

Montréal, et on pense maintenant à laisser les 1,000 prochains milles du Canada sans ce qui est, à mon avis, un service très nécessaire, vu tout particulièrement les difficultés uniques de prévision du temps dans la région atlantique, notamment en Nouvelle-Écosse. Le bureau de répartition à Halifax ne dessert pas seulement notre région. Il dessert Saint-Jean, Fredericton, Moncton, Saint-Jean (Terre-Neuve), Gander, Stephenville, Sydney, Yarmouth, Boston, Bermuda et New York. C'est un service auquel les pilotes transocéaniques ont pris l'habitude de se fier, tout particulièrement parce qu'il est situé au centre d'une région où les conditions atmosphériques sont uniques en leur genre. Je suppose que plus on est près du feu, plus la chaleur est grande. Je m'interroge sur l'efficacité de cette décision. Je m'interroge sur les décisions fondées sur l'expérience ailleurs dans le monde et qui ne tiennent compte que des faits, et pas nécessairement des circonstances spéciales qui entourent ce qui semble être des faits.

• (1620)

L'une des raisons invoquées pour la fermeture du bureau de répartition de Halifax est que l'une des principales lignes d'aviation des États-Unis, Eastern je pense, a centralisé en Floride toutes ses installations de répartition. On allègue que si cette société peut le faire là, pourquoi ne le pourrions-nous pas ici. Ce raisonnement semble méconnaître le fait qu'il s'agit essentiellement pour cette ligne d'un service nord-sud, alors qu'ici c'est essentiellement un service est-ouest. Il n'existe dans aucun autre endroit du littoral de l'Atlantique sauf les provinces atlantiques une aussi grande concentration des conditions météorologiques émanant du continent nord-américain.

Je crois que la question est présentement à l'étude. Je prie instamment les hauts fonctionnaires des transports de l'examiner le plus exhaustivement possible sous l'aspect de la sécurité. Il faudrait déterminer si nous ne diminuons pas la sécurité des vols d'Air Canada. C'est important non seulement pour nous dans les provinces atlantiques. Il n'y a qu'une douzaine d'emplois en cause, peut-être 55 ou 60 personnes. C'est déjà assez grave, mais la considération importante est de déterminer s'il est sage de décider le déplacement à 1,000 milles plus loin du bureau de répartition en même temps que ses responsabilités, en tenant compte du caractère unique de la situation météorologique à Halifax.

Nous nous réjouissons à nouveau de l'indication fournie par le ministre que, pour l'instant, il suspendra toute réduction du taux de subvention, réduction de 17 p. 100 au taux proposé de 15 p. 100. Je le répète, nous nous en félicitons. J'espère que les études que le ministre entreprend et qu'il est censé poursuivre durant ce sursis seront fructueuses et apporteront des solutions dont les hommes d'affaire de la région atlantique ont grand besoin. Sous ce rapport, je crois que la plupart des députés, notamment ceux de la région atlantique, seraient heureux d'avoir sous peu l'occasion d'étudier le second rapport dont le ministre a longuement parlé cet après-midi.

Le ministre a fortement insisté sur la qualité du transport ferroviaire et sur ses répercussions, notamment dans notre région. Il a cité une foule de statistiques. Nous devons en prendre connaissance demain pour se rendre compte exactement de ce qu'il voulait dire. Par exemple, il serait intéressant de savoir quelle proportion du montant de 15 millions a été utilisée pour subventionner le transport de meubles, et de familles, des provinces Mariti-

mes vers d'autres régions. Je me demande si on a éliminé l'échappatoire importante dans les décisions prises il y a 18 mois. Sinon, il est temps de remédier à la situation. Les politiques actuelles favorisent l'état de choses dont parlait le ministre. Ce dernier avait raison de dire qu'en somme, nous devons tirer parti de toutes les occasions qui nous sont offertes. C'est évident.

Passant à une question tout à fait différente, monsieur l'Orateur, je me demande quand le ministre sera en mesure de s'attaquer effectivement à l'établissement d'administrations portuaires indépendantes. Je demande à la Chambre de bien vouloir me permettre d'en parler durant quelques minutes et de résumer les événements des huit ou neuf dernières années.

En 1963, la Commission royale d'enquête Glasco, à la page 89 du tome V de son rapport qui porte sur l'organisation de l'administration fédérale au Canada, recommandait et je cite:

Le contrôle des ports maritimes et des aéroports dont il est question est concentré à Ottawa, ce qui ne manque pas de provoquer des critiques: critiques des normes adoptées en matière d'installations—elles sont trop coûteuses pour être rentables sans répondre pour cela à ce que demande l'orgueil local—critiques des services fournis et critiques du tarif auquel se payent ces services. Dans les autres pays, on tend à décentraliser l'administration des ports et des aéroports et de confier aux autorités municipales ou à des organismes locaux créés à cet effet les questions d'immobilisations et d'exploitation. Étant donné le contexte géographique du Canada, vos commissaires sont d'avis qu'il y aurait lieu d'encourager l'initiative et la participation locale et de faire en sorte que l'on adopte, pour les installations et pour les services fournis, des normes qui permettent d'établir des tarifs justes et raisonnables.

Le 24 juillet 1970, le ministre des Transports (M. Jamieson) a déclaré lors d'une conférence de presse que le gouvernement entreprendrait un retrait graduel du Conseil des ports nationaux et décentraliserait l'administration portuaire. Il a dit, et je cite:

Tous les ports canadiens ont des problèmes différents et la décentralisation permettrait aux administrations locales de s'occuper de leurs problèmes particuliers.

La nouvelle administration nationale sera gardienne de tous les biens portuaires fédéraux, proposera des objectifs nationaux, établira des tarifs et des frais à l'usager, et établira des lignes directrices en matière de baux, de permis et de contrats. Les administrations portuaires locales soumettront un budget annuel au conseil central.

L'administration locale s'occupera des opérations quotidiennes, notamment la promotion du trafic, l'entretien, la gestion des biens et des concessions, et l'analyse des plans à long et à court termes. Elle s'occupera aussi des investissements, de la coordination des plans en matière d'expansion portuaire et de relations avec les administrations municipales.

Cela m'a semblé assez précis, et je suis sûr que nombre d'autres Canadiens en ont retiré la même impression. Mais environ un an plus tard, le ministre avait modifié sa déclaration. Il déclarait le 12 mai 1971 ce qui suit:

... je reste convaincu que c'est par une collaboration étroite avec les gouvernements provinciaux et encore plus avec les personnes mêmes qui sont intéressées à l'exploitation des ports que le gouvernement fédéral pourra le mieux remplir son rôle.

Je propose que l'on crée des administrations portuaires locales dans chacun des neuf grands ports administrés actuellement par le Conseil des ports nationaux.

J'ai aussi souligné l'importance plus grande qu'on accordera à la décentralisation des responsabilités et au principe de la rentabilité par l'application équilibrée du principe du recouvrement des frais. Non seulement la nouvelle politique est-elle compatible avec cet objectif, mais elle représente un pas important vers sa réalisation.

Il sera toujours intéressant de voir dans quelle mesure la navigation sur le Saint-Laurent, en application du principe du recouvrement des frais, remboursera les dépenses