

### L'Ajournement

Il est regrettable que le vice-premier ministre ait été si absorbé par le conflit de travail qu'il n'a pas réussi à donner une réponse satisfaisante à ma question. Une telle attitude est tout à fait caractéristique des gouvernements conservateurs et libéraux. Ils ne semblent s'intéresser au port de Vancouver, qui se trouve au loin sur la côte du Pacifique, qu'en période de crise, et à plus forte raison si elle est motivée par un conflit de travail. En l'occurrence, c'est la direction qui a imposé un lock-out. On fait fi des problèmes à long terme.

• (2110)

Le conflit ouvrier n'était qu'un symptôme de problèmes beaucoup plus graves pour le port. Nous devons trouver le moyen de résoudre ces problèmes. Malheureusement, le conflit ouvrier a reçu beaucoup de publicité de la part des médias du gouvernement. Ce conflit portait sur la clause «conteneur» qui permet aux membres du syndicat d'ouvrir les conteneurs et d'en charger le contenu sur des camions ou des wagons de chemin de fer si ce contenu est destiné à plus d'un propriétaire dans un certain rayon autour du port. Cette clause vise à protéger les emplois d'un certain nombre de débardeurs.

Il faut cependant noter que cela ne touche que 12,6 p. 100 des conteneurs qui arrivent au port, ce qui représente un volume relativement petit. Pourtant, les autorités et mêmes les administrateurs du port ont traité cette question comme si c'était le principal problème qui existait dans le port.

La négligence dont les gouvernements libéraux et conservateurs se sont rendus coupables pendant des années a compromis la viabilité du port de Vancouver. Il faudrait le développer. Il a la possibilité de devenir un port concurrentiel de calibre mondial. Il est extrêmement bien situé. Nous possédons la main d'oeuvre qualifiée nécessaire, les industries et le reste, mais nous devons trouver un moyen de réunir le tout en faisant une planification à long terme et en apportant des améliorations.

C'est pourquoi j'ai appuyé la campagne parrainée par le Syndicat des débardeurs. Elle s'intitulait: «Un port de calibre international pour une ville de calibre international». Cette campagne propose des solutions positives pour résoudre les graves problèmes du port. Nous devons féliciter ces groupements lorsqu'ils travaillent de façon positive pour apporter des améliorations à long terme.

D'abord et avant tout, le port de Vancouver a besoin d'une autonomie locale véritable. Ce sont les libéraux qui ont adopté la Loi sur la société canadienne des ports dans laquelle j'ai joué un rôle très actif il y a quelques années. Elle devait développer l'autonomie des ports surtout celui de Vancouver. Toutefois, les décisions sont encore trop souvent prises à Ottawa.

Le conseil d'administration de la Société du port de Vancouver a été constitué au moyen de nominations politiques. C'est le gouvernement libéral qui l'a établi et il ne faut donc pas s'étonner si le gouvernement actuel l'a maintenu en place. Même si ses membres travaillent certainement très fort et s'intéressent sérieusement aux affaires du port, ils sont influencés par Ottawa et par le programme du gouvernement conservateur. Il leur est difficile de s'intéresser aux divers groupes qui jouent un rôle dans le fonctionnement et l'avenir du port.

Ce n'est pas de leur faute; je le répète, c'est un problème structurel.

Pour que le port soit géré d'une façon plus autonome et qu'il réponde mieux aux besoins, il faudrait établir un comité des usagers du port. Ce comité serait formé de représentants des expéditeurs, des principaux usagers du port, des chemins de fer, des syndicats, des localités avoisinantes, du gouvernement local et de l'industrie céréalière, entre autres. Il participerait à l'étude du port de Vancouver et à l'élaboration d'un plan à long terme ainsi qu'au règlement des problèmes immédiats.

Nous avons de la difficulté à concurrencer le nord-ouest du Pacifique. Si nous n'avons pas un meilleur réseau ferroviaire, nous ne pourrions pas absorber le trafic des conteneurs qui se dirigent vers l'Est ou qui traversent le pays d'un bout à l'autre. Ces conteneurs continueront à passer par les États-Unis.

Je regrette que le temps mis à ma disposition soit presque expiré, mais je prie à nouveau le vice-premier ministre de réexaminer la question. Il a une bonne expérience du domaine des transports. Nous l'exhortons et nous exhortons le ministre des Transports (M. Crosbie) à appuyer fermement la création d'un comité des usagers du port, de façon à assurer que des fonds soient consacrés à l'acquisition de trois autres grues et à réunir toutes les parties pour voir s'il y a moyen d'améliorer les installations portuaires de Vancouver.

**M. David Kilgour (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien):** Madame la Présidente, à propos de la création d'un comité des usagers du port de Vancouver, je signale à la députée de Vancouver-Est (M<sup>me</sup> Mitchell) qu'un conseil consultatif régional a été institué pour les ports de la côte ouest en avril 1983. La députée le sait, j'en suis sûr, le conseil donne des conseils et fait des recommandations au ministre des Transports (M. Crosbie) sur des questions relatives aux ports de la région. Il en est ainsi notamment des intérêts régionaux et des problèmes de développement des ports, de la planification de l'utilisation du territoire, les transports, les questions d'ordre économique et environnemental.

• (2115)

Il paraît que parmi les membres du *Western Regional Advisory Council*, on trouve le président des commissions portuaires de la région, le président des sociétés portuaires locales, notamment de Vancouver et de Prince Rupert, un représentant du ministère des Transports, deux représentants de la province de la Colombie-Britannique, un représentant de chacune des provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba et divers représentants du secteur.

En plus de se conformer aux exigences de la loi, la Société du port de Vancouver a pris l'initiative d'entretenir des rapports constants avec le Conseil consultatif du transport de l'Ouest, qui regroupe des représentants des gouvernements, des producteurs et des expéditeurs, des ports, des syndicats, des transporteurs et des associations commerciales, avec la Chambre de commerce de Vancouver, le Syndicat des débardeurs, la *Maritime Employers Association*, chacune des municipalités adjacentes, la *Chamber of Shipping*, le Conseil des industries forestières, la *Wharf Operators Association*, l'Association des transitaires internationaux canadiens et les ministres du Développement économique des quatre provinces de l'Ouest.