

Société canadienne des ports—Loi

législative, nuit à une bonne planification et aux investissements qui pourraient être faits dans ces installations portuaires. Ils sont généralement d'importance secondaire comparés aux ports du Conseil des ports nationaux, mais plusieurs sont quand même très importants.

La loi sur les Commissions de ports, le troisième type de port que nous avons au Canada, est la loi la plus moderne et la plus compatible avec les pratiques actuelles d'administration portuaire. En vertu de cette loi, je le répète, qui date de 1964, les ports peuvent être exploités et administrés à l'échelle locale, ce qui correspond le plus à l'esprit du bill dont je vais parler bientôt, c'est-à-dire le bill C-92. Par contre, la loi sur les Commissions de ports ne précise aucun objectif commun pour tous les ports dans le cas d'une politique portuaire. Elle ne stipule pas non plus que le développement des Commissions de ports fait partie intégrante de la planification portuaire régionale et nationale. En outre, la loi ne permet pas le transfert d'un type de port à un autre.

Alors voilà, monsieur le président, la situation assez complexe qui existe dans les ports au Canada du point de vue administratif.

[Traduction]

Des efforts sont entrepris pour améliorer la situation concernant les ports du Canada à l'intérieur des structures existantes. Je ne voudrais pas laisser l'impression que nos ports sont généralement en régression; loin de là. Je dois avouer, cependant, que les ports publics relevant de Transports Canada n'ont pas connu un fort développement ces dernières années.

● (2110)

Nous avons entrepris de changer les choses. Nous perfectionnons sans cesse nos moyens de planification. Par exemple, nous avons dressé un certain nombre de plans directeurs dont l'objectif est d'assurer une orientation cohérente au développement futur des installations portuaires dans différentes régions de notre pays.

L'efficacité des ports régis par le Conseil s'est grandement améliorée. Le port de Thunder Bay, pour mentionner celui-là, reste le port céréalier le plus important et le plus efficace au monde. Pour ce qui est des développements nouveaux, je signalerai le terminal pour produits forestiers situé à Duke Point près de Nanaïmo, en Colombie-Britannique, un projet réalisé conjointement par le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la commission portuaire locale.

Mais il y a surtout lieu de rappeler les projets réalisés par nos quinze ports nationaux qui soit dit en passant, accommodent la moitié du commerce maritime au Canada. Les deux autres types se partagent chacun 20 p. 100.

Depuis quelques jours, je tente de mettre en lumière ces réalisations car j'estime qu'elles passent presque inaperçues et que c'est regrettable. Il suffit de jeter un coup d'œil au dernier rapport annuel du Conseil des ports nationaux. Pour la première fois de leur histoire, les 15 ports affichent un bilan positif. Si le tonnage global a légèrement diminué par rapport à 1980, c'est à cette seule exception près le plus élevé jamais enregistré par le Conseil des ports nationaux.

Bon indice de productivité, le nombre de tonnes par employé est passé de 58,000 en 1976 à 91,000 en 1981. De même les capitaux investis ont sensiblement augmenté, passant de 38 millions en 1980 à 65 millions en 1981.

Le refinancement de la dette du Conseil des ports nationaux qui s'élevait à 305 millions de capital et—150 millions d'intérêt ont été effacés en 1981—a largement contribué à ce bilan positif. On peut aussi affirmer qu'en dépit des exigences statutaires, le Conseil a réussi à se doter d'une orientation efficace dirigée par des employés expérimentés, et fondée sur les pratiques commerciales courantes.

Puisque tout semble se dérouler si bien, pourquoi une nouvelle mesure? J'en ai déjà donné quelques raisons. Je pourrais signaler les limites de l'autonomie locale fixées par la loi, et symbolisées par le plafond imposé aux contrats. Tout contrat excédant \$50,000 doit être approuvé par le gouverneur en conseil. Un tel manque d'autonomie ne peut que nuire à ces grandes installations portuaires. D'autres ports situés au Canada et les commissions portuaires par exemple et d'autres ports ailleurs dans le monde, dont l'envergure est comparable à ceux de Vancouver, Halifax et Montréal, disposent d'une bien meilleure autonomie dans l'administration de leurs affaires. C'est une chose que le projet de loi tente de rectifier.

De même, le Conseil des ports nationaux n'est pas en mesure de modifier ses tarifs rapidement, sur une base concurrentielle, pour répondre à des besoins locaux ou en fonction de circonstances données. C'est un lourd handicap pour des installations de la taille de Halifax ou de Vancouver qui ne peuvent rajuster rapidement leurs tarifs en fonction de la demande.

Une autre difficulté, c'est l'impossibilité de transférer d'un type de port à un autre. En outre, le fait que la loi soit fragmentée et qu'il n'y ait pas d'objectif commun avoué pose aussi un problème. Ce sont des difficultés que nous tenterons de résoudre au moyen de ce bill.

Ce n'est pas la première fois que la Chambre des communes est saisie d'un bill sur les ports. Entre 1977 et 1979, alors que je n'étais pas député, trois bills ont été présentés à la Chambre, le C-61, le C-6 et le C-50, mais ils sont tous restés au *Feuilleton* et n'ont jamais été étudiés en deuxième lecture. C'est dire que nous faisons du progrès ce soir. Avec l'appui de tous les amis qu'il a des deux côtés de la Chambre, peut-être le bill C-92 franchira-t-il toutes les étapes cette fois-ci.