

rie, tant que tout le monde respecte les mêmes règles et est sur le même pied. Soyons enfin cohérents.

Il faudra que le gouvernement manifeste une volonté politique. Il lui faudra adopter une nouvelle attitude témoignant du fait que, à Halifax, nous avons le meilleur port naturel au monde. Ce que nous demandons au gouvernement, c'est d'adopter une telle attitude et de promulguer quelques lois. Après cela, laissons tout simplement les gens qui travaillent dans le port de Halifax faire ce qu'ils font le mieux depuis 250 ans.

**M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, les difficultés que rencontre actuellement le port de Halifax sont dues à la forte concurrence qui touche tous nos grands ports dans le commerce international. Il est vrai que certaines lignes de navigation ont annoncé qu'elles réduiraient leurs services ou cessaient de desservir ce port, mais d'autres ont pris un nouvel engagement vis-à-vis du port d'après l'augmentation de leur tonnage.

En janvier, les lignes de navigation NOL et NYK devraient commencer à faire escale dans le port. En outre, quelques-unes des lignes de navigation qui continuent de desservir le port augmenteront la fréquence de leurs services. Entre-temps, il est du devoir de tous les niveaux de gouvernement de faire tout en leur pouvoir pour établir et améliorer les liaisons nationales et internationales dont les ports font partie intégrante.

• (1820)

J'ai déjà parlé de cette question. Je ne crois pas que la députée veuille que j'expose encore toute la liste des efforts que le bureau régional de la Société canadienne des ports, la municipalité et le service ferroviaire ont déployés en collaboration avec le gouvernement fédéral et les provinces. Elle est au courant de tout cela et elle continue de se montrer pessimiste et de souligner les aspects négatifs alors que d'autres essaient de faire la promotion du port. C'est un travail d'équipe. J'aimerais que la députée de Halifax y participe.

L'une des choses que la députée ne m'a pas donné l'occasion de mentionner, c'est le groupe de travail dont la province a annoncé la création sous la direction de l'honorable Gerald Regan, pour étudier les moyens d'améliorer la compétitivité du port de Halifax. Le groupe de travail vient d'annoncer la liste de ses membres qui

proviennent pour la majorité de la région de Halifax dont ils se feront sans aucun doute l'écho.

J'aimerais également faire remarquer que la Nouvelle-Écosse a toujours encouragé le transport ferroviaire des marchandises dans la province et que c'est la seule province qui n'impose pas de taxe d'accise sur le carburant de locomotive, taxe dont on sait qu'elle s'ajoute aux frais d'exploitation déjà écrasants des chemins de fer.

La situation à Halifax a poussé le ministre des Transports à se pencher sur la question du trafic intermodal au Canada et sur l'importance des conteneurs pour améliorer la compétitivité non seulement des grands ports mais de la nation dans son ensemble.

Le ministre suit la situation de près et étudie comment rendre plus efficaces et plus concurrentielles les liaisons intermodales du système canadien de distribution. Et c'est pour ça que Ports Canada, en tant qu'organisme fédéral, tente de faciliter la coopération à plus long terme entre les terminaux portuaires à conteneurs et les chemins de fer, de façon à rendre les itinéraires canadiens plus attrayants pour le transport par conteneur en général et à promouvoir le port de Halifax en particulier.

#### LE SECTEUR MANUFACTURIER

**L'hon. Alan Redway (Don Valley-Est):** Monsieur le Président, lors de la campagne électorale de 1988, j'ai frappé un jour chez les Hession, qui habitent chemin Ellswick, dans le quartier de Parkview Hills qui fait partie de East York, dans l'agglomération torontoise.

C'est Michael Hession qui m'a ouvert la porte. Il m'a dit qu'il travaillait pour la société Colgate-Palmolive Canada et qu'il craignait les mesures que prendrait celle-ci si l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis entrait en vigueur. Il craignait bien sûr que l'usine ne ferme. C'était l'usine où il travaillait, avenue Colgate à Toronto. Il avait peur que la société ne déplace ses opérations aux États-Unis à la suite de l'Accord de libre-échange. Bien entendu, dans ce cas, il perdrait son emploi, de même que les nombreuses personnes qui travaillaient dans cette usine.

Monsieur le Président, je sais que vous auriez compris ses appréhensions. Je les ai également comprises. Avant le jour des élections, le 21 novembre 1988, il y a tout juste trois ans, j'ai mené une enquête approfondie auprès des fonctionnaires du ministère du Commerce extérieur et