

● (1650)

Le transport maritime doit être coordonné et intégré aux autres industries maritimes, comme la construction et la réparation des navires, la pêche et notre industrie des ressources océaniques, qui commence à peine, mais qui pourrait devenir extrêmement importante à l'avenir. Nous avons besoin d'une politique maritime. Cette politique doit viser à supprimer les obstacles et les restrictions qui existent actuellement. Cela permettra à l'industrie de se fixer des objectifs qui pourraient représenter des milliards de dollars pour le pays et des centaines de milliers d'emplois pour les Canadiens.

Si le ministre veut avoir plus de précisions sur les possibilités qui s'offrent au Canada, puisqu'il nous accuse toujours de ne pas savoir ce que nous faisons ou ce que nous voulons, j'en énumérerai volontiers quelques unes. Il s'agit de certains secteurs que le ministre pourrait et devrait peut-être encourager. Nous devrions notamment favoriser le développement graduel d'une flotille de pêche hauturière pour le Canada en prévoyant des stimulants fiscaux et des reports d'impôt et en adoptant un système plus souple à l'égard des déductions pour amortissement dans le cas des nouveaux navires. Il ne s'agirait pas d'accorder des subventions directes ou d'affecter des sommes précises à cette fin, mais simplement d'utiliser de l'argent qui ne sert à rien pour l'instant. Nous devrions élaborer à l'intention des propriétaires de navires canadiens des politiques fiscales qui leur permettraient de dépenser leurs revenus avant les impôts pour remplacer leurs navires et contracter des emprunts à faibles taux d'intérêt comme ceux qu'accorde actuellement la Société pour l'expansion des exportations. Cela leur permettrait de profiter des occasions qu'ils estiment avantageuses.

Il y a aussi les eaux de l'Arctique. Le ministre a répondu de façon assez généreuse, bien que sans trop de conviction, aux pressions exercées depuis des années au sujet de l'utilisation des eaux au nord du 60^e parallèle. Il n'y a pourtant aucune raison de faire les choses à moitié. Rien n'empêche les Canadiens de faire sentir leur présence pleinement dans l'Arctique pour exploiter leurs propres ressources et faire prospérer leur industrie. Les seuls navires dans les eaux de l'Arctique devraient être des navires canadiens. Ces navires devraient être conçus et construits au Canada et leurs équipages devraient être canadiens. Ils devraient être assujettis à la loi canadienne. La politique incertaine que nous appliquons actuellement n'a aucune raison d'être. Le gouvernement devrait indiquer clairement qu'il a l'intention de favoriser la mise au point et la construction de navires spéciaux. Ce pourrait être, par exemple, des navires pour le transport du gaz naturel liquéfié, mais cela importe peu. Il en existe déjà un, mais il y a d'autres principes en cause.

Nous étudions également d'autres aspects de la question. Si nous voulons obtenir l'appui des groupes financiers prêts à investir dans la marine marchande, ne soyons pas hésitants. Nous devons bien leur préciser que leur investissement sera protégé par des règlements et par des lois. Mais nous ne l'avons pas fait. Le ministre n'était même pas prêt à aller jusque là. Quand nous l'avons exhorté à aller un peu plus loin, il a vaguement réagi, mais sans en faire assez.

Il faudrait permettre aux compagnies canadiennes d'obtenir une part juste et équitable du commerce qui se fait dans les eaux canadiennes en négociant des accords commerciaux bilatéraux, et en tenant compte du nouveau code de la CNUCED

Les transports

à l'égard des conférences maritimes. Il faudrait approfondir ces questions. Les craintes qu'on pouvait avoir au début des années 70 ne tiennent plus face aux réalités d'aujourd'hui. Nos vieilles appréhensions ne doivent pas influencer nos décisions. Ces dernières doivent tenir compte des réalités d'aujourd'hui, et non de celles d'il y a six ou sept ans.

En plus de supprimer les obstacles et les barrières qui empêchent le Canada de reprendre sa place dans le commerce maritime international, il faudrait approfondir le rôle que nous devons jouer dans l'établissement des codes maritimes internationaux, peut-être par l'intermédiaire d'organismes comme l'Organisation consultative maritime intergouvernementale. Cela s'impose car les normes qui sont actuellement établies et instaurées ne tiennent pas vraiment compte de nos besoins car nous avons des eaux septentrionales, des eaux côtières et le système des Grands lacs.

Si nous voulons que le Canada reprenne sa place dans le commerce maritime international, n'oublions pas non plus qu'il y a, un peu partout dans le monde, un grand nombre de navires récemment construits qui restent inutilisés. Nous devrions favoriser le retour des industriels et propriétaires de bateaux canadiens sur les marchés étrangers en leur permettant d'acquiescer ces bateaux inutilisés, et en leur accordant les avantages dont je viens de parler. Il ne s'agit pas de leur donner la lune. Si ces gens vont à l'étranger pour acheter un bateau sans avoir à payer les droits de douane habituels, il faudrait qu'ils mettent de côté une part de leurs bénéfices pour acheter un bateau construit au Canada. Autrement dit, chaque bateau acheté à l'étranger avec l'aide du gouvernement rapporterait des bénéfices qui serviraient à construire de nouveaux navires dans nos chantiers navals. Ce serait très stimulant pour cette industrie.

Si l'activité reprend dans nos chantiers navals, il sera plus facile d'établir une politique maritime qu'à l'heure actuelle. On devrait prévoir que tous les navires au service du gouvernement, y compris les traversiers, soient conçus et construits dans des chantiers navals canadiens, que leurs équipages soient canadiens et qu'ils soient assujettis aux lois canadiennes. Il y a un moyen très simple d'y arriver, à mon avis et pourtant nous ne le faisons pas. Nous n'avons pas mis un terme à l'attribution de contrat d'exploitation à des intérêts étrangers. Je ne décèle aucune intention claire de la part du CN Marine ainsi que du ministère des Transports de faire quoi que ce soit de significatif à ce sujet. Cela ne me surprend plus quand je lis dans un journal que tel ou tel groupe d'intérêts, qu'ils soient originaires de Norvège, de Suède, d'Allemagne ou du Royaume-Uni est à la recherche de vaisseaux à affréter pour assurer des services de traversier sur la côte est du Canada.

L'une des situations les plus honteuses dont la responsabilité incombe au ministre se situe dans le secteur des ports nationaux. Dans les prévisions budgétaires principales déposées l'autre jour, j'ai constaté que le ministre a jugé utile d'éliminer presque totalement le Conseil des ports nationaux des déclarations détaillées. Je crois que le Conseil des ports nationaux figure quand même dans l'une des déclarations d'objectifs. N'empêche qu'à toutes fins utiles il a été rayé des listes. Il n'existe donc plus. C'est pourtant le seul organisme qui d'un point de vue juridique assure le maintien des ports importants au Canada.