

effectuées pour venir en aide à la navigation en hiver. Pendant toute cette saison, des informations sont disponibles sur l'état sans cesse changeant de glaces et sur les parcours les plus faciles à suivre. Des brise-glace sont aussi disponibles pour escorter les navires dans les zones difficiles lorsqu'ils s'y trouvent pour y mener des opérations de lutte contre les crues. Voilà notre façon d'aborder ces problèmes. Il y a en outre tous les autres services et programmes sur le Saint-Laurent ajoutés depuis que les détails précités ont été fournis par le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'époque, en réponse à une question posée le 20 décembre 1967. Il est parfois excusable de soupçonner le ministre de verser des subventions aux provinces riches et d'exiger le recouvrement des frais des provinces plus pauvres. C'est d'autant plus vrai si l'on considère les frais additionnels relatifs aux expéditions de pétrole, lorsqu'il en est tenu compte.

Le 8 octobre dernier, le ministre a déclaré en réponse à une question du député de Moncton (M. Thomas):

... je ne peux annoncer la composition des neuf administrations portuaires, mais je peux dire que la plupart des problèmes ont été résolus.

• (1630)

Dans la région atlantique, monsieur l'Orateur, nous attendons encore l'administration portuaire locale. Nous attendons pour voir si elle peut susciter la fierté dont parlait la Commission Glassco il y a environ neuf ans. Non seulement attendons-nous un certain degré de décentralisation dont le ministre actuel a daigné gratifier les ports jusqu'ici, mais on craint fort que la nouvelle administration portuaire locale, en pratique, ajoute tout simplement un autre niveau d'administration. Les plus belles promesses—et ce ne sont que promesses continuelles—sont loin de la décentralisation effective envisagée et recommandée par la Commission Glassco. Il est difficile d'imaginer que les grands projets d'aménagement portuaire, même au niveau administratif local, prennent moins de temps qu'à l'heure actuelle, en raison des exigences dans la préparation des budgets annuels, de la collaboration la plus étroite à apporter au gouvernement provincial, aux objectifs et principes directeurs nationaux, sans mentionner le fait que le ministre est incapable de prendre une décision ferme.

La vitesse avec laquelle le ministre des Transports agit est tellement dynamique que dans sa déclaration du 12 mai 1971 faite à la Chambre, il a pu réitérer le même vague exposé suivant déjà énoncé, il y a huit ans, par la Commission royale d'enquête Glassco. En voici un extrait:

Le partage des responsabilités et la constitution de ces administrations devront faire l'objet de consultations.

N'est-ce pas merveilleux—exactement ce que nous voulons?

En gros, je puis dire que chaque groupe devra représenter d'aussi près que possible tous les intérêts locaux y compris le personnel de gestion et la main-d'œuvre, ainsi que les pouvoirs municipaux et provinciaux. Chacune de ces administrations jouira d'une assez grande autonomie et sera consultée au sujet de la nomination des directeurs de ports, ...

Ha! Bon!

... de la préparation des budgets, de la planification en vue de la modernisation du port et de toutes autres questions importantes.

Si nous faisons la comparaison avec la déclaration du ministre au comité des transports et des communications le 9 avril 1970, un an auparavant, nous pouvons voir clairement l'incapacité du ministre de réaliser tout progrès appréciable dans la décentralisation de l'administration portuaire.

Soyons juste pour le ministre: il a de fait indiqué qu'à son avis le grand problème était d'établir les degrés de responsabilité et d'autorité à conférer au directeur local ou quel que soit son titre ainsi qu'à l'organisme national. C'est l'expression que l'on emploie «organisme national». Je croyais qu'il y aurait décentralisation mais on y parle d'un organisme national. Le ministre a continué ainsi:

Cet arrangement est extrêmement compliqué et, comme je le disais ce matin, je ne crois pas qu'il soit possible de le faire observer exactement en ses termes dans tous les ports au pays—il vous faut tenir compte des conditions locales.

Un principe est un principe, monsieur l'Orateur. Le mode d'application peut différer selon les régions mais le principe demeure. Ou il est faux ou il est valable.

Aussi récemment que le 8 octobre 1971, le ministre des Transports déclarait:

Le gouvernement a l'intention d'installer un membre du Conseil des ports nationaux dans les provinces atlantiques, mais où, c'est là le hic, comme le député le sait bien.

Si l'installation du membre régional du Conseil des ports nationaux est le hic, celui-ci aura manifestement un rôle important à jouer dans les politiques et les décisions portuaires. S'il a autant d'importance c'est encore là une preuve qu'on n'a pas l'intention de trop décentraliser. Le ministre ne peut ménager la chèvre et le chou en même temps.

Ou le représentant régional du Conseil des ports nationaux jouera un rôle important ou nous aurons une décentralisation qui donnera des résultats. Cela ferait relever de nos collectivités la plus grande part de responsabilité pour le fonctionnement de ces ports.

Pourtant, la décentralisation s'impose si nous voulons éviter l'incurie fédérale qui a entraîné l'aménagement de deux emplacements pour conteneurs à l'extrémité sud de Halifax malgré l'opposition et l'accusation d'initiatives précipitées parce qu'on a dit qu'il fallait le faire. Il fallait le faire, j'en conviens, et il en résulte pour Halifax un avantage considérable pour capter les marchés de conteneurs d'Amérique du Nord. Nous le voulions et nous nous en réjouissons, mais je soutiens encore que faute d'une autorité locale, on a choisi un emplacement que la plupart des gens de Halifax considèrent comme mauvais. Nous avons maintenant des perspectives d'expansion immédiate de ces installations à un autre emplacement, celui qu'on aurait dû aménager au départ et où l'expansion aurait été possible. On aurait pu prévoir au moins dix mouillages à un seul emplacement, au lieu du système fractionné qui sera maintenant imposé au port de Halifax-Dartmouth. Pour le moment, on voit difficilement comment la décentralisation promise par le ministre, et non encore réalisée dans les provinces de l'Atlantique pourra se faire en dépit de la prédilection du gouvernement actuel pour l'erreur et l'imprévoyance. J'espère qu'on ne recommencera pas les erreurs commises jusqu'ici dans la gestion de nos ports.

Étant donné que les provinces Maritimes sont désavantagées de nombreuses manières, il est quelque peu étrange de constater que notre proximité des marchés européens ne nous profite pas, puisque le coût pour l'expéditeur de charger des marchandises à destination de l'Europe au terminus ferroviaire de Montréal est le même que pour l'expédition de Halifax et ce malgré les \$80 ou \$85 qu'il en coûte pour envoyer un conteneur de 20 pieds de Montréal à Halifax. Comment justifier pareille chose?

La politique globale du gouvernement en matière de transport doit être clairement définie pour permettre des critiques averties et des réactions économiques, surtout de