

[Text]

there, then facilities would be made available. And we think the whole problem of conveyors, that I referred to this morning, could be handled through this co-operative. There are steps being taken. They are not steps of the National Harbours Board in setting up a co-operative.

On the other part of getting groups to work together we are quite willing to co-operate with a co-operative if it is set up and it could be set up, I think, with the help of DREE, for example, in funding the start-up of this operation. It would help the Port of Saint John if we dealt with one supplier and then the stevedores and the co-operative would get together in having the proper equipment and handling the potatoes. We are encouraging this move. It is not the national Harbours Board per se that is setting up the co-operative obviously and Mr. Mulder is working very closely with, I believe it is the Potato Exporter Association of New Brunswick.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I am rather concerned that the Harbours Board, itself, has not been interested enough to take the initiative to do this. I do not see why any other agency of government should have been assigned to this task. This is not a new problem: this has been an ongoing problem and I do not blame it all on the Harbours Board because I should not. But much of the blame lies with the state of repair of the facilities through which this had to be handled and the lack of mechanization. I am glad to hear that some agency of government is making an improvement and I hope that this will continue.

Now is it the policy of the National Harbours Board to promote terminal operations by those who would lease the facilities? Is it a new policy? Has it been suggested to the local authorities in harbours that this is the way that it should operate? And I ask this because of the fact that the port products terminal has been leased as a terminal operation against the wishes of the industry which uses it. It has gone to a bidder they did not approve. Against the wishes of the Province of New Brunswick, it has gone to a bidder they do not approve. And why, also, did we include in that lease a locked-in stevedoring firm which gives the shippers no opportunity to determine whether or not economics may be exercised by seeking the service of other stevedoring firms than the one which is now guaranteed all the business? The competition is gone.

• 1045

Mr. Franche: Mr. Chairman, the policy of having terminal operators at various facilities of the National Harbours Board is not new, it has existed for quite a while. To be more specific, you have terminal operators at Fairview in Prince Rupert, at Lynnterm, at Vanterm and at Centennial Ballantyne Pier in Vancouver. You have this process of terminal operators well established for many years in Montreal on different facilities

[Translation]

d'autres installations seraient mises à sa disposition. Nous croyons que tout le problème des transporteurs dont j'ai parlé ce matin, pourrait être réglé par l'entremise de cette coopérative. On prend des mesures. Ce n'est pas le Conseil des ports nationaux qui effectue des démarches pour constituer une coopérative.

Pour ce qui est de faire travailler les groupes ensemble, nous sommes tout à fait disposés à collaborer avec une coopérative si celle-ci est constituée, ce qui pourrait se faire, je crois, avec l'aide du ministère de l'Expansion économique régionale, par exemple, qui pourrait subventionner la mise en marche de l'opération. Ce serait d'une grande utilité pour le port de Saint-Jean puisque nous pourrions traiter avec un fournisseur et qu'ensuite les entrepreneurs en arrimage et la coopérative pourraient travailler ensemble en ayant l'équipement nécessaire pour manier les pommes de terre. Nous les encourageons dans cette voie. Ce n'est pas le Conseil des ports nationaux comme tel qui va constituer la coopérative, évidemment, et M. Mulder travaille très étroitement avec, je crois, l'Association des exportateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Monsieur le président, je suis assez inquiet de voir que le Conseil des ports nationaux ne s'est pas montré suffisamment intéressé pour prendre cette initiative. Je ne vois pas pourquoi tout autre organisme gouvernemental devrait se voir assigner cette tâche. Le problème n'est pas nouveau, il existe depuis longtemps; je ne tiens pas du tout à blâmer le Conseil des ports nationaux, car ce n'est pas à moi de le faire. Le blâme repose en grande partie sur l'état des installations qui servent à l'expédition des pommes de terre et au manque de mécanisation. Je suis heureux d'entendre dire qu'un organisme gouvernemental quelconque apporte des améliorations et j'espère qu'on continuera.

Maintenant, est-ce la politique du Conseil des ports nationaux de promouvoir la prise en charge des opérations d'un terminal par ceux qui louent les installations? Est-ce une nouvelle politique? A-t-on dit aux autorités locales de ces ports que ce serait la façon de fonctionner? Si je pose la question, c'est parce que le terminal de produits a été loué malgré les désirs de l'industrie qui s'en sert comme un terminal d'exploitation. Le contrat est allé à un soumissionnaire que l'industrie n'approuve pas. Malgré les désirs de la province du Nouveau-Brunswick, le contrat est allé à un soumissionnaire que celle-ci n'approuve pas. Je voudrais aussi savoir pourquoi on a mis dans le bail une disposition qui prévoit l'entrepreneur d'amarage ce qui empêche les expéditeurs de déterminer s'il ne serait pas plus économique de retenir les services d'une autre entreprise d'amarage que celle à laquelle on a assuré tout le travail? Il n'y a plus de concurrence.

M. Franche: Monsieur le président, la politique de placer des opérateurs de terminal dans les diverses installations du Conseil des ports nationaux n'est pas nouvelle, elle existe depuis assez longtemps. Pour être plus précis, il existe des opérateurs au quai Fairview de Prince-Rupert, aux quais Lynnterm, Vanterm et Centennial Ballantyne à Vancouver. Le principe des opérateurs de terminal est bien établi depuis de