

Lors de l'élaboration du projet de loi C-33, nous avons constaté qu'il ne devait y avoir aucune confusion pendant une situation d'urgence causée par la pollution environnementale maritime. Une disposition a donc été ajoutée au projet de loi C-33 afin qu'un navire étranger puisse, avec l'approbation d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, se livrer à des activités liées à une situation d'urgence.

Ce projet de loi reconnaît aussi une pratique internationale courante en vertu de laquelle, tant dans les eaux internationales que canadiennes, les navires étrangers portant secours aux personnes, aux navires et aux avions en détresse ne sont pas assujettis aux dispositions du projet de loi. Il ne devrait donc pas y avoir de malentendu ni de conflit quant à cette pratique.

En résumé, le projet de loi sur le cabotage va étendre la portée de la loi présentement en vigueur afin d'inclure:

(1) Toutes les activités maritimes à l'intérieur de la limite de 12 milles, sauf dans le cas des exceptions mentionnées.

(2) Toutes les activités commerciales maritimes liées à l'exploration et à l'exploitation des ressources à l'intérieur de la limite de 200 milles ou jusqu'aux confins du plateau continental, selon ce qui est le plus éloigné et sous réserve des exceptions prévues. Cette loi protégera les armateurs de navires canadiens désirant travailler à l'intérieur des eaux canadiennes et sur le plateau continental canadien.

En même temps, celle-ci permettra l'exploitation de navires de croisière dans le transport international sans que ceux-ci ne soient assujettis aux exigences de la loi sur le cabotage. En conséquence, les activités de croisière au Canada pourront augmenter et se développer, et les équipages des navires canadiens seront protégés. À mesure que les conditions vont s'améliorer, d'autres emplois seront créés pour les équipages de navires et dans les industries connexes.

Je remercie le président et les membres du Comité permanent des transports de leur excellent travail, et je remercie aussi les députés de cette Chambre de leur appui relativement à cette mesure législative. Je crois fermement que ce projet de loi donne suite aux préoccupations de notre industrie et aidera tous ceux qui participent à cette activité vitale de notre économie.

En terminant, je propose que le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, soit étudié par la Chambre et envoyé au Sénat le plus tôt possible.

Initiatives ministérielles

• (1150)

[Français]

M. John Manley (Ottawa-Sud): Monsieur le Président, j'aimerais dire tout d'abord que même si nous appuyons ce projet de loi sur le cabotage, il y a des problèmes dont je veux parler ce matin au sujet du processus du gouvernement en ce qui concerne les négociations d'échange avec les États-Unis.

[Traduction]

Pour commencer, il faut se reporter à une question posée à la Chambre le 24 mars 1992, après la parution d'un projet de texte d'accord de libre-échange nord-américain. Ma question portait sur la *Jones Act* des États-Unis et je demandais également au ministre pourquoi dans le projet de texte d'ALÉNA le gouvernement semblait prêt à négocier le transport terrestre, mais pas le transport maritime.

J'avais alors dit, et je cite la page 8710 du *hansard*:

Le gouvernement n'est pas sans savoir que, aux États-Unis, la *Jones Act* prévoit notamment la protection de segments importants du réseau américain des transports. Nous savons que le gouvernement est disposé à sacrifier, sous la pression continentale, nos transports terrestres.

Comment le gouvernement peut-il se montrer aussi cavalier à l'égard du réseau canadien des transports terrestres compte tenu du protectionnisme à outrance dont font preuve les États-Unis dans le domaine des transports maritimes?

Le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie et du Commerce extérieur a répondu: «[...] nous avons notamment comme objectif de rouvrir la *Jones Act*. C'est là un des objectifs clés de notre politique.»

Je veux exprimer mes préoccupations au sujet du projet de loi, compte tenu, bien sûr de l'appui général qu'il reçoit. En gros, tous les partis l'appuient. C'est un bon projet de loi qui clarifie certains problèmes de fond qui existaient depuis un certain nombre d'années. Ces petits problèmes étaient sur le point d'être réglés, en partie du moins, sous la législature précédente, mais le projet de loi est mort au *Feuilleton* lorsque les élections de 1988 ont été déclenchées.

Mais je reviens à la construction navale. Je me situe dans le contexte des négociations du libre-échange nord-américain entre le Canada et les États-Unis.

Si le Canada réussissait à atteindre l'objectif énoncé par le ministre du Commerce extérieur dans sa réponse et rouvrir la *Jones Act*, l'industrie canadienne du transport maritime pourrait en retirer de grands avantages. Si l'on compare notre législation sur le cabotage, représentée ici par le projet de loi C-33, et la *Jones Act*, on y remarque des différences frappantes.