

*Société canadienne des ports—Loi*

s'occuperont de toutes les questions de personnel. Quatrièmement, elles pourront faire des appels d'offres et adjudger des contrats, compte tenu de certaines nouvelles limites. Cinquièmement, elles administreront la propriété du port. Et, sixièmement, elles nommeront le principal dirigeant du port, ce que j'aurais dû mentionner au tout début. De toute évidence, la nomination du dirigeant du port symbolise le transfert de pouvoirs du Conseil des ports nationaux à la société de port locale.

J'étais à Montréal la fin de semaine dernière. Le président du Conseil des ports nationaux a parlé d'un certain M. Beshwaty comme de son administrateur général. Le président de la commission portuaire de Montréal a quant à lui parlé de ce même M. Beshwaty comme de son administrateur général. L'un parlait de la situation actuelle et l'autre parlait de l'avenir. Il s'agit donc d'un changement très important.

De façon générale, la société de port locale sera comptable à la Société canadienne des ports et veillera à maintenir le port dans une situation financièrement viable. Cela permettra de garantir que les décisions et les initiatives de gestion prises par les sociétés de port locales sont conformes aux objectifs de la politique nationale, que les sociétés locales font la meilleure utilisation possible de leur ressources et servent le mieux possible les usagers des ports. La Société canadienne des ports approuvera les budgets annuels d'immobilisation et d'exploitation des sociétés de port locales. Elle contrôlera aussi leur fonctionnement à peu près comme une société importante du secteur privé surveillerait ses filiales.

La viabilité financière est un aspect important de la nouvelle politique. La capacité d'un port à assurer son propre fonctionnement est l'un des principaux critères qui régissent l'établissement d'une société de port locale. En passant, je tiens à mentionner, parmi les autres critères, l'importance nationale et régionale d'un port et l'intérêt que portent les gens de la région aux affaires portuaires.

D'autre part, la viabilité financière n'est pas le seul critère régissant l'exploitation d'un port. On reconnaît que les ports sont un élément important des projets plus vastes de développement économique régional et que les gros investissements nécessaires ne peuvent pas toujours provenir que des recettes réalisées. Autrement dit, le port ne pourra peut-être pas financer son plein développement. Par conséquent, la loi prévoit une disposition par laquelle le gouvernement peut demander à la Société canadienne des ports d'entreprendre l'exploitation des ports dans l'intérêt national et régional.

**Une voix:** J'ai une question à poser.

**M. Pepin:** Je répondrai aux questions plus tard.

Après qu'il lui aura donné cette directive, on s'attendra du gouvernement, lorsque la société locale ne sera pas en mesure de le faire, de fournir une aide sous la forme d'une subvention ou autrement.

Encore une fois, il doit y avoir équilibre—l'équilibre étant mon principal sujet ce soir—entre les objectifs commerciaux des divers ports qui aident à assurer leur fonctionnement efficace et quasi-autonome et les objectifs plus vastes du gouvernement concernant le développement économique régional et national.

Comment procédera-t-on, monsieur l'Orateur? Il est à espérer que dans les dix-huit mois suivant la proclamation du présent projet de loi, le nouveau conseil de la Société canadienne

des ports aura examiné la situation de tous les ports anciennement régis par le Conseil des ports nationaux et recommandé au ministre ceux qui satisfont aux critères régissant l'établissement d'une société de port locale.

Combien de ports du Conseil des ports nationaux pourront devenir des sociétés de port locales? C'est une question à laquelle devra répondre le conseil de la nouvelle société et au sujet de laquelle il fera des recommandations au ministre. Nous présumons que la plupart des ports relevant du Conseil des ports nationaux chercheront et parviendront à atteindre ce rang et ils auront alors toute la latitude voulue pour plaider leur cause.

Je voudrais dire quelques mots, monsieur l'Orateur, des modifications à la loi sur les ports et jetées de l'État. Les modifications à cette loi cherchent à remédier à une situation où les responsabilités sont partagées en les refondant dans une loi révisée qui sera désignée sous le nom de la loi sur les ports et installations de port publics. Une fois encore les ports de ce genre seront tenus de poursuivre les objectifs énumérés dans un exposé commun.

J'ai quelques mots à dire, monsieur l'Orateur, au sujet des modifications apportées à la loi sur les commissions de port, 1964. Comme tous les députés le savent, il y a actuellement sept ports—quatre en Colombie-Britannique et trois en Ontario—qui seront régis en vertu de cette dernière loi sur les ports. Il y en a déjà une qui reconnaît les objectifs de l'autonomie locale, comme nous le savons tous. De fait, ces ports prouvent d'excellente façon combien le principe de l'autonomie peut être efficace. Cette loi fait donc l'objet de modifications secondaires seulement étant la plus récente et la plus à jour. L'exposé des objectifs dont il a été question tantôt est ajouté. L'article sur l'établissement ou la dissolution d'une commission de port est modifiée pour permettre à un port relevant de la Commission des ports nationaux de devenir une commission sans qu'il soit nécessaire de modifier la loi.

Je devrais ajouter quelques mots, monsieur l'Orateur, sur la consultation et sur la participation régionale et locale à la mise en application de ce nouveau projet de loi.

● (2130)

Je tiens tout d'abord à dire que toutes les régions seront représentées au sein du conseil d'administration de la nouvelle Société canadienne des ports—je signale en passant que le conseil comptera au maximum 17 membres—et qu'il en sera de même au niveau des sociétés de port locales. L'accent est donc mis sur la participation tant au niveau de la Société qu'au niveau des sociétés de port locales. Chacun sait que l'administration des commissions de ports prévoit déjà une participation locale. Les ports publics comme les installations portuaires bénéficieront d'une plus grande délégation de pouvoirs au niveau de l'administration régionale des ports du ministère des Transports ainsi que de la création de conseils consultatifs pour les ports publics.

L'une des principales faiblesses de l'administration portuaire actuelle tient à l'absence d'un organisme responsable chargé de conseiller le ministre des Transports en matière de planification et d'aménagements portuaires au niveau régional. Pour combler cette lacune, le projet de loi prévoit la création de conseils consultatifs régionaux où siègeront le président de chaque conseil local, de chaque Commission de port et du conseil consultatif local, c'est-à-dire du conseil consultatif