

d'une division de la nouvelle Société canadienne des ports. A ceux-ci s'ajouteront les représentants d'autres groupes intéressés au sein du conseil consultatif régional.

M. Nowlan: Cela semble intéressant.

M. Pepin: Je l'espère bien. Je suis persuadé que c'est une solution valable. Le gouvernement de chaque province comprise dans une région donnée pourra nommer au moins un représentant au sein de chaque conseil régional.

Le projet de loi laisse délibérément une certaine latitude dans la définition du mandat des conseils régionaux de façon que chaque région puisse mettre en place un conseil régional qui tienne compte de sa situation propre. Je vais faire en sorte toutefois que ces conseils constituent un élément essentiel du processus de planification portuaire au niveau régional et national.

En dernier lieu, je voudrais dire un mot de la manière dont le projet de loi a été accueilli. Celui-ci est le résultat de nombreuses consultations—j'insiste sur le terme «nombreuses»—qui durent depuis déjà longtemps.

M. Nowlan: Vous êtes impossible.

M. Pepin: Depuis assez longtemps dois-je dire. Bon nombre d'intéressés ont envoyé des mémoires, des lettres et des télégrammes. J'ai une liste de quelques noms, mais je ne les mentionnerai pas tous.

Il est certain que le projet de loi ne comblera pas tout le monde. Certains souhaitent plus d'autonomie; d'autres sans doute moins. Cependant, d'une façon générale, je pense qu'il s'agit essentiellement de compromis raisonnables. C'est un point très important.

M. Crosby: Et le point de vue des travailleurs?

M. Pepin: Les provinces ne sont pas toutes enchantées de la mesure, mais en général je pense qu'elles en appuient sinon toutes les dispositions, du moins l'essentiel. L'autre jour, à Québec, je me suis entretenu avec M. Lévesque qui venait de prononcer un discours où il était justement question des ports. A son étonnement et à l'étonnement de bien d'autres, j'ai déclaré que j'appuyais 95 p. 100 de ce qu'il avait dit. Ce qu'il demandait se retrouve en effet dans le bill C-92.

M. Nowlan: Non.

M. Pepin: Que oui. Le premier ministre s'inquiétait surtout de la façon dont seront choisis ceux qui formeront les sociétés de port locales. Par exemple, il a dit qu'il était satisfait que les municipalités y soient représentées. C'est discutable. En effet, dans certains cas, il pourra y avoir contradiction entre les objectifs de la municipalité et ceux du port. Je ne mentionnerai aucun cas, mais on en connaît bien certains. Un conseil municipal pourrait souhaiter aménager un parc là où les autorités portuaires voudraient construire un nouveau quai, ce qui est tout à fait différent. De toute façon, nous pourrions avoir un échange de vues fructueux.

Le projet de loi a reçu l'appui des présidents des autorités portuaires, du Conseil des ports nationaux, des présidents des

commissions de ports, de l'Association des ports et havres du Canada et bon nombre d'autres organismes. La plupart d'entre eux nous ont fait part de leurs suggestions.

Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier tous les députés des trois partis qui ont apporté leur collaboration. Le bill C-92 contribuera grandement à combler certaines lacunes du système actuel tout en respectant les préférences traditionnelles pour les organisations présentes et en continuant le travail accompli par le passé. Je suis certain que tous les députés se feront un honneur de voter en faveur du bill.

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que je participe au débat en deuxième lecture sur le bill C-92. D'abord, je me demande vraiment pourquoi le ministre se lance dans une histoire aussi abracadabrante à propos de ce bill qu'il tient tellement à faire adopter. Cette mesure légalise une chose qui est illégale depuis cinq ans. Il est temps de s'en occuper, je l'admets, mais que le ministre ne vienne pas nous parler de cette autonomie merveilleuse que le projet de loi donnera aux ports locaux. Qu'il ait la simplicité et l'honnêteté de dire que c'est là un premier pas. Il aurait fallu le faire il y a sept, huit ou dix ans. Mais cela ne règlera pas les problèmes des ports canadiens, il le sait parfaitement.

Il nous a fait un historique. Je suppose qu'une fois tous les 40 ou 50 ans le gouvernement a le droit de faire l'historique de la législation portuaire. Comme l'a dit le ministre, la loi sur le Conseil des ports nationaux a été adoptée en 1936 à la suite du rapport de la Commission Gibbs.

Ce bill nous pose certains problèmes. Il vaudrait mieux que le ministre le sache ainsi que le leader du gouvernement à la Chambre.

Le 4 juin, le ministre nous a accusés mine de rien, ici même, de retarder l'étude du bill. C'est faux. Nous tenons à l'adopter. C'est une mesure constructive, mais le gouvernement aurait dû déjà la proposer il y a deux ans. Il s'est tellement occupé de questions fumeuses qu'il n'en a pas eu le temps. Voilà la vérité. Qu'est-ce qui a le plus d'importance pour le ministre, les paris à la cote ou la législation portuaire?

Des voix: Bravo!

M. Forrestall: Tel qu'il se présente, ce bill a bien des défauts. Il n'était déjà pas fameux lorsqu'il a été présenté pour la première fois il y a sept ans, mais c'est tout de même un premier pas. Le ministre sait très bien que personnellement, je tiens à ce que ce bill soit adopté en deuxième lecture, qu'il soit renvoyé en comité et nous revienne avant l'ajournement de cet été et que je ferai tout ce que je peux pour faire avancer les choses. Néanmoins, il vaudrait mieux que le ministre sache à quoi s'attendre quand il se présentera devant le comité, car ce bill préoccupe un grand nombre de mes collègues de même que moi et, au cours des prochaines minutes, je vais vous expliquer un peu pourquoi.