

J'admets qu'il s'agit d'un sujet important, mais je ne trouve pas qu'un débat aux termes de l'article 26 du Règlement se justifie.

Étant donné que la Chambre ajournera demain, je voudrais terminer ma décision en citant à la Chambre un passage de la décision que mon prédécesseur a rendue le 24 juillet 1975, qui figure à la page 7905 du Hansard de cette année. Voici ce qu'il a dit:

Je dois enfin signaler que le député a argué dans sa question de l'ajournement imminent de la Chambre, qui n'est d'ailleurs nullement prouvé, ce qui place donc la Chambre dans une situation assez délicate. Le député doit bien se rendre compte que, si je devais suivre le même raisonnement pour toutes les questions d'importance nationale qu'on nous proposerait de débattre dans ces conditions en conformité de l'article 26 du Règlement, la Chambre se trouverait dans une situation assez délicate et paradoxale. C'est pourquoi j'estime que nous n'avons pas, dans les circonstances, à réserver des heures spéciales pour débattre cette question.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

(Les questions auxquelles une réponse verbale est donnée sont marquées d'un astérisque.)

M. David Smith (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Madame le Président, on répond aujourd'hui aux questions n^{os} 4325, 4435, 4524 et 4534.

[Texte]

LE COMMERCE INTERNATIONAL AU LONG COURS DU CANADA
Question n^o 4325—**M. Forrestall:**

1. Au cours de chacune des cinq dernières années pour lesquelles on dispose de statistiques, à combien s'est élevé le commerce international en haute mer du Canada en termes de a) dollars, b) tonnes de marchandises embarquées et débarquées dans les ports canadiens?

2. Pour chacune de ces années, a) à combien le gouvernement estime-t-il les frais de manutention pour le commerce international en haute mer du Canada, b) quel pourcentage du transport a été assuré par des navires immatriculés au Canada?

M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Réponse de Transports Canada: 1. a) La valeur du commerce canadien au long cours s'établissait à 24.2 milliards de dollars en 1976, à 25.9 milliards en 1977, à 30.5 milliards en 1978, à 38.4 milliards en 1979 et à 48.5 milliards en 1980.

Le commerce au long cours comprend ici tout le commerce international du Canada à l'exception de celui avec les États-Unis; tous les modes de transport sont inclus, y compris les transports aériens entre le Canada et les autres pays. Cependant, il faut noter que les données qui se rapportent aux

transports aériens sont peu importantes. Le transport aérien représente moins de 10 p. 100 de la valeur totale du commerce au long cours. Des données sur le volume des importations par mode de transport ne sont pas disponibles en ce moment.

b) Le volume de marchandises au long cours chargé dans les ports canadiens, y compris le volume de marchandises transbordé, s'est élevé en tonnes métrique à 71.9 millions en 1976, à 73.6 millions en 1977, à 75.5 millions en 1978, à 92.2 millions en 1979 et à 101.5 millions en 1980. Le volume des marchandises au long cours déchargé dans les ports canadiens, y compris le volume de marchandises transbordé, s'est élevé en tonnes métriques à 26.9 millions en 1976, à 29.0 millions en 1977, à 29.1 millions en 1978, à 26.8 millions en 1979 et à 28.9 millions en 1980. Dans ce cas-ci, le commerce au long cours comprend tout le commerce international du Canada à l'exception de celui avec les États-Unis et vise seulement les mouvements maritimes.

2. a) Le gouvernement n'a fait aucune estimation de ce genre. Statistique Canada recueille des données sur les recettes et les paiements du fret afin de déterminer la balance canadienne des paiements internationaux. Toutefois, ces données ne comprennent pas les paiements du fret ni aux transporteurs non résidents dans le cas des exportations ni aux transporteurs résidents dans le cas des importations; ces données ne répondent donc pas complètement à la question posée.

En tenant compte de ces limites, il est noté que, dans le cas des importations, les paiements bruts versés aux transporteurs étrangers et comptabilisés dans la balance canadienne des paiements internationaux, se sont élevés à 561 millions de dollars en 1976, à 611 millions en 1977, à 615 millions en 1978, à 759 millions en 1979 et à 829 millions en 1980.

Les paiements bruts versés aux transporteurs maritimes canadiens pour les exportations se sont élevés à 189 millions de dollars en 1976, à 200 millions en 1977, à 231 millions en 1978, à 328 millions en 1979 et à 370 millions en 1980. Ces deux séries de données ne comprennent pas les paiements engendrés par le commerce Canada-États-Unis. Le tableau ci-après donne des renseignements plus détaillés.

b) Quant au tonnage, les navires battant pavillon canadien ont transporté 0.2 p. 100 de notre trafic au long cours en 1976, 0.3 p. 100 en 1977, 0.2 p. 100 en 1978, 0.5 p. 100 en 1979 et 1.0 p. 100 en 1980. Les statistiques sur les navires immatriculés au Canada ne font que sous-estimer la participation canadienne au commerce en haute mer, étant donné que les sociétés canadiennes possèdent ou nolisent des navires immatriculés dans des pays étrangers.

Relevé du fret—Commerce maritime canadien outre-mer
Données partielles
(En millions de dollars)

Année	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Transaction							
Paiements du fret							
Revenus bruts des transporteurs canadiens sur les exportations (1)	219	177	189	200	231	328	370
Revenus bruts des transporteurs étrangers sur les importations (1)	570	582	561	611	615	759	829
Sous-total	789	759	750	811	846	1,087	1,199
Indice (1974 = 100)	100	96	95	103	107	138	152