

*Initiatives ministérielles*

Par exemple, selon la loi américaine le cabotage aux États-Unis ne peut être effectué que par des navires américains, un point c'est tout. Aucune disposition de cette loi ne permet l'utilisation de navires immatriculés à l'étranger. Il est donc impossible de comparer le régime de licences et d'exemptions instauré par le projet de loi C-33 à la *Jones Act*. Celle-ci est nettement plus protectionniste.

Nous avons déjà parlé un peu du système d'exemptions, aussi je ne m'étendrai pas là-dessus.

Deuxièmement, il y a la règle d'origine: la *Jones Act* limite le cabotage aux États-Unis aux navires construits dans ce pays. Il n'y a aucune exception. Il est impossible d'acheter un navire construit au Brésil, grâce à de fortes subventions, de l'amener aux États-Unis après avoir payé les droits de douanes et de l'utiliser pour faire du cabotage.

Le projet de loi C-33 réserve le cabotage canadien aux navires construits au Canada, ou à l'extérieur du Canada si on a payé des droits justes et loyaux de 25 p. 100 sur les navires en question. Il s'agit là d'une différence fondamentale, particulièrement, bien entendu, du point de vue de notre industrie de construction navale.

En vertu de la *Jones Act*, l'équipage de tout navire battant pavillon américain qui pratique du cabotage aux États-Unis doit être formé de citoyens américains. Ça ne devrait pas vous surprendre si vous connaissez déjà un peu cette *Jones Act*.

En vertu de la deuxième partie de la Loi sur la marine marchande du Canada, le capitaine, les seconds et les mécaniciens des navires canadiens effectuant du cabotage doivent être des officiers titulaires des certificats appropriés. La Loi sur la marine marchande du Canada ne mentionne aucune exigence quant aux compétences ou au lieu de résidence officiel des matelots ou des manoeuvres de la salle des machines. Le projet de loi C-33 est aussi muet à ce sujet. Les travailleurs étrangers occupant ces postes seraient soumis aux règles générales énoncées dans la Loi sur l'immigration et les règlements connexes.

Pour ce qui est de la propriété, les navires battant pavillon américain doivent appartenir à des citoyens américains ou à des entreprises constituées en société aux États-Unis et appartenant à 75 p. 100 à des citoyens américains. La Loi sur la marine marchande du Canada ne dit rien relativement à la propriété des entreprises de transport maritime canadiennes.

Quant à la remise des droits aux navires transportant des passagers, étant donné qu'aucun navire construit à l'étranger ne peut effectuer du cabotage aux États-Unis, il n'existe aucune disposition quant à la remise des droits à de tels navires. La Loi sur la marine marchande du Canada ne comporte aucune clause à ce sujet, mais on a déjà remboursé par décret le montant complet des droits à des navires pouvant recevoir plus de 100 passagers.

Toutes ces remarques visent un objectif bien simple. Le gouvernement est présentement partie à des négociations commerciales qui ont lieu entre le Canada et les États-Unis. À l'égard de leur cabotage, les États-Unis pratiquent le protectionnisme dans sa forme la plus extrême.

L'ébauche d'accord de libre-échange nord-américain qui a été rendue publique ne laisse présager aucun assouplissement de la politique américaine en la matière. Le ministre du Commerce extérieur a dit à la Chambre que le réexamen de la *Jones Act* était l'un des objectifs clés de la politique du Canada à l'égard du commerce et des négociations relatives à l'accord de libre-échange nord-américain.

Et pourtant, nous sommes là, un peu comme des boys-scouts internationaux, à étudier, avant même la fin de nos négociations commerciales avec les États-Unis, une loi qui prévoit que lorsqu'une entreprise de cabotage américaine voudra faire naviguer un de ses navires dans les eaux canadiennes, il lui suffira de demander une licence. Elle n'aura même pas à laisser s'écouler de délai d'attente; elle devra simplement prouver qu'aucun navire canadien n'est immédiatement disponible. C'est tout ce que nous exigeons de nos bons amis, les Américains, pour leur délivrer des licences de cabotage.

Le protectionnisme à outrance a souvent tendance à affaiblir considérablement l'industrie des pays qui s'y livrent. Franchement, je crois que si nous obtenions la réouverture de la *Jones Act*, nous pourrions parfaitement concurrencer les caboteurs américains. Nous n'avons pas besoin d'une *Jones Act* canadienne, mais je vois mal quelle monnaie d'échange le ministre aura dans sa mallette lorsqu'il négociera avec les Américains. Que se propose-t-il de céder pour obtenir la réouverture de la *Jones Act*?

Il n'a plus rien à céder; il a déjà tout cédé.

Ce n'est pas la première fois que le gouvernement se retrouve en pareille situation, étant donné sa façon d'aborder les négociations commerciales. Par exemple, il savait que la Loi sur l'examen de l'investissement étranger agaçait les Américains, mais lorsqu'il a négocié l'Accord de libre-échange, l'a-t-il mise en jeu dans l'espoir d'obtenir quelque chose en échange? Pas du tout. Il l'a abrogée de sa propre initiative avant même de commencer à négocier.