

réalisé par la Commission canadienne des transports, mais au moins il y aura publication complète et une tarification officielle des droits. L'article suivant du bill stipule que l'Auditeur général du Canada aura un droit de regard sur tout l'aspect financier. Bien entendu, ce contrôle est souhaitable mais puisqu'en fait il n'y aura pas de fonds publics en cause, il n'y aura aucun contrôle de la part du Parlement. Le président du comité des comptes publics ne l'approuvera pas, j'en suis sûr, et en fait je crois que nous aurions espéré, la plupart d'entre nous, un peu plus de contrôle parlementaire que le dépôt annuel du rapport. Voilà un autre aspect qu'on pourra analyser plus à fond en comité.

Je ne m'attends pas que le ministre me réponde en détail maintenant mais si je suis complètement dans l'erreur, j'ose croire qu'il me corrigera. Je termine en disant que ce bill est très technique et qu'il est très difficile pour un profane de comprendre une loi de cette sorte. Il faudra l'examiner minutieusement et j'espère que nous aurons l'occasion d'entendre les points de vue des pilotes et des armateurs. Je ne suis pas sûr que nous devrions entreprendre une série d'auditions et faire ainsi concurrence à la Commission de pilotage elle-même. Les auditions qu'a tenues cet organisme ont été très sérieuses et nous devrions nous en inspirer.

C'est tout ce que je veux dire pour le moment, monsieur l'Orateur. A mon avis, le bill devrait être renvoyé le plus tôt possible au comité pour y subir un examen approfondi. Si le comité accomplit un travail satisfaisant, cette mesure facilitera la navigation à l'intérieur comme à l'extérieur de nos ports et le Canada deviendra un pays maritime plus important. Nous encouragerons peut-être beaucoup plus que dans le passé nos jeunes à s'orienter vers cette phase utile de la navigation.

M. Thomas S. Barnett (Comox-Alberni): Monsieur l'Orateur, le profane éprouve une certaine difficulté à comprendre la gamme très étendue des activités très techniques et complexes qui relèvent de ce qu'on désigne actuellement sous le nom de ministère des Transports. J'ai toujours prétendu que c'était un de ces services silencieux qui permet aux Canadiens et à leurs produits de se déplacer régulièrement tout en jouissant d'une certaine sécurité. Même si je représente une circonscription côtière et que je suis peut-être un peu plus au courant que d'autres des besoins courants du ministère, j'avoue que mes connaissances sont plutôt fragmentaires et rudimentaires. Voilà pourquoi je manque un peu d'assurance en prenant la parole pour faire des observations sur ce projet de loi.

Dans son exposé, le ministre s'est surtout contenté de décrire le cadre du bill. Il s'est peu attaché à le situer dans la perspective de l'évolution globale que subit actuellement, je crois, le transport des marchandises par mer. Le fonctionnement des services de pilotage dans les diverses parties du pays a certainement d'importantes répercussions sur les mouvements de la navigation. Étant donné la lenteur des progrès de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, monsieur l'Orateur, il est un

[M. Bell.]

peu surprenant que nous soyons déjà saisis du bill alors qu'on nous dit que la dernière partie du rapport ne paraîtra pas avant un certain temps.

J'espère pouvoir en déduire qu'on reconnaît la nécessité d'agir plus rapidement que par le passé dans ce domaine. Il nous apparaîtra peut-être, quand nous étudierons ce bill en comité, qu'il se rattache aux mesures du bill C-2 dont nous avons parlé récemment. Ce dernier bill devait servir à faire face à l'évolution des méthodes de navigation, et en particulier à l'avènement de navires puissants transportant de plus fortes charges et, dans certains cas, très dangereuses. Peut-être y a-t-il une certaine corrélation entre les modifications apportées à la nouvelle partie de la loi sur la marine marchande concernant le transport en vrac du pétrole et autres cargaisons polluantes et le fait que le gouvernement a décidé de présenter le projet de loi à l'étude.

● (3.30 p.m.)

Tout en acceptant d'emblée que ce bill soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité, j'espère que les ministériels, qui pourraient avoir voix au chapitre en ce qui concerne l'étude au comité, ne feront pas en sorte que celui-ci examine ce bill au pas de gymnastique. J'ai l'impression qu'à certains égards, ce bill a pris les pilotes de vitesse. Il me semble que, bien qu'ils aient été au courant des recommandations de la Commission royale, la présentation plutôt soudaine du projet de loi gouvernemental sur un problème qui touche de très près leur avenir en tant que membres de la marine marchande canadienne les ait quelque peu bouleversés. Les effets de ce bill peuvent les affecter directement aussi bien en tant qu'individus que comme membres d'un groupe déterminé.

La plupart des députés admettront qu'il faut sauvegarder les droits fondamentaux de ceux qui travaillent dans les services de pilotage des diverses parties du pays. Les dispositions du nouveau projet de loi ne doivent pas inutilement interrompre leur carrière ou y nuire. Cela dit, je suis porté à approuver le fait que le bill reconnaisse la nécessité d'administrations régionales qui, à bien des égards, seront autonomes et indépendantes. La nécessité découle du fait que le trafic sur la côte ouest—j'entends par là le mouvement, l'organisation et les éléments du trafic maritime ou côtier—est bien différent de celui qui se fait dans les régions des Grands lacs ou sur la côte de l'Atlantique. L'idée d'établir des administrations régionales me paraît donc une bonne méthode. Je suppose qu'elle s'inspire des recommandations de la Commission royale.

Je n'ai pas très bien compris les propos du député de Saint-Jean-Lancaster (M. Bell); à ce que je comprends du bill, on reconnaît le besoin d'une certaine coordination entre les activités des diverses administrations de pilotage. Cette coordination ne sera possible que si une mesure appropriée est prise à Ottawa avec l'autorisation du gouverneur en conseil. Il me paraît au premier abord—ce qu'il y aurait lieu d'examiner et de discuter au comité—que ce bill assure un juste équilibre entre l'autonomie locale et régionale d'une part, et la nécessité d'autre part, de prévoir la coordination qui s'impose pour éviter d'éparpiller nos initiatives en ce qui a trait à l'utilisation et aux fonctions des pilotes.