

Marine marchande—Loi

Quand nous avons demandé aux intéressés ce qu'ils pensaient de ce projet de loi, certains ont déploré que le gouvernement intervienne dans la politique portuaire du Canada. Je croyais que le gouvernement central était partisan de la non-ingérence, mais il semble bien que ce ne soit pas le cas. Par exemple, le gouvernement conservateur a modifié les pratiques en vigueur en matière de location, entraînant ainsi une confusion et des délais considérables. Nous en avons pourtant assez, nous du parti néo-démocrate, de cette vieille politique libérale. Je demande donc au ministre de voir ce qu'il en est et au gouvernement de laisser la sous-location à court terme non pas entre les mains des compagnies installées dans le port, mais plutôt aux autorités portuaires elles-mêmes. Ces compagnies ont des intérêts évidents dans la sous-location. Nous tenons surtout à ce que les terrains en bordure du port soient utilisés dans l'intérêt de toute la communauté y compris les quartiers résidentiels limitrophes.

Le nouveau conseil d'administration de la Société des ports existe depuis quelque temps déjà. Il me semble que le temps est venu maintenant de faire le point sur ce qui se passe au port de Vancouver compte tenu des défis qui nous viennent du Sud.

Je voudrais maintenant revenir au transport des marchandises dangereuses. En 1983, un nommé Joseph Marsten, fonctionnaire fédéral, a rédigé, à ce sujet, un rapport très important intitulé: *Danger, Chemical Cargoes in Port*. Dans ce rapport, il explique, à titre de spécialiste, en quoi les activités du port de Vancouver le préoccupent. Je trouve que son rapport tombe à point puisque le projet de loi à l'étude traite des substances dangereuses.

M. Masten dresse la liste de toutes les substances dangereuses qui transitent par le port de Vancouver, notamment le dichloro-éthane, un composant du plastique, le chlore, utilisé dans l'industrie des pâtes et papiers et expédié dans la partie nord du littoral, le gas de pétrole liquéfié et le propane exportés au Japon qui en fait du carburant et du méthanol pour ses industries pétrochimiques et plastiques. Les gens ne se rendent pas compte, selon lui, jusqu'à quel point ces produits sont nombreux à passer par le port de Vancouver, sans compter que d'autres produits chimiques assortis sont acheminés par rail et par chalands jusqu'à ce port.

C'est vraiment une bonne chose qu'on ait dévié dernièrement le transport ferroviaire de marchandises dangereuses du centre-ville de Vancouver à l'extérieur de la région métropolitaine. Cette décision se faisait attendre depuis longtemps et mes électeurs en sont très heureux.

Je regrette de ne pas avoir plus de temps pour en parler plus en détail, mais l'étude dont j'ai parlé démontre que le niveau de sécurité au port de Vancouver est très bas. Encore une fois, j'aimerais que ce rapport soit remis à jour et que l'on incorpore dans le projet de loi des règles précisant de façon beaucoup plus détaillée le genre de mesures de sécurité qui s'imposent. Il nous faut des mesures d'application rigoureuses afin que nous n'ayons pas à vivre dans la crainte que des cargaisons dangereuses passent par nos ports.

M. Siddon: Monsieur le Président, j'ai noté que la députée de Vancouver-Est (M^{me} Mitchell) a signalé la situation difficile que risque de provoquer pour le port de Vancouver le projet annoncé récemment de créer un nouveau port d'entrée à Bellingham, juste au sud de la frontière canadienne, lequel, on le présume, permettrait aux compagnies maritimes étrangères

d'avoir accès aux marchés canadiens en évitant le port de Vancouver, en passant par un port voisin relevant de la compétence des États-Unis. La députée a laissé entendre que ce port américain fonctionnerait comme un port franc ou comme une zone économique franche.

Je pourrais peut-être lui demander si elle et ses collègues néo-démocrates sont en faveur de l'idée de port franc ou de zone économique franche. Deuxièmement, la députée pourrait peut-être expliquer comment il se fait que ce projet de port américain qui, j'en conviens, représentera une menace considérable pour les compagnies maritimes de la côte ouest et pour le port de Vancouver, constituera effectivement une menace. Autrement dit, croit-elle qu'il fonctionnera à un coût moindre par unité de volume de marchandises expédiées que le port de Vancouver? Dans l'affirmative, pourquoi le coût serait-il si inférieur dans ce port voisin? Quel effet le projet de loi et l'amendement proposé par le député d'Egmont (M. Henderson) auront-ils, à son avis, sur cette situation concurrentielle?

Mme Mitchell: Monsieur le Président, comme le ministre ne le sait que trop bien, je représente au Parlement la circonscription de Vancouver-Est et je suis la porte-parole du Nouveau parti démocratique en matière de politique sociale et de questions féminines. La question à l'étude n'est pas directement reliée aux domaines dont je m'occupe au nom de mon parti.

• (1650)

Si je puis faire une brève digression, je tenais à dire que le projet de loi contient des termes sexistes qui devront être changés. Cela reflète bien l'attitude des conservateurs.

Pour revenir à la navigation, même si je ne suis pas experte dans ce domaine, je sais où le ministre veut en venir. Je sais aussi qu'il appuie le gouvernement du Crédit social en Colombie-Britannique et que c'est pour cela qu'il a posé cette question captieuse.

M. Siddon: C'est une bonne question.

Mme Mitchell: Il voudrait que l'on crée en Colombie-Britannique des zones franches qui permettraient aux entreprises d'exploiter les travailleurs et les travailleuses et de se débarrasser des syndicats. Le domaine de la technologie de pointe, qui relève apparemment de lui, est l'un des plus grands coupables à cet égard. Si le ministre songe à retenir cette situation comme exemple pour son ministère, je peux lui dire qu'il aura beaucoup de problèmes en Colombie-Britannique. Je pense cependant que c'est ce qu'il veut faire.

M. Siddon: Monsieur le Président, je suis certain que la députée n'a pas bien entendu mes questions ou qu'elle les a mal interprétées. Je n'essayais pas d'exprimer ma propre opinion à l'égard du principe des zones franches ou des ports francs. J'ai cependant noté dans l'annonce de cette initiative potentiellement dangereuse dans l'État de Washington que cela permettrait d'exporter des produits au Canada à un coût unitaire beaucoup plus faible et que ces produits entreraient au Canada par l'État de Washington pour être livrés sur le marché, probablement dans l'est du pays. J'ai demandé à la députée si elle pouvait nous dire ce que pense le NPD de la question des ports francs et de la possibilité qu'un port de l'État de Washington puisse offrir de meilleurs prix que le port de Vancouver, dont une partie est englobée dans la circonscription de la députée.