

Société canadienne des ports—Loi

alors que, d'autre part, il coupe les crédits nécessaires à la lutte contre les disparités régionales et à l'établissement de l'égalité entre les Canadiens?

J'affirme, en terminant, que le gouvernement ne parvient plus à leurrer qui que ce soit. Le ministre de l'Emploi et de l'Immigration ne fait plus marcher personne. Nous accueillons avec méfiance toutes les mesures qu'on nous présente à la Chambre; nous devons vérifier si tout cela est sincère. A chaque fois, nous devons nous demander si telle est bien l'intention du gouvernement ou s'il ne s'agit pas d'une autre promesse creuse, sans effet sur la situation qui se détériore.

● (2100)

Permettez-moi de dire au ministre de l'Emploi et de l'Immigration, qui a assisté à une partie du débat à la Chambre, que, personnellement, je lui souhaite de réussir dans ses entreprises. J'espère qu'il va réussir à régler l'énorme problème de chômage qui sévit partout au Canada. J'espère qu'il va produire des programmes d'emploi et de formation qui pourront remédier à la situation. Je le prévient de n'attendre aucun secours de ses collègues du cabinet, le premier ministre, le ministre des Finances ou le secrétaire d'État, parce que le gouvernement enlève aux ministres qui pourraient agir les fonds mêmes qui leur permettraient de le faire.

Je dis au ministre que c'est une bonne chose que le gouvernement l'ait autorisé à présenter un projet de loi qui vient en aide aux personnes qui ont besoin de formation professionnelle, mais j'espère que le gouvernement lui donnera les fonds nécessaires pour sa mise en œuvre et qu'il a vraiment l'intention d'agir. Même si le ministre est sincère, nous continuons de nous méfier de ses collègues. J'espère donc que le ministre les surveillera de près et qu'il prévient la Chambre si, comme j'en suis absolument convaincu, ils lui font des difficultés pour l'empêcher de mettre ce programme en œuvre.

Des voix: Bravo!

M. l'Orateur adjoint: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote!

M. l'Orateur adjoint: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

M. Kempling: Sur division.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2^e fois, est renvoyé au comité permanent du travail, de la main-d'œuvre et de l'immigration.)

* * *

[Français]

LA LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS
MESURE MODIFICATIVE

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports) propose: Que le bill C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports.

—Monsieur le président, tous les pays qui ont accès à des eaux navigables ont une politique portuaire, laquelle cherche à

satisfaire leurs besoins locaux, régionaux et nationaux et en vertu de laquelle leurs ports sont intégrés à un plus large système de transport, multimodal préférentiellement, domestique et international évidemment. Malgré les différences qui distinguent ces politiques portuaires d'un pays à un autre, elles ont toutes un commun objectif sur le plan administratif, c'est-à-dire réconcilier l'autonomie locale et les intérêts généraux du pays. Tous les pays où il existe des politiques portuaires essaient de concilier ces deux avantages, ces deux intérêts évi-dents. Le projet de loi C-92 n'échappe pas à cet impératif.

Le Canada est un des plus importants pays commerçant du monde. A peu près 30 p. 100 de notre produit national brut proviennent de notre commerce extérieur. Or, on me dit que près de 80 p. 100 de toutes nos importations et exportations sont acheminés par eau. Dès lors, la qualité de nos ports et l'efficacité de leurs opérations ont un effet considérable sur le coût de nos produits, sur la position concurrentielle de notre pays sur les marchés mondiaux et, en fin de compte, sur notre balance commerciale et notre balance des paiements. Il nous faut donc, de toute évidence, monsieur le président, avoir la meilleure politique portuaire possible.

Une voix: Amen!

M. Pepin: Amen! Quelle est présentement la situation administrative dans les ports du Canada? A l'heure actuelle, nous avons trois types de ports commerciaux: les ports du Conseil des ports nationaux, les ports des Commissions de port et les ports et jetées de l'État qui sont sous la responsabilité du ministère des Transports. Chaque type de port est régi par une loi distincte.

Les ports du Conseil des ports nationaux sont régis par une loi du Parlement adoptée en 1936; elle témoigne des conditions de cette époque, savoir la crise économique et le besoin de centralisation. Cette loi n'a été modifiée qu'à deux reprises seulement depuis 1936, et, soit dit en passant, une de ces modifications consista à remplacer le nom du port de Three Rivers en celui de port de Trois-Rivières. La modification était certes nécessaire, mais les conséquences étaient manifestement négligeables sur le plan portuaire.

Il faut parler du premier type de port. Le Conseil de direction du Conseil des ports nationaux, le premier type de ports, je le répète, est composé présentement de quatre membres à temps complet. Le Conseil ne prétend pas refléter la dimension nationale du pays bien qu'un de ses membres soit de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et un autre, une autre en l'occurrence, soit citoyenne de Vancouver. Mais la loi ne prévoit pas l'autonomie locale dans la gestion et l'exploitation des 15 ports du Conseil des ports nationaux. Elle ne prévoit pas non plus un apport régional au processus de planification et d'établissement des politiques portuaires du pays. Par conséquent, l'administration de ces ports, je l'ai dit, est hautement centralisée. Voilà pour le premier type de ports.

La loi sur les ports et jetées de l'État, la seconde loi couvrant l'administration des ports au Canada, régit plus de 500 installations publiques. Cette loi remonte aussi à 1936 et est tout aussi périmée que la loi sur le Conseil des ports nationaux. Les pouvoirs de ces installations se revendiquent aussi de la loi sur la Marine marchande du Canada et de la loi sur le ministère des Travaux publics. Cette situation de diversité, d'origine