

*Douanes et accise*

Le Canada ne doit donc pas se contenter d'exercer sa compétence sur cette zone de 200 milles, mais il doit aussi aider une industrie qu'il néglige depuis si longtemps. L'occasion se prête bien pour donner de l'expansion à nos chantiers navals et à notre secteur industriel maritime qui offre énormément de possibilités sur le plan des découvertes technologiques. Le gouvernement devrait donc songer à débloquent des stimulants en matière de financement. Par l'entremise de la Société pour l'expansion des exportations, il pourrait encourager les acheteurs étrangers en leur accordant des taux d'intérêt très bas. Grâce à des prêts de longue durée que leur consentirait le Canada, les autres pays auraient intérêt à acheter nos navires. Le gouvernement devrait aussi songer à accorder des modalités de financement par franchise aux propriétaires et aux fabricants de plates-formes maritimes et de navires du Canada. De telles modalités de financement assureraient la relance d'une industrie que le gouvernement tient en laisse depuis si longtemps.

Lorsque le gouvernement a pris les rênes du pays en 1980, il a décidé de réduire de 20 à 9 p. 100 sa participation financière au programme d'aide à la construction navale. Il parle maintenant de ne plus participer du tout à ce programme. Dès qu'une industrie a la chance de prospérer et de se donner de l'expansion, le gouvernement songe à lui retirer son aide. Cette mesure qui consiste à étendre la compétence douanière du Canada a un caractère passif en quelque sorte. Il faudrait qu'elle soit complétée par d'autres mesures à caractère plus positif prévoyant une aide financière à nos chantiers navals qui souhaitent construire des navires pour les sociétés étrangères. Une telle initiative redonnerait vigueur à toute notre industrie navale.

Voilà pour commencer. Il existe un autre programme, le Programme d'encouragement au secteur pétrolier, qui a un caractère positif. On sait que dans le cadre de ce programme, les entreprises étrangères qui font de la prospection sur nos terres sont défrayées de 80 p. 100 de leurs coûts d'exploitation. Non seulement ces entreprises sont défrayées du coût de la location d'un derrick qu'elles font construire dans un autre pays, mais encore, elles sont remboursées des droits de douane grâce au Programme d'encouragement au secteur pétrolier. Le ministre doit convaincre ses collègues que ce programme ne devrait s'appliquer qu'aux derricks construits au Canada. Il faudrait que les entreprises canadiennes qui souhaitent louer un derrick construit chez nous soient les seules à profiter du Programme d'encouragement au secteur pétrolier. Elles n'en bénéficieraient pas si le matériel loué a été fabriqué dans un autre pays. Je trouve que c'est une grave lacune à laquelle le gouvernement devrait s'empresse de remédier. Il est illogique au plus haut point d'accorder 80 p. 100 de subventions à un contribuable pour qu'il puisse louer et dédouaner une plate-forme de fabrication étrangère, quand il s'agit de faire de l'exploration au Canada.

Il y a un autre domaine dont nous pourrions profiter. Il faut que la prochaine étape consiste à donner au Canada une marine marchande canadienne. Nous avons une opportunité sans pareille de donner au Canada des navires de construction canadienne, et d'exiger qu'ils soient pourvus d'équipages canadiens. Une fois encore le gouvernement semble faire preuve de velléité dans ses derniers jours. Au lieu de s'activer, de chercher à tirer tout le parti possible de cette opportunité, il est resté inactif pendant toute la durée de son mandat en disant

qu'il ne pouvait rien faire. Il s'en est tenu à sa politique, qui consiste à dire que les Canadiens sont incapables de construire des navires et que pour cette raison il faut que ce soit l'étranger qui les construise mieux et moins cher. Le gouvernement a dit que les Canadiens sont incapables d'armer les navires, alors que notre tradition maritime remonte à l'époque de Jacques Cartier. Le gouvernement ne fait rien pour ramener chez nous la flotte de Canadien Pacific, pour la rapatrier. Canadian Pacific Ships a toute latitude pour transporter des marchandises canadiennes dans le monde entier sans que cela rapporte aux Canadiens. Elle fait construire ses navires à l'étranger, elle les munit d'équipages étrangers, elle va les immatriculer aux Bermudes, à Londres et à Singapour. Son activité maritime rapporte à tout le monde, sauf au Canada.

Le texte bien spécial que nous discutons aujourd'hui aurait pu être associé à une stratégie industrielle maritime, grâce à laquelle nous aurions eu une flotte marchande canadienne, transportant les marchandises canadiennes dans des navires construits au Canada, équipés de marins canadiens et au profit du Canada. Je suis persuadé que les députés qui siègent à ma droite seraient d'accord pour cela.

Les entreprises comme Federal Commerce and Navigation ont besoin que le gouvernement s'en occupe un peu. Il faut qu'elles soient un peu mieux sensibilisées au pays dans lequel elles travaillent. Il faut que Canadian Pacific Ships elle aussi soit un peu mieux sensibilisée à notre pays. Il faudrait qu'elle se comporte en bonne entreprise canadienne. Même chose pour Papachristadias. Il y a dans l'industrie maritime toute une kyrielle de tragédies sur lesquelles le gouvernement ferme les yeux.

• (1720)

Il est plus que temps de reprendre les choses en main, par une stratégie industrielle maritime d'ensemble qui apporte aux Canadiens les avantages de la construction maritime. Cela donnerait des industries de classe mondiale, à la pointe de la technologie. Avec l'appui du gouvernement, et non avec son opposition. Et au-delà de cette action en faveur de la construction maritime, nous mettrions sur pied un groupe d'industries océaniques. Il fournirait des moteurs et autres composants pour les navires et les plates-formes maritimes. Il fournirait également des systèmes de navigation. Pareil groupe mérite notre appui. Dans un premier temps, il lui faudrait des subventions, si l'on veut, pour démarrer. Une fois lancé et capable de soutenir la concurrence mondiale, on pourrait passer à des prêts à bas taux d'intérêt, des prêts à long terme, avec des domaines spéciaux de subvention pour le renforcer, mais quand même il devrait pouvoir aller sur sa lancée.

L'autre domaine où il faut faire quelque chose, c'est de toute évidence, celui d'une flotte marchande canadienne. A quoi cela rime-t-il d'envoyer à l'étranger du blé dans des navires soviétiques, ou dans des navires immatriculés à l'étranger même s'ils appartiennent à des sociétés canadiennes? Je reconnais que le gouvernement vient tardivement de constituer un autre comité consultatif au sujet de la création d'une flotte marchande canadienne. C'est une véritable absurdité après que tant de groupes de travail aient tracé la voie à suivre les uns après les autres, d'aller étudier le sujet à mort pour que le gouvernement puisse ensuite crier sur les tribunes électorales de l'est et de