

*Société canadienne des ports—Loi*

Ce n'est pas la première fois que nous voyons ce bill. J'espère que c'est la dernière, mais ce n'est pas la première. Nous l'avons vu en 1977 lorsqu'il portait le numéro C-61 puis de nouveau en 1977 sous le n° C-6 et en mars 1979 sous le n° C-50. Tous ces bills ont expiré au *Feuilleton*.

Nous émettons de sérieuses réserves au sujet d'environ 13 dispositions de cette mesure. Le ministre et ses collaborateurs connaissent la plupart d'entre elles. C'est vrai également pour les membres du comité permanent des transports. J'espère qu'en comité nous pourrions régler un grand nombre de ces problèmes mineurs en apportant des amendements. Même s'il y en a un ou deux qui peuvent passer pour des amendements de fond, en réalité, ce n'en sont pas.

Notre première objection grave à l'égard de ce bill, c'est qu'il se base en partie sur une législation visant les sociétés de la Couronne que nous n'avons toujours pas vue. Lorsque l'ancien ministre des Transports, le député de Végreville (M. Mazankowski) a soulevé la question, c'était en fonction des dispositions contenues dans un projet de loi sur les sociétés de la Couronne. Monsieur l'Orateur, ce bill ne nous a pas été présenté. Nous n'avons vu ni le livre blanc ni le livre vert du gouvernement sur la loi sur les sociétés de la Couronne. C'est pourtant ce que l'on nous propose de créer—des sociétés de la Couronne ayant 20 filiales et peut-être 30 ou 40 plus tard. Pour le moment, nous ignorons les intentions du gouvernement à l'égard des sociétés de la Couronne. Il est ridicule que le leader du gouvernement à la Chambre nous demande de procéder à la seconde lecture, de renvoyer le bill au comité, de prendre connaissance du rapport et de procéder à la troisième lecture, et ce, entre midi et 4 heures un vendredi après-midi! Je sais qu'il a des problèmes, mais cela n'est quand même pas notre faute. Nous avons essayé d'aider le ministre, mais il nous a fait l'affront de ne pas traiter de la loi sur les sociétés de la Couronne. Il ne nous a pas indiqué de quelle façon le bill allait influencer sur les projets du gouvernement à cet égard.

• (2140)

Nous souscrivons aux principes du bill, à savoir que le système portuaire doit être efficace, que les activités des divers modes de transport doivent être coordonnées et que les usagers des ports canadiens doivent accéder au réseau portuaire dans le but d'accroître les échanges commerciaux avec l'étranger.

Le ministre a déclaré que l'autonomie du système portuaire s'en trouvera améliorée. Pour ma part, je crois qu'elle pourrait ne l'être que légèrement. Comment peut-on en effet parler de l'amélioration de l'autonomie lorsqu'il faut s'adresser à cinq autorités différentes pour obtenir quelque chose? Les questions doivent être adressées au ministre, au président du Conseil du Trésor (M. Johnson), au gouverneur en conseil, à la Société de port locale et à la société mère. Cela signifie que les responsables d'un port efficace et bien organisé doivent passer par cinq ou six niveaux d'approbation différents avant de pouvoir obtenir ce qu'ils demandent et jugent nécessaire.

Le ministre aura l'occasion d'écouter mes collègues représentant la région de Vancouver qui lui diront que le président du Conseil du Trésor sait faire main basse sur tout ce qui se présente. Il est question de «sommes excédentaires». Qu'est-ce que cela signifie? On nous a dit que des limites différentes seraient fixées et nous nous rendons évidemment compte que

les limites de 1936 ne peuvent pas s'appliquer en 1982. On ne nous a toutefois pas dit à quels niveaux elles s'établiraient. Pendant le débat, nous demanderons donc au ministre de s'engager à révéler à l'étape du comité, sinon avant, les quatre ou cinq articles de la partie «Autorité» qui traitent de questions telles que les limites financières, de façon à ce que nous puissions connaître tous les règlements. Le ministre est en général très généreux envers la Chambre à cet égard. Les fonctionnaires des Transports, du temps non seulement du ministre actuel mais encore de ses prédécesseurs, ont toujours eu l'esprit ouvert et permis aux députés de tous les côtés d'avoir accès aux horaires, règles et règlements qui découlent de ces choses à l'étape du comité, afin que nous sachions à quoi nous en tenir. Plus tôt nous les aurons, plus vite nous saurons si le ministre et le gouvernement sont sérieux en ce qui concerne l'autonomie.

La question de justice entre ports nous concerne tous également. Évidemment, le pouvoir d'emprunt pour le port de Vancouver ne saurait être le même que pour celui de Chicoutimi, car il s'agit de deux mondes différents. Mais nous ignorons quelle sera la formule. Il faudra qu'elle traite équitablement, quoique différemment, les ports de Halifax, Saint-Jean, Prince-Rupert, Montréal et Québec. J'espère que le ministre nous mettra dans le secret afin que nous puissions l'aider.

Je tiens à ce que le ministre comprenne bien nos préoccupations. A quelques reprises, au comité, il nous a laissé savoir qu'il jugeait plutôt injuste la taxe prélevée dans l'industrie des transports maritimes sur le carburant des navires quittant le Canada. Mais, à ce qu'il semble, il n'a rien fait à ce sujet, même s'il a certainement essayé. Il ne suffit pas au ministre de dire que ceci et cela, c'est l'autonomie. Nous voulons que ce soit mis par écrit. Nous n'avons pas confiance dans le président du Conseil du Trésor et je ne veux pas me fier au ministre des Finances (M. MacEachen). Voyez dans quel pétrin il a mis le pays! Le ministre pense-t-il que les députés d'opposition vont le croire sur parole? Qu'il n'abuse pas trop de notre crédulité. S'il était seul à se trouver entre le gouverneur en conseil et les sociétés portuaires, cela vaudrait peut-être la peine que les ports envisagent la chose. Cela aurait été intéressant pour nous, et cela aurait donné une base d'autonomie beaucoup plus rapide que les quatre ou cinq niveaux que le bill prévoit. Mais que le ministre n'abuse pas trop de notre imagination. Qu'il ne compte pas trop sur les possibilités que nous avons de venir à son secours.

Le ministre sait que dans toute personne morale, privée ou publique, la majorité est liée en grande mesure par la forme et le type des statuts, par les pouvoirs qu'elle possède et par ses sources de financement. Comment un port local peut-il être autonome quand toute son existence doit être déterminée par une société de la Couronne, dont l'existence même dépend de l'humeur du gouvernement? Il ne s'agit pas là d'une question oratoire, monsieur l'Orateur. On parle de SPL, de SCP, de CCL—ah, cette manie des sigles! Pourquoi ne pas les appeler Société du port de Halifax, Société du port de Vancouver, Société du port de Montréal? Pouvons-nous nous éloigner de cela et nous orienter vers des désignations utiles et appropriées? Cela sonne comme une série de numéros d'assurance sociale, ou à peu près. Comment être autonome quand tout ce que vous faites dépend du petit doigt du ministre ou pis encore,