

sabilité des petits ports avait été transférée à un autre ministère. Il est arrivé bien souvent que le ministère des Transports ait été chargé de ce genre d'activité portuaire. Le ministre des Travaux publics en a été chargé à diverses occasions, et en 1973, la responsabilité échoua au ministère des Pêches et de l'Environnement.

Il est une des dispositions de la présente mesure qui nous préoccupe quelque peu. Elle se lit comme suit:

La présente loi ne concerne

a) ni les ports, ouvrages ou biens relevant du Conseil des ports nationaux ou de commissions de port constituées en vertu d'une loi du Parlement;

Nous savons ce que cela veut dire. Il s'agit là d'installations portuaires importantes sur les deux côtes, qui sont gérées par des commissions spéciales ou des organismes régionaux. L'article dit ensuite:

b) ni les ports, quais, appontements, jetées ou brise-lames placés sous l'autorité d'un membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada autre que le Ministre;

La situation devient tout à fait confuse. Combien d'autres organismes prennent encore une part du gâteau? S'agit-il vraiment d'un fusionnement ou bien toute l'affaire sera-t-elle renvoyée à d'autres ministres? Y a-t-il d'autres autorités? A cet égard, le bill ne dit rien du tout.

L'article dit enfin:

c) ni les pouvoirs ou fonctions qu'attribue au ministre des Transports ou à celui des Travaux publics les lois du Parlement ou leurs règlements d'application.

Le ministre nous dit que les petits ports de plaisance et de pêche relèvent maintenant d'une seule compétence, mais il dit aussi dans le bill que le ministère des Travaux publics, le ministère des Transports et quantité d'autres ministères peuvent aussi avoir certains pouvoirs. A chercher de quelles compétences relèvent les diverses parties du bill, on peut penser que la mesure, qui s'appellera la loi sur les ports de pêche et de plaisance, ne relèvera peut-être pas du ministre du tout. Cela nous laisse tous, moi, mes collègues et, j'en suis sûr, tous les Canadiens, dans l'obscurité la plus complète pour ce qui est de savoir de qui l'application de la mesure relèvera.

Nous sommes aussi fort perplexes du fait que le ministre a indiqué que sa nouvelle attribution s'étendra à un secteur qui compte actuellement environ 2,300 installations. J'aimerais signaler que 1,500 de ces ports sont des ports de pêche et 800 des ports de plaisance. Cela ne tient pas compte de centaines de demandes que le ministre et son ministère ont reçues pour l'aménagement de nouvelles installations dans certaines régions critiques des deux côtes et également dans les eaux intérieures. Ce qui nous perd dans toute cette histoire, c'est que nous ne trouvons pas mention dans le budget des nouvelles responsabilités du ministre. Il dépensera cette année 35 millions de dollars. C'est ce que nous voyons dans le budget. Étant donné l'importance de son ministère et de ses responsabilités, nous trouvons que ce chiffre est insuffisant et ne correspond pas du tout aux responsabilités que se reconnaît le ministre.

● (2040)

Étant donné la situation critique qui règne à cet égard sur les deux côtes, on peut se demander si le ministre ne peut pas répondre aux besoins réels des réseaux fluviaux intérieurs et je mentionnerai un exemple précis plus tard.

Un bon nombre de ports de plaisance ne reçoivent aucune subvention fédérale et, en fait, le gouvernement fédéral n'y

### *Ports de pêche et de plaisance*

participe pas du tout. Nous savons que ces installations sont productives. Ce sont des sources de revenus qui servent les intérêts nationaux et régionaux. On se demande quelles sont les priorités du gouvernement. Prenons les 35 millions de dollars consacrés à un domaine extrêmement critique, celui des pêches. Comparons ce montant avec celui qu'on dépense pour Mirabel à chaque année. Nous avons jugé bon de subventionner l'installation de Mirabel à raison de 45 millions de dollars en un an. Cet éléphant blanc ne rapportera aucun revenu. Il en enlèvera à un autre aéroport qui nous a très bien servi jusqu'ici.

Nous pouvons également mentionner les 500 millions de dollars dépensés chaque année pour Radio-Canada. Au lieu d'unifier notre pays et de reconnaître les difficultés des diverses régions, depuis quelques années nous avons aggravé les malentendus en laissant cette institution commettre des gaffes monumentales.

Que dire des industries vitales telles que les pêcheries et le tourisme? Dans certaines provinces le tourisme est la première industrie. Pouvons-nous justifier le fait de ne dépenser que 35 millions de dollars seulement à cet effet? Il convient d'effectuer ces comparaisons car 35 millions de dollars ne constituent pas un très gros montant dans le contexte actuel. Que représentent 35 millions de dollars par comparaison avec la subvention annuelle de 200 millions accordée au Canadian National, les 500 millions destinés à Radio-Canada ainsi que les 45 millions pour Mirabel?

Ce bill n'a pas de quoi rassurer l'électorat de la côte ouest qui a récemment subi la coupure d'une subvention au transport dont bénéficiaient quelques 100 collectivités le long des voies maritimes de la côte ouest. Mes collègues et mes amis devraient réfléchir et se rendre compte que cela a constitué à l'époque une question très critique lorsque ce sujet a été abordé aux Communes et que cela le demeure. Le ministre des Transports (M. Lang) a annoncé la subvention et a fait état du soutien que lui accordent ses collègues originaires de la côte ouest, au sein de son parti. Il a déclaré qu'ils ont tous participé à l'élaboration de cette nouvelle politique qui a été décrite comme étant une politique visant à faire payer l'utilisateur et il a ajouté que, ce faisant, ils agissaient dans les meilleurs intérêts de leurs électeurs. L'un de ses amis l'a immédiatement corrigé en déclarant qu'il n'avait rien à voir avec ce monstre et tenait à dissocier son nom des remarques faites par le ministre. Cela a été dit publiquement à la Chambre. Il y a eu ensuite le cas du ministre d'État à la Santé et au Sport amateur (M<sup>me</sup> Campagnolo) qui ne jouissait pas de la santé émotionnelle nécessaire pour mettre à exécution la menace qu'elle a adressée au ministre des Transports, à savoir qu'elle démissionnerait de son ministère et de la Chambre si la question n'était pas entièrement réexaminée.

Ce bill contient bien peu qui puisse rassurer ces gens. Ils se trouveront bientôt dans une situation où ils ne pourront plus aller pêcher ou ne pourront plus emmener leurs amis avec eux à la pêche. Ils devront également faire face à une grave situation en ce qui concerne le déplacement de biens vitaux à destination de leurs rivages. Je veux parler de toutes ces petites collectivités situées le long de la côte de la Colombie-Britannique.