

commissions locales. Je remarque devant moi un ex-ministre des Transports, et il sait les difficultés du ministère avec les commissions locales de pilotage en ce qui concerne la réglementation et le travail quotidien. La commission d'enquête sur le pilotage s'est exprimée très clairement à ce sujet dans ses recommandations. Elle a proposé d'enlever au ministère des Transports la responsabilité du pilotage pour la confier à des autorités locales séparées. Un coup d'œil sur le bill me convainc qu'on ne le fait ici qu'en partie. Il existe divers degrés, diverses nuances, de bureaucratie, et on sent encore ici son emprise sur l'autorité. Quoi qu'il en soit, la chose a été recommandée, et je tiens à dire officiellement qu'il est souhaitable de soustraire le pilotage au ministère, dans toute la mesure du possible. Je reconnais, toutefois, que le ministère des Transports, compte tenu de sa nouvelle organisation, doit être un des facteurs dans tout ce que nous faisons.

La nouvelle mesure devrait être simple et claire. Elle devrait exposer nos intentions le plus clairement possible de sorte que les fonctionnaires qui auront à l'appliquer y trouvent un guide, leur donnant assez de latitude pour répondre convenablement aux besoins et résoudre les problèmes quotidiens des diverses régions de notre réseau de pilotage. Il faudra déclarer nos intentions aussi clairement que possible dans la loi qui va comporter de nombreux règlements. Le problème qui se pose est de déterminer exactement les pouvoirs que doivent comprendre la loi et les règlements. La Commission royale d'enquête sur le pilotage estime que la mesure devrait comprendre des définitions statutaires précises, énoncer les principes et les valeurs et traiter objectivement de la nouvelle structure de l'organisme.

Je reviens au point qui est l'objet de ma mise en garde à l'égard de cette mesure législative. Je ne suis pas sûr si cette citation est exacte, mais le Parlement devrait garder l'autorité exclusive de légiférer à l'égard des articles de la loi qui sont d'application générale, et les administrations de pilotage devraient établir des règlements quant au reste, surtout ceux qui s'appliquent à une situation locale. Il s'agit de savoir si le bill répond entièrement à cette recommandation de la Commission royale d'enquête sur le pilotage.

L'article 3 traite de l'adaptation de la mesure au plan de réorganisation du ministère et suggère qu'il serait souhaitable d'enlever autant que possible du ministère des Transports ce qui a trait au pilotage. Le ministre a mentionné les quatre nouvelles commissions ou administrations de pilotage: l'administration de pilotage de l'Atlantique, celle des Laurentides, celle des Grands Lacs et celle du Pacifique. On se demande de quelle administration Churchill va relever, mais on pourra poser cette question au comité. La Commission a recommandé la création d'un plus grand nombre d'administrations. C'est une question à débattre. Je ne dis pas que je m'oppose à la création d'un petit nombre d'administrations, mais un nombre plus grand signifierait plus de nominations dans les différentes régions, c'est-à-dire, celles de gens qui connaissent les problèmes de navigation de leurs régions respectives.

Le ministre a parlé de la nomination des présidents des diverses administrations et, selon une phrase bien connue, c'est le gouverneur en conseil qui établira les limites. Voilà une question que nous pourrions avoir à étudier en comité.

L'article 4 porte sur l'Administration de pilotage des Grands lacs qui, d'une façon ou d'une autre, doit faire partie de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Nous voudrions savoir pourquoi. Il peut exister des raisons d'ordre administratif, mais j'entrevois quelques difficultés, car nous savons que l'Administration de la voie maritime a subi des pertes et nous ne voudrions pas voir l'Administration de pilotage des Grands lacs commencer sur une note aussi triste.

L'article 6 porte sur les nominations. Il n'établit pas les exigences à satisfaire par les titulaires. Espérons que ceux-ci ne seront pas les créatures politiques habituelles, mais des gens qui ont la connaissance et l'expérience de la navigation locale.

**Des voix:** Bravo!

**M. Bell:** A l'article 12, le libellé des objectifs des administrations n'est pas rédigé dans un langage maritime très coloré. On pourrait, à mon avis, l'améliorer. Il parle savamment de «sécurité de la navigation», ce qui est exactement notre objectif, mais il me semble que c'est un terrien qui a écrit cette phrase, ou un fonctionnaire qui songeait à un problème plus technique.

Les articles suivants portent sur le pilotage obligatoire, sur les différentes sortes de brevets, et la nécessité pour un navire d'avoir un pilote à son bord. Il faudrait distinguer entre brevets et certificats de pilotage. Quiconque a travaillé dans un port sait qu'il s'agit de privilèges tout à fait différents. Je ne sais pas exactement quel est le numéro de l'article qui porte sur le règlement touchant les pilotes des États-Unis employés sur la voie maritime, mais cet article et ceux qui traitent de la question des enquêtes sont très importants. Nous sommes tous au courant de l'enquête menée sur la côte ouest concernant le cas du pilote qui était ivre alors qu'il était de service et bien qu'il n'y ait pas beaucoup d'exemples de ce genre, le sujet est très important.

• (3.20 p.m.)

Les conditions régissant l'attribution des brevets et leur suspension doivent être clairement précisées dans la loi. Seuls les citoyens canadiens ou les immigrants reçus ont le droit de détenir un brevet. Si nous voulons encourager les Canadiens à naviguer et à se lancer dans cette forme d'activité, il importe de le préciser dans la loi comme une exigence bien nette. La suspension d'un brevet est laissée aux soins du président de l'une des quatre administrations. En parcourant rapidement le bill, je me suis aperçu que la question de la suspension et de l'annulation des brevets par la Commission de pilotage est très compliquée et je crois qu'il faudrait l'approfondir en comité.

Nous en arrivons maintenant au très important article qui traite des divers tarifs de pilotage. La Commission canadienne des transports y est impliquée et nous verrons dans quelle mesure, au comité. Ce peut être bon ou mauvais selon la manière dont on envisage le succès