

*Marine marchande—Loi*

J'aimerais dire quelques mots du remboursement des frais de services de la garde côtière, une partie du projet de loi dont s'inquiètent beaucoup nos compatriotes dans tout le pays. J'ai écouté avec intérêt les interventions des députés de la côte est et de la zone de la voie maritime du Saint-Laurent à cet égard. Nous autres, en Colombie-Britannique, nous sommes aussi très inquiets. D'après ce que je comprends, les conservateurs imposent avec ce projet de loi le principe du paiement des frais par les utilisateurs, un principe dont les libéraux ont été les initiateurs. Le projet de loi dit implicitement que les compagnies de marine marchande et les propriétaires de navires devront payer les frais de services de la garde côtière. Cela semble absurde. Les articles du projet de loi sont très vagues, et il est difficile d'en prévoir exactement les conséquences. Quoi qu'il en soit, mon parti et moi-même nous opposons énergiquement à ce principe. Mon parti s'est toujours opposé aux politiques voulant faire payer les utilisateurs quand il s'agit de services essentiels qui devraient être assumés par l'ensemble des contribuables parce que c'est l'ensemble des contribuables qui en bénéficient. L'article 4 prévoit le recouvrement des frais des services de la garde côtière. Cela pourrait avoir de graves répercussions sur le secteur de la pêche, par exemple, sur la marine marchande et, par conséquent, sur le coût des services du port de Vancouver et le prix des biens de consommation.

A l'heure actuelle, la garde côtière coûte 824 millions de dollars par an. La plupart d'entre nous et certainement ceux qui viennent de ma région conviendront que les services de la garde côtière ont nettement besoin d'être améliorés. Il faut les élargir surtout en ce qui concerne les services de recherche et de sauvetage le long des côtes. Vous vous souviendrez de la catastrophe survenue le printemps dernier lorsqu'une tempête est survenue sans avoir été annoncée. Les satellites avaient fourni des renseignements, mais on n'avait pas prévu l'arrivée de la tempête avec précision. Cela a causé un désastre au large des îles de la Reine Charlotte. Plusieurs navires ont sombré et il y a eu des morts. Ce genre d'accident arrive trop fréquemment sur cette côte. Nous avons besoin de meilleurs services sur le plan de la météorologie et de la garde côtière.

Je crois important d'envisager de nouveau d'avoir des navires météorologiques au large des côtes et je voudrais savoir ce que le ministre en pense. Je sais que ces navires coûtent chers. S'ils sont mis en place, il faudrait que nous en payions tous le coût au moyen de nos impôts au lieu de faire payer seulement les navires qui utiliseront les informations météorologiques.

Si les navires de la garde côtière coûtent plus chers, nous savons que ce sont les propriétaires de navires, les compagnies de navigation, le port de Vancouver et les autres qui devront payer les frais supplémentaires. Cela se répercutera sur le coût du transport maritime. Je voudrais en parler, car c'est une question qui nous préoccupe beaucoup sur la côte ouest. Le port de Vancouver est en très mauvaise posture pour demeurer concurrentiel avec les ports américains et les autres ports du commerce international. Pourtant, ce port joue un rôle essentiel à notre commerce dans le Pacifique. Nous redoutons énormément une hausse des frais. Il est déjà très difficile de soutenir la concurrence. Le port de Vancouver doit obtenir toute l'aide possible du gouvernement et de tous les Canadiens et pas seulement des citoyens de Colombie-Britannique. Ce port dessert toute la région de l'Ouest et il doit disposer du maximum d'atouts pour pouvoir concurrencer le port de Seattle et le port de Bellingham.

● (1640)

Je voudrais parler à la Chambre d'une nouvelle bien consternante que je viens d'apprendre et qui prouve encore une fois combien il importe de préserver la compétitivité du port de Vancouver. J'ai lu dans un article paru dans *The Province* de Vancouver de la semaine dernière, que le port de Bellingham a acheté une propriété de 13.3 hectares près de la frontière canadienne en vue de desservir le trafic en évitant Vancouver. Il paraît que ce terrain est située près de Sumas, qu'il a été acheté pour \$400,000 et que le gouvernement américain doit lui accorder d'ici le printemps 1986 le statut de zone de commerce extérieur. Cette installation recevra des marchandises acheminées par camions et remorques en provenance des États-Unis et du Canada. Bien entendu, cette zone de commerce extérieur qui serait exploitée à moindres frais comme une zone de libre-échange permettra à son centre de transbordement de fonctionner comme un port franc.

En vue d'utiliser sa nouvelle installation, le port de Bellingham a l'intention entre autres de transférer à une compagnie ferroviaire canadienne des marchandises japonaises importées au Canada en vue de les livrer vers l'est du Canada, évitant ainsi complètement le port de Vancouver. Les responsables de l'aménagement de ce port ont admis qu'il vise essentiellement à desservir les expéditeurs désireux d'éviter le port de Vancouver.

**M. Siddon:** Pourquoi?

**Mme Mitchell:** Je vois que l'un des ministres qui vient du bas continent est présent. Je voudrais connaître son avis à ce sujet. Il aura peut-être d'autres renseignements à nous fournir. Il conviendra, je pense, que ce projet constitue une énorme menace pour le port de Vancouver. Je soulève cette question parce que la concurrence est vive. Nous devons conserver l'avantage à Vancouver.

En parlant du port de Vancouver, je voudrais rappeler une chose au ministre. Je dois admettre—même si c'est parfois difficile à faire—que nous pensions que le gouvernement avait une bonne politique de transport maritime. Si je m'en souviens bien, au cours de la campagne électorale de 1979, les députés conservateurs ont même parlé d'une marine marchande. Mes amis d'en face pourront peut-être nous en dire plus. Nous n'en avons pas entendu parler, toutefois, depuis leur arrivée au pouvoir. J'aimerais en savoir plus sur cette question.

Comme un nouvel organisme, la Société des ports canadiens, a été créé pour remplacer le Conseil des ports nationaux et que tout le système a été modifié en vertu d'une décentralisation vers des sociétés de ports locales, nous nous attendions à ce que l'exploitation de Vancouver soit efficace, décentralisée et autonome. Vancouver était particulièrement bien placé puisque ce port a des revenus suffisants pour améliorer ses installations sans attendre pendant six mois l'approbation d'Ottawa. Nous n'avons pas approuvé les nominations politiques au sein des commissions et je remarque que le gouvernement conservateur a continué à nommer certains de ses favoris au conseil d'administration de la Société. Cependant, nous approuvons le projet de décentralisation des ports, lesquels répondraient mieux au besoin de la région, avec l'espoir d'être gérés de façon plus efficace.