

Affaires courantes

XXI^e siècle. Nous déposerons donc au printemps la Loi maritime du Canada. Cette loi viendra consolider et moderniser la réglementation maritime, éliminera les tracasseries administratives et permettra de prendre plus efficacement les décisions commerciales.

Nous commercialiserons les ports publics du Canada en appliquant des critères uniformes qui s'appliqueront équitablement d'un océan à l'autre. Les ports importants pour le commerce intérieur et international formeront le réseau portuaire national. Ils seront cédés à des administrations portuaires canadiennes financièrement autonomes et composées de représentants nommés par les utilisateurs des ports et les gouvernements.

Des organismes locaux et des intérêts privés seront chargés d'exploiter les ports régionaux et locaux, et les administrations provinciales et municipales pourront se joindre à eux si elles le souhaitent. Le gouvernement du Canada continuera de s'occuper des ports éloignés désignés. Il poursuivra la commercialisation des opérations du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Que ce soit par la création d'une nouvelle société sans but lucratif ou par des changements à la structure actuelle de gestion, le gouvernement a l'intention de faire de la voie maritime un réseau de transport plus efficace et plus efficace et de prendre les mesures qu'il faut pour recouvrer les coûts intégralement.

Il commercialisera les services des traversiers. Il sera ordonné à Marine Atlantique de réduire considérablement ses coûts et d'augmenter son efficacité. La société envisagera de nouvelles méthodes de gestion et d'acquisition des navires. Elle prendra des mesures pour rationaliser les services et adapter la saison d'exploitation à une demande réaliste.

Il reverra les subventions qu'il fournit aux exploitants privés de traversiers. Je tiens à souligner que le gouvernement du Canada respectera toutes ses obligations constitutionnelles. Les services essentiels et ceux des collectivités isolées seront maintenus.

Il entend moderniser le système de pilotage maritime. Les quatre administrations de pilotage ont été chargées de préparer des plans détaillés de réduction des coûts. Ces plans devraient m'être remis d'ici à la fin du mois. Les administrations de pilotage seront tenues de respecter leur mandat d'autosuffisance. Le recouvrement des coûts des services de pilotage sera de 100 p. 100 dans toutes les régions du pays. Les tarifs de pilotage doivent être établis en fonction du marché et des coûts réels.

• (1010)

Les quatre administrations de pilotage ont été chargées de revoir la désignation des zones de pilotage obligatoire, le processus de délivrance des licences aux pilotes et des certificats de pilotage, les critères en vertu desquels les navires peuvent être dispensés des exigences de pilotage et la faisabilité de nouveaux cours de formation pour préparer les candidats aux examens de licence ou de certificat de pilotage. Des révisions seront apportées à la Loi sur le pilotage une fois terminées les études et les consultations.

[Français]

Tous ces changements auront un impact sur les fonctionnaires fédéraux. Le gouvernement déploiera tous les efforts possibles pour s'assurer que les employés soient traités de façon juste et équitable.

La politique maritime nationale assurera que le Canada possède de le réseau de transport maritime moderne dont il a besoin pour concurrencer à l'échelle mondiale.

Cette politique reflétera une discipline et des principes commerciaux à la gestion des ports du Canada, du Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi qu'aux services de traversiers et de pilotage. Elle maintiendra les obligations constitutionnelles du gouvernement fédéral ainsi que son engagement envers la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

Elle contribuera à assurer que les expéditeurs aient accès à un transport maritime efficace et abordable. Que ceux qui utilisent notre réseau maritime assument une plus grande part des coûts. Les niveaux des services refléteront des demandes réalistes. Les usagers qui paieront la note auront une plus grande voix au chapitre des décisions.

Et pour ces honorables députés qui réclament un plus grand contrôle local, nous avons répondu par les changements énoncés aujourd'hui.

Je désire remercier tous ceux et celles qui nous ont aidé à élaborer cette politique. Je tiens à remercier en particulier l'honorable député de Hamilton-Ouest, M. Keyes, et les membres du Comité permanent des transports dont le député de Hamilton-Ouest est le président. Les consultations pancanadiennes du comité permanent tenues plus tôt cette année, ainsi que son rapport détaillé sur le secteur maritime, se sont révélés indispensables à l'élaboration d'une politique maritime nationale.

Les Canadiens et Canadiennes dépendent du transport maritime. Les mesures que le gouvernement énonce aujourd'hui aideront à assurer un réseau maritime sécuritaire, efficace, abordable et intégré qui satisfasse aux besoins des Canadiens et Canadiennes, alors que nous entrons dans le XXI^e siècle, où nous devons faire face à la concurrence la plus féroce à l'échelle mondiale qu'on ait jamais connue.

M. Michel Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans, BQ): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole aujourd'hui dans le cadre du dépôt de la politique maritime par le ministre des Transports.

Le ministre a commencé son allocution en faisant une rétrospective de ses initiatives depuis deux ans. Dans bien des cas, il s'agit de rendez-vous manqués. Le principe de ces initiatives était louable, soit de donner un système de transport aux Canadiens et aux Québécois qui soit moins coûteux et plus près des utilisateurs. Toutefois, le ministre a procédé à ses réformes d'une façon tellement maladroite qu'il a causé des problèmes importants dans le système de transport et notamment pour le transport en région.