

La motion d'ajournement

J'ai vraiment du mal à comprendre pourquoi le ministre n'a pas pris jusqu'à présent des mesures pour remédier à ces anomalies en dépit des appels pressants et répétés émanant de ce côté-ci de la Chambre. C'est ainsi que nous disposons maintenant de la moitié d'un conseil des ports du Canada et qu'il nous reste une autre moitié du Conseil des ports nationaux. Je dois vous dire que les employés des ports nationaux n'ont certainement pas un moral très élevé depuis les deux ou trois dernières années. Le ministre n'a pourtant rien fait ou pratiquement rien pour remédier à cette situation. C'est à mon avis absolument honteux.

Je voudrais maintenant passer à la question du pilotage au Canada. Voici cinq ou six ans, lorsque la Commission royale sur le pilotage a présenté son rapport, l'une de ses principales réflexions a été recommander que la question soit réexaminée cinq ans plus tard, ce qui n'a toujours pas été fait. A cause des pratiques commerciales habituelles auxquelles ils sont assujettis, les capitaines navigant dans des eaux qui leur sont pourtant familières doivent toujours nécessairement faire appel à des pilotes. C'est là un facteur supplémentaire de ralentissement du trafic maritime qui démontre l'incurie et je présume, dans un certain sens, une certaine ignorance de la part du ministre à l'égard des problèmes que connaît la marine marchande au Canada. Les droits de péage dans la Voie maritime du Saint-Laurent en sont un autre exemple. On voit très bien, en lisant le dernier rapport annuel de l'administration de la Voie maritime, qui incidemment est en retard d'un an, qu'elle couvre enfin ses frais.

● (1700)

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député mais son temps de parole est écoulé.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

L'Orateur suppléant (M. Ethier): En conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Calgary-Nord (M. Woolliams)—Les postes—La livraison du courrier à domicile dans les régions urbaines; le député d'Ottawa-Ouest (M. Francis)—Les finances—Les subventions à Ottawa en remplacement d'impôts; le député de Surrey-White Rock (M. Friesen)—L'industrie—La reconstruction des aéroports de Trinidad—La participation du gouvernement.

[M. Forrestall.]

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LES SUBSIDES

JOUR PRÉVU AUX TERMES DE L'ARTICLE 58 DU RÈGLEMENT— L'ÉCHEC DE LA POLITIQUE DU MINISTRE AU CHAPITRE DES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Mazankowski:

Que la Chambre blâme le ministre des Transports de n'avoir pas convenablement réglé les questions de transport dans ce pays et notamment de n'avoir pas:

- 1) élaboré une politique convenable pour les transports maritimes;
- 2) maintenu des normes acceptables en matière de sécurité des transports aériens;
- 3) réglé convenablement la question du transport du grain, d'où des centaines de millions de dollars de pertes pour les producteurs et pour l'économie canadienne;
- 4) pris en considération les épreuves infligées aux collectivités et aux producteurs par l'application du rapport du Comité d'action des chemins de fer des Prairies;
- 5) pris l'initiative de façon uniforme en matière de transports urbains;
- 6) dirigé efficacement et objectivement l'adjudication des contrats et l'administration des concessions de location d'automobiles dans les aéroports internationaux du Canada;

Et l'amendement de M. Benjamin:

Que l'on modifie la motion en y ajoutant ce qui suit:

- 7) appliqué les recommandations du rapport de la Commission royale Hall en matière de tarifs statutaires;
- 8) fait en sorte que les transports soient utilisés à des fins de politique nationale et non pas pour faire des bénéfices.

M. Nystrom: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Vous constaterez, je crois, qu'il y a eu accord général pour limiter les interventions, à partir de maintenant, à 15 minutes.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Les députés ont entendu ce qu'a dit le député de Yorkton-Melville (M. Nystrom). Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Il en est ainsi convenu et ordonné.

M. Hugh A. Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, je suis très heureux de participer aujourd'hui à ce débat, vu l'importance du transport sur la côte ouest, et l'intérêt que je porte depuis longtemps au transport et notamment au transport des marchandises par bateau.

Dans ses remarques, le ministre des Transports (M. Lang) a fait allusion à la loi nationale sur les transports. Cette loi, qui a été adoptée et mise en vigueur en 1967, demandait la création d'un réseau de transport économique, efficace et opérant, se prévalant des avantages naturels de la technologie, et libre de fixer ses tarifs, conditions de service et autres questions régissant les rapports entre fournisseurs et usagers selon le libre jeu de la concurrence du marché.

Quand la politique des transports a été révisée en 1975, une grande partie des principes appliqués dans la loi de 1967 ont été retenus. Au nombre de ceux-ci, citons l'interchangeabilité, la concurrence et le contrôle, la viabilité commerciale, les programmes de subventions et bien entendu, les principes d'équité et d'accessibilité.