

En conclusion, et puisque j'ai parlé de ces questions si souvent, au lieu de m'entendre dire que j'aurai la réponse bientôt, un jour ou probablement jamais, je pense que le secrétaire parlementaire devrait avoir le bon sens de prendre la parole au nom du ministre pour nous dire quand nous allons obtenir la réponse à des questions qui attendent depuis plus d'un an.

M. l'Orateur: A l'ordre. Passons à l'ordre du jour.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LES PORTS DE PÊCHE ET DE PLAISANCE

MESURE PRÉVOYANT LES MODALITÉS DE GESTION ET
D'AMÉNAGEMENT DE CERTAINS PORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Que le bill C-7, concernant la gestion et l'aménagement de certains ports de pêche et de plaisance au Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des pêches et des forêts.

M. J. P. Nowlan (Annapolis Valley): Monsieur l'Orateur, juste avant le déjeuner je commentais certains propos du secrétaire parlementaire et du député de Northumberland-Miramichi (M. Dionne) concernant les plans, les idées et les principes à la base du bill C-7, la loi sur les ports de pêche et de plaisance. Le ministre a fait remarquer plus tôt qu'en fait, ce bill était l'aboutissement de plusieurs études réalisées par le ministère. Il découle de la loi sur les ports et jetées de l'État qui remonte à 1895 et a été révisée en 1937. Il est certain qu'il faut, dans le cadre de cette réorganisation, donner un certain cadre législatif au décret en conseil qui a placé la gestion des ports pour petites embarcations confiée jusque là au ministère des Travaux publics et au ministère des Transports, sous la seule responsabilité du ministère des Pêches et de l'Environnement.

Le secrétaire parlementaire a employé le mot «rationalisation» assez à la légère. C'est une des questions qui inquiètent vraiment ceux d'entre nous qui viennent de circonscriptions côtières ayant des ports pour petites embarcations. Nous avons déjà entendu parler de la «rationalisation des services ferroviaires». Nous savons tous qu'il est question d'abandonner des voies dans des petites localités de l'Ouest et de l'Est et cela a causé beaucoup d'inquiétude dans les régions rurales du pays. Avant cela nous avons eu une «rationalisation» des services postaux par M. Kierans, qui était alors ministre des Postes. Dans tout le Canada, du Pacifique à l'Atlantique, sous prétexte d'une rigoureuse efficacité et évidemment, je présume,

Ports de pêche et de plaisance

d'une rationalisation financière, les petits bureaux de poste dans les régions rurales ont été fermés.

● (1550)

J'avoue franchement que cette initiative peut être efficace, mais étant donné certaines initiatives du ministère des Postes, nous en doutons. Toutefois, monsieur l'Orateur, on ne peut jamais indiquer sur un diagramme l'épreuve que peut représenter dans une région rurale la fermeture d'un petit bureau de poste, de l'endroit où on retrouve ses amis quand on va cueillir son courrier à une certaine heure. La localité perd alors un peu de son cœur et de son âme et l'événement représente une contradiction ou un paradoxe. Le nouvel ordre social se contente de prôner l'élargissement de la collectivité urbaine, mais les jeunes Canadiens plus particulièrement quittent les régions urbaines pour s'installer à la campagne. Quant au mode de vie, c'est-à-dire le retour à la terre et à la nature, il ne suffit pas simplement de manger des céréales le matin, du germe de blé l'après-midi et des bâtonnets de céleri le soir pour se rendre compte qu'une foule de Canadiens veulent quitter ces jungles de béton pour revenir à la terre. Mais voilà, monsieur l'Orateur, lorsqu'on revient à la terre, des problèmes se posent; par exemple, le problème des bureaux de poste et dans de nombreuses régions—la Commission Hall a récemment présenté un rapport là-dessus—un petit problème de service ferroviaire, qui permet le transport rapide des voyageurs, sans compter les marchandises, le blé et les matières premières, qu'aucun autre mode de transport ne peut assurer.

L'idée de «rationalisation» est rattachée au bill relatif aux bateaux de plaisance. Monsieur l'Orateur, ma circonscription s'étend sur une grande partie du littoral de la baie de Fundy en Nouvelle-Écosse. Chacun sait que les marées de la baie de Fundy sont les plus élevées du monde, ce qui rend beaucoup plus difficile l'entretien des quais et des jetées. Les députés savent assurément quelles sont les possibilités d'exploitation de l'énergie marémotrice de la baie de Fundy, ces possibilités sont fantastiques. Nous attendons toujours la révision de la révision de la révision des études effectuées pour savoir s'il existe un projet concernant l'énergie marémotrice de la baie de Fundy. Cette énergie est une ressource renouvelable, une ressource libre, et nous ne savons pas encore grand-chose à ce sujet. Mais cette énergie, surtout pendant les tempêtes, cause des ravages inimaginables aux installations des petits ports.

Je comprends donc pourquoi il faut réorganiser l'administration des petits ports pour tenir compte des propriétaires de bateaux de plaisance, qui n'étaient certainement pas un sujet de préoccupation en 1895, ni d'ailleurs en 1937. Mais je mets tout de même en garde ceux qui devront appliquer cette loi, pour qu'ils ne se fondent pas uniquement sur le critère froid et vague de l'efficacité et de l'économie quand ils décideront quelles installations entretenir ou reconstruire, parce que nous savons tous en Nouvelle-Écosse qu'à cause d'un doux laisser-aller, de moins en moins de villages de la côte possèdent des quais.