

Mais le principal sujet de plainte, celui qu'on entend continuellement, tous les jours, porte sur les installations dont le port de Montréal est doté pour briser les glaces et faciliter la navigation. Permettez-moi de vous dire en deux mots pourquoi on se plaint.

Le port en eau profonde de Halifax est l'un des meilleurs au monde. Il peut recevoir n'importe quel navire, des navires de toutes tailles—originaire d'Edmonton comme vous êtes, monsieur, le Président, cela ne vous dit peut-être rien, vu que pas même une chaloupe ne pourrait entrer à Edmonton—mais les plus grands navires au monde peuvent se rendre sans aucun problème jusqu'au quai de Halifax et cela, tous les jours de la semaine et à toute heure du jour.

Cela n'est pas possible dans le port de Saint John—je n'en disconvienrai pas. Mais, pour que ces navires se rendent accoster au port de Montréal, il faut presque les y porter. J'exagère, mais il est vrai que toutes sortes d'aides à la navigation, de travaux de dragage et de formes d'aide sont nécessaires et qu'il faut veiller à ce que le chenal soit libre de glace. Et qui assume le coût de tout cela pour le port de Montréal? Les contribuables canadiens, puisque le gouvernement fédéral assure ces services sans faire payer qui que ce soit. Ce que nous disons pour le port de Halifax, c'est qu'il faut faire payer les usagers.

C'est incroyable pour quelqu'un d'Edmonton, mais cela fait des années que les autorités portuaires de Halifax demandent qu'on fasse absorber ces dépenses par les expéditeurs, par les usagers des installations. Pendant des années, le gouvernement libéral a refusé de le faire. Finalement, lorsque les conservateurs ont pris le pouvoir, en 1984, ils ont déclaré qu'il était temps de corriger cette anomalie, de redresser cette injustice, de créer un climat propice à la concurrence.

Le gouvernement fédéral a donc présenté des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada, réunies dans le projet de loi C-75. Cette loi comprenait une disposition qui aurait permis de faire payer aux usagers et aux sociétés internationales de transport maritime, qu'elles soient de Taïwan, de Hong Kong, du Japon et d'Europe, par exemple la Hapag Lloyd de Hambourg, des services comme les brise-glace, les aides à la navigation et le reste. Toutes ces sociétés auraient dû payer le coût des brise-glace, des aides à la navigation et le reste.

Savez-vous ce qui s'est produit? Je ne veux pas embarrasser le député de Terre-Neuve, mais un collègue de sa

### *Initiatives ministérielles*

province, le député de Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte, a personnellement empêché l'adoption de ce projet de loi à la Chambre des communes, en prenant la parole pendant sept heures au moment de la troisième lecture et en bloquant son adoption.

Savez-vous ce qu'il a déclaré à la Chambre des communes le 31 octobre 1986 et qui revenait pratiquement à ce qu'il a dit le 27 juin 1986? Il a dit qu'il n'était absolument pas question que le Parti libéral permette l'adoption d'une telle disposition.

Voici ce qu'il a déclaré le 27 juin 1986: «Il est extrêmement important de faire une mise au point, car nous ne voudrions pas laisser croire qu'il y a au Canada des gens ayant l'esprit suffisamment tordu ou obtus pour approuver l'article 4 du projet de loi C-75.»

Voici ce qu'il a ensuite déclaré à une autre occasion, le 31 octobre 1986, au sujet de l'article 4 du projet de loi C-75: «Ce projet de loi n'a pas vu le jour car nous, les libéraux, nous y sommes opposés.» Le Parti libéral s'est opposé à l'article 4 du projet de loi C-75 qui, comme il l'a dit dans son discours, devait permettre l'établissement de droits aux utilisateurs. Il a dit: «Des droits aux utilisateurs pour quoi faire?» C'est pour payer les services de la garde cotière, les aides à la navigation et les services des brise-glace.

Un député du Canada atlantique a empêché l'adoption d'une disposition qui aurait permis d'établir des règles du jeu équitables pour le port de Halifax, les autres ports de la côte est et le port de Montréal. Cela figure dans le compte rendu, impossible de le nier. Aujourd'hui, cinq ans plus tard et depuis l'époque de John Cabot, il y a cinq cents ans, ou depuis que quelqu'un a remonté un détroit, le port de Montréal a été avantagé par rapport au port de Halifax. Nous pouvons en rendre responsable le Parti libéral du Canada.

Les libéraux continuent à agir ainsi. Ils bloquent encore les mesures qui pourraient servir à reconstruire la base de compétitivité qui donnerait au port certains avantages pouvant compenser le tarif de l'Est et qui nous permettrait d'améliorer la situation du port de Halifax.

Je voudrais vous dire quel est maintenant le problème le plus grave. C'est le transport terrestre, le réseau des Chemins de fer nationaux du Canada. À moins que les dirigeants de cette société changent leur attitude, qu'ils améliorent les installations et fournissent un meilleur service grâce à des wagons porte-conteneurs à deux niveaux, des lignes améliorées et des tarifs plus bas, nous ne pouvons pas être concurrentiels.