

Je pensais qu'elle serait un peu au courant de l'activité du port de Vancouver puisque sa circonscription en englobe une partie.

Mme Mitchell: Je le suis certainement.

M. Siddon: L'amendement dont nous sommes saisis propose de reporter le débat de six mois. Dans ce cas, quelle serait l'attitude des expéditeurs étrangers à l'égard du port de Vancouver?

En ce qui concerne les nouvelles au sujet du nouveau port de Bellingham, ce sont les attentes de même que les frais élevés subis au port de Vancouver qui ont incité les intéressés à préférer un port des États-Unis, tout près de notre ville et tout près du grand port de Vancouver.

La députée a-t-elle une réponse à ces questions? Le NPD est-il en faveur des ports francs? Pourquoi est-il moins onéreux d'importer via un port de l'État de Washington que d'emprunter le port de Vancouver dont une partie est située dans la circonscription du député?

Mme Mitchell: Monsieur le Président, je le répète, je ne suis pas une spécialiste en la matière. Je sais que le port de Vancouver connaît des difficultés et ce, pour bien des raisons. L'une d'elle—et je voudrais que mon collègue des Prairies soit ici pour mieux l'expliquer—c'est qu'il arrive que le transbordement des grains pose des problèmes. Des navires sont obligés de payer des surestaries. On m'a affirmé que les causes étaient fort complexes, dont les nombreuses catégories de grains qui exigent des conteneurs différents.

J'ai fait état de délais administratifs dont souffrait le port de Vancouver. J'ai mentionné la nouvelle méthode d'affermage qu'aurait adoptée le gouvernement.

Il y a aussi les frais de main-d'œuvre. Si le ministre estime qu'il ne devrait pas y avoir de syndicats...

M. Siddon: Je n'ai pas dit cela.

Mme Mitchell: ... et que les travailleurs sur les quais ne devraient pas être rémunérés convenablement, qu'il le dise, puisque c'est ce qu'il laisse entendre.

Des voix: Non.

Mme Mitchell: Je le répète, je ne connais pas grand-chose des ports francs. J'ai entendu parler de ce projet pour la première fois la semaine dernière. Je crois qu'il s'agira d'une question importante.

M. Siddon: Souscrivez-vous à l'idée?

Mme Mitchell: Nous sommes pour des échanges justes et non pour le libre-échange, contrairement aux conservateurs. Nous sommes en faveur de ports justes, bien administrés et décentralisés, et pour une commission canadienne offrant de très nombreux emplois aux Canadiens, surtout dans Vancouver-Est.

M. Mazankowski: Monsieur le Président, la députée nous a fait part de ses craintes au sujet du transport de marchandises dangereuses. Si je l'ai bien compris, elle a laissé à la Chambre l'impression qu'il n'y avait rien de concret dans ce projet de loi au sujet du transport de produits dangereux. Je l'invite à réexaminer le projet de loi et plus particulièrement les articles 44 et 52. Elle s'apercevra alors qu'ils renferment des modifications qui permettront une meilleure réglementation de ce transport par mer. Cela va dans le sens de la Loi sur le transport des

marchandises dangereuses dans le domaine des produits conditionnés. Les cargaisons en vrac continueront d'être réglementées en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Selon moi, si la députée examinait à nouveau le projet de loi, elle s'apercevrait qu'il renferme des modifications plutôt efficaces qui permettront d'atteindre, à mon avis, les objectifs dont elle a parlé.

Si je ne m'abuse, la députée a prétendu qu'il n'y avait pas eu suffisamment de consultations au sujet de cette mesure. Or, s'il y a un projet de loi pour lequel on ait déployé de longs efforts, afin de consulter tous les intéressés, c'est bien celui-là. Les syndicats ont été consultés, comme l'ont été les propriétaires, les constructeurs et les réparateurs de navires, l'industrie pétrolière et les pêcheurs. A cause de l'importance du projet de loi, de ses grandes répercussions et du fait que le Canada ne pourrait adhérer à une douzaine de protocoles et de conventions, ce projet de loi exigeait ce dialogue. Je donne à la députée l'assurance que ces échanges ont eu lieu.

Mme Mitchell: Monsieur le Président, parce que j'ai l'impression que le ministre n'était pas à la Chambre quand je l'ai mentionné, je lui signale qu'une personne de mon bureau a téléphoné à des groupes de la région de Vancouver, dont j'ai donné la liste. Il pourra le lire dans le *hansard* demain. Aucun de ces groupes n'était au courant du projet de loi que nous débattons aujourd'hui. Je souhaiterais vivement que les articles concernant la sécurité soient examinés par quelques-uns de ces groupes. Je félicite le ministre de prendre ces mesures. Je disais que nous avons l'impression que la mesure pourrait être plus précise à d'autres égards.

M. Maurice Foster (Algoma): Monsieur le Président, je suis ravi de pouvoir parler du projet de loi C-75 parce que les événements concernant la navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent ne manquent pas. La motion de renvoi à six mois vise l'article 4 du projet de loi qui modifie l'article 3.1 de la loi. Cette disposition autoriserait le gouvernement à imposer des droits aux usagers pour les aides à la navigation, le dragage, les services de trafic maritime, les opérations de brise-glace et les escortes de navires. Comme le député d'Egmont (M. Henderson) et le député de Gander-Twillingate (M. Baker) l'ont fait remarquer, ces services ont toujours été payés par le gouvernement fédéral, la garde côtière et le ministère des Transports. Au moment où nos producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard retirent un cent ou deux de moins la livre que la production leur coûte, il est inconcevable que le gouvernement fasse payer des frais pour ouvrir les ports de cette province par les brise-glace. Cette observation vaut également pour les services de brise-glace à Terre-Neuve qui permettent aux navires de pêche de commencer plus tôt leur saison de pêche au printemps. C'est à peine croyable que le gouvernement songe à faire payer pour les aides à la navigation et les services de brise-glace. Le désastre subi par l'agriculture de l'Ouest à cause de la sécheresse de l'été dernier et de l'humidité de l'automne est non seulement le pire que nous ayons connu depuis peut-être les années 30, mais il survient à un moment où le prix des denrées est satisfaisant. Le prix est satisfaisant, mais le rendement est médiocre. Voici maintenant que le gouvernement veut, ce qui est incroyable, percevoir un droit pour les services des brise-glace qu'il fournit dans le Saint-Laurent et les Grands lacs.