

Commission canadienne des transports, désigne un fonctionnaire du ministère des Transports pour enquêter sur la situation, M. Tom Howe. Il déposait à l'automne de 1967 un rapport circonstancié comportant des recommandations à ce sujet.

Mais à en juger d'après les personnes passablement au courant de la situation sur le littoral de la Colombie-Britannique, rien n'a encore été fait. L'état des choses a constamment empiré et le personnel administratif de la région se voit aux prises avec une tâche à peu près impossible. Je me suis enquis de la chose auprès du ministre actuel des Transports lorsqu'il a assumé ses fonctions. J'ai alors abordé le sujet de façon à lui indiquer que j'étais prêt à lui accorder le temps voulu pour examiner la situation, tout comme je l'avais fait quand le député actuel de Trinity (M. Hellyer) s'était vu confier le même portefeuille. Pour moi, il est révolu le temps où le gouvernement pouvait se permettre de justifier sa conduite en prétextant les nombreux changements au poste du ministre des Transports.

On annonçait dernièrement de nouvelles dispositions et une nouvelle administration concernant les ports nationaux. Je ne veux pas déprécier l'importance d'une telle initiative ou d'une restructuration de l'administration des grands ports nationaux du Canada, mais je trouve inadmissible que toute la question d'une formule administrative convenable aux petits ports, dont l'importance pour le trafic commercial dans les deux sens sur le littoral ne fait plus de doute, soit laissée en plan. Le ministre des Transports a dit, il y a déjà plusieurs mois, qu'il demanderait à ses collègues, le ministre des Travaux publics et le ministre des Pêches (M. Davis), de songer à modifier la formule administrative. Depuis lors, ni le ministre des Transports ni le ministre des Pêches ni le ministre des Travaux publics n'ont dit un mot à la Chambre sur ce qu'ils ont l'intention de faire.

En parcourant ma circonscription pendant le congé d'été, j'ai constaté le pourrissement de la situation. Elle suscite bien des doutes sur l'administration générale et la compétence administrative du gouvernement. Il est temps que le ministre des Transports responsable fasse à la Chambre une déclaration sur des projets précis que nous pourrions discuter et évaluer. Nous devrions savoir si le gouvernement compte accepter en tout ou en partie les recommandations du rapport Howe. Après avoir terminé l'étude du rapport, ce qu'ils ont dû faire, le ministre des Travaux publics et le ministre des pêches devraient nous dire s'ils savent comment les petits ports devraient être mieux administrés. Cessons de faire un jeu de cette question.

Dans ma région, les pêcheurs commerciaux, les propriétaires de remorqueurs, les usagers commerciaux et tous ceux qui veulent des installations d'amarrage pour leurs bateaux de plaisance s'intéressent à la question. Elle revêt une grande importance non seulement à cause de l'activité industrielle et commerciale qui s'y poursuit, mais à cause des milliers de bateaux de plaisance qui naviguent dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique.

Lors de l'adoption de la nouvelle loi sur les transports, le gouvernement a annoncé une politique générale selon

[M. Barnett.]

laquelle les usagers des installations devraient payer au moins une partie du coût des installations, par exemple des terminus pour les services de transport aérien et maritime. Cette politique fut adoptée et établie par la Chambre. A l'époque, j'étais d'avis, je le suis encore, que c'était la façon logique de procéder.

● (3.30 p.m.)

Les pêcheurs commerciaux de la Colombie-Britannique en sont presque tous venus à accepter l'idée de payer une cotisation annuelle raisonnable pour l'usage des ports et autres aménagements le long de la côte, mais ils veulent savoir à quoi s'en tenir. De prime abord, j'estime que la proposition du ministre des Transports (M. Jamieson), voulant qu'on transfère certains ports au ministre des Travaux publics (M. Laing) et d'autres au ministre des Pêches et des Forêts (M. Davis), ne peut qu'entraîner de la confusion, un manque de coordination, dans certains cas une multiplication exagérée des installations portuaires, et dans d'autres, des restrictions inutiles.

Si l'un ou l'autre de ces ministres ou le ministre des Transports peut présenter des arguments logiques aptes à prouver le bien-fondé de pareilles dispositions, pour ma part, j'aimerais bien les entendre, les évaluer et les juger pour ce qu'elles valent. Mes commettants et moi-même ne sommes plus heureux—certes nous ne sommes pas heureux depuis longtemps—d'une situation qui, de mois en mois et d'année en année, est laissée sans solution.

Il y a un autre conseiller de Son Excellence que je voudrais voir ici en ce moment, c'est l'homme qui a récemment accepté la responsabilité d'administrer les Postes. Je voudrais qu'il examine de nouveau la position prise par le ministre de naguère sur la question de la politique discriminatoire relative à l'extension des services postaux aux centres qui y ont droit par la loi et conformément au Règlement. Il y a au moins un tel centre dans ma circonscription, la ville de Courtenay, qui aurait dû avoir ces services il y a plus de deux ans. La dernière fois que j'ai soulevé cette question, il y avait, je crois, au moins trente autres centres au Canada dans une situation identique.

Le ministre des Postes se cachait derrière l'excuse que cette situation résultait des restrictions sur les dépenses imposées par le gouvernement. Quand ces restrictions injustes sur les dépenses seront-elles supprimées? Quand le gouvernement actuel cessera-t-il de se montrer partial à l'égard de certains groupes de citoyens dans certaines villes au Canada sous prétexte que ses politiques ont entraîné une pénurie de fonds pour administrer les services nécessaires de ses divers ministères? Je sais que s'il avait à me répondre sur cette situation, le génial ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Pepin) pourrait probablement offrir à l'improviste, avec son affabilité coutumière, un argument plausible pour prouver que son collègue, le président du Conseil du Trésor (M. Drury) ou le ministre des Finances (M. Benson) était justifié en imposant ce genre de restriction. Cela dure maintenant depuis assez longtemps. Le gouvernement a eu l'occasion d'adapter les politiques qui ont amené de façon draconienne ce qu'il considérait une exigence, comme je l'ai décrit au sujet de la réduction des dépenses.

Le temps est maintenant venu de savoir au moins combien longtemps encore durera ce genre de restriction dans l'extension des services normaux aux collectivités.