

Afin de bien comprendre cette mesure législative, il importe de noter que la manière d'aborder la question était différente dans les cas précédents, et c'est très important. Auparavant, on avait essayé de consolider complètement les différentes mesures que j'ai déjà mentionnées. J'ai de longues notes à ce sujet. Je n'entrerai pas dans les détails, sauf pour dire que ce bill-ci est beaucoup moins ambitieux que les autres dans lesquels on proposait la tâche monumentale de renfermer dans un seul bill tout le processus législatif. Le bill laisse de côté le projet plus grandiose de ramanagement de tout le réseau portuaire et adopte une solution plus évolutionniste. Il reconnaît au réseau actuel des points forts qui peuvent s'accommoder de changements, sans qu'il soit nécessaire de tout chambarder. Je ne voudrais pas donner l'impression que le projet de loi ne change pas grand-chose. Il prévoit la modification de 30 des 40 articles de la loi sur le Conseil des ports nationaux et de 16 des 19 articles de la loi sur les ports et jetées de l'État.

Ce projet de loi n'est pas aussi global que les précédents. La raison en est tout simplement que les différentes régions du pays ont des différents types de ports. Cette manière d'aborder le problème a une certaine valeur. Nous tentons de tenir compte des circonstances locales, des précédents historiques, des modes et ainsi de suite. Je ne pense pas que le pays en souffrira.

Il est évident que les ports administrés par le Conseil des ports nationaux ont atteint une maturité financière et administrative telle que la loi de 1936 qui les régit entrave leur développement. Parce qu'ils ont prouvé qu'ils étaient capables—c'est une phrase clé à laquelle reviendront ceux qui prendront la parole plus tard—de fonctionner de façon rationnelle et efficace, le Parlement doit prévoir à l'intention des administrateurs des ports un nouveau cadre qui leur permettra de relever les nouveaux défis d'un monde moderne. Autrement dit, ces ports s'en sont bien tirés avec l'aide du Conseil des ports nationaux. Ils se sont bien développés et ils ont atteint la maturité. C'est le moment de leur donner plus de liberté d'action.

Je voudrais dire quelques mots sur le bill C-92. Il s'agit d'un bon exemple de loi d'équilibrage, seule loi que le Parlement n'a jamais adoptée parce qu'elle essaie de concilier plusieurs forces.

Je le répète, ce projet de loi ne vise pas à refondre complètement le système. On conserve les trois types de ports. On apporte certaines modifications aux lois qui les régissent pour en supprimer les lacunes. Ainsi, au lieu d'avoir une mesure législative de base, on retrouvera le même exposé des objectifs dans toutes les différentes lois. On arrive ainsi à établir un certain équilibre entre des lois différentes peu commodes et trois lois qui ne présentent aucun lien. Elles sont unies par un objectif commun, par une déclaration de principe commune.

On essaie par ailleurs de concilier les intérêts du pays et une certaine autonomie régionale. La déclaration de principes commune a pour but de veiller à ce que les ports constituent un instrument efficace de soutien des objectifs commerciaux internationaux et des objectifs sociaux et économiques nationaux, régionaux et municipaux.

Le quatrième objectif est plus précis. Il préconise une très grande autonomie pour les ports tout en veillant à maintenir une certaine unité et une certaine efficacité au niveau de

l'ensemble. Ainsi, on concilie les intérêts nationaux et les intérêts régionaux en maintenant un certain degré de centralisation et en instaurant une forte décentralisation. Par conséquent, ce projet de loi est un chef d'œuvre d'équilibre.

M. Nowlan: Je voudrais que vous vendiez du pétrole du Mississipi.

M. Pepin: Donnez-moi un baril et j'essayerai.

● (2120)

Passons en revue certaines des principales modifications. Prenons tout d'abord les modifications à la loi sur le Conseil des ports nationaux: la modification principale vise à créer un conseil d'administration à temps partiel composé d'au plus 17 membres, représentant de vastes intérêts régionaux dans des questions importantes. Le nouveau conseil aura le pouvoir de recommander la création de sociétés de port locales auxquelles seront délégués de vastes pouvoirs en matière de gestion et d'exploitation. Les ports qui ne deviendront pas des sociétés portuaires locales seront exploités à titre de divisions de la nouvelle société mère. Celle-ci, soit dit en passant, aura pour nom la Société canadienne des ports.

À l'intérieur de ce que l'on appelle actuellement le réseau du Conseil des ports nationaux se trouveront deux sortes de ports. Certains seront des entités entièrement autonomes sur le plan local, des sortes de mini ou maxi filiales de la société mère. D'autres resteront des divisions du Conseil des ports nationaux, qui deviendra la Société des ports du Canada.

La société aura de nouveaux pouvoirs afin de fixer les limites contractuelles au moyen de règlements. Le barème des services commerciaux sera établi par la société proprement dite, pour sa propre division. Les sociétés de port locales fixeront les droits de leurs nouveaux besoins. Les droits portuaires, toutefois, continueront à être fixés par règlements et seront assujettis à l'approbation du gouverneur en conseil.

La Société canadienne des ports à l'instar des sociétés de port locales, restera une société de la Couronne de la catégorie «C» aux termes de la loi sur l'administration financière. Les députés doivent comprendre ce que cela signifie. Elle jouira de certains avantages, manifestement, comme l'exemption de taxes, de dividendes et la possibilité d'obtenir une participation financière du gouvernement canadien. D'autre part, il y a également avantage à devenir une société de la catégorie «D». La loi sous sa forme actuelle, rendra ce changement possible sans devoir adopter une nouvelle loi pour faire passer les maxi ou mini sociétés de la catégorie «C» à la catégorie «D». Il faut signaler également qu'il sera désormais possible de faire passer un port d'une catégorie à l'autre sans avoir à proposer une nouvelle mesure législative à cet effet.

Monsieur l'Orateur, je tiens à dire quelques mots à propos des sociétés de port locales. Je l'ai déjà dit, ces sociétés sont la principale raison d'être de la nouvelle politique, qui vise à décentraliser les pouvoirs et la prise de décisions, c'est-à-dire à confier ces pouvoirs aux sociétés de port locales plutôt qu'à l'administration centralisatrice du Conseil des ports nationaux.

Il importe, je pense, de préciser quels seront les pouvoirs des sociétés de port locales. Les voici donc en détail. Premièrement, elles veilleront à l'exploitation quotidienne du port. Ce sera donc une des tâches des sociétés locales. Deuxièmement, elles fixeront les droits commerciaux. Troisièmement, elles