans les ports, comme le propose l'article 4 du projet de loi C-75, aura des répercussions désastreuses sur les activités portuaires et la manutention du grain à Thunder Bay. On a prêté également, dans ce rapport, que si cette augmentation est adoptée, le secteur des transports risque de perdre pour toujours jusqu'à 1,500 emplois directs au cours des cinq prochaines années.

La Société de développement économique de Thunder Bay, déjà victime de la suppression de 500 emplois permanents, a pris la peine, après avoir noté le fléchissement évident du trafic marchandise, d'avertir le gouvernement que l'article sur le paiement par l'utilisateur pourrait entraîner la suppression de 1,500 emplois de plus, uniquement au port de Thunder Bay. C'est dire que dans tout le réseau de transport, cette mesure risque bien de nous faire perdre des dizaines de milliers d'emplois.

Toujours à propos de l'article 4, on a fait valoir, dans ce mémoire, qu'il fallait s'occuper soigneusement des coûts socio-économiques énormes des mesures à l'étude au gouvernement fédéral en les comparant aux avantages nets très modestes qui en découleraient. L'expérience a prouvé, selon ce mémoire, qu'il est beaucoup trop coûteux et beaucoup trop difficile de remplacer des emplois existants et que les conséquences de la suppression d'emplois sont autrement plus dures dans une région déjà défavorisée comme le nord-ouest de l'Ontario.

Je me demande comment le gouvernement peut, en toute conscience, persister dans sa décision devant l'excellent travail effectué par nombre d'organismes, il y a plusieurs mois, lorsque ce projet de loi était à l'étude au comité et encore hier, lorsque le sous-comité s'est rendu à Thunder Bay.

Il ne faut pas oublier non plus que bien des témoins ont déclaré n'avoir pas été consultés du tout à propos de l'article 4, ce qui n'a rien d'étonnant. Cela montre que le gouvernement a essayé de leur faire accepter en douce une mesure fondamentale. Et je remarque aussi qu'il a tenté d'en faire autant au Parlement. Je trouve étrange, et peut-être un peu tortueux de sa part, d'attendre la toute dernière minutes d'une session, qui dure pratiquement depuis deux ans, pour présenter une telle mesure.