

Douanes et accise

de la nature du projet de loi. C'est l'objet du débat à cette étape. C'est exactement le problème . . .

• (1730)

Le président suppléant (M. Guilbault): A l'ordre. Je ne sais pas si le député parle d'une décision de la présidence ou s'il ne se rend pas compte que le projet de loi contient beaucoup plus que la simple annexe dont il parle. D'autres députés ont été en mesure de parler du principe du projet de loi. La présidence a laissé le député parler de cette annexe de temps à autre, mais il ne doit pas faire porter tout son discours sur ce sujet. C'est une question à soulever à l'étape du comité.

M. Blenkarn: Sauf le respect que je dois à la présidence, je voudrais faire remarquer que je ne parle pas maintenant de l'annexe. Je l'ai mentionné à l'occasion. Je parle en réalité de l'article principal du projet de loi, qui est l'article 3. Cet article impose un tarif. Mais, par la suite, d'autres articles du projet de loi exemptent certains biens. Je parle donc de la teneur du projet de loi. En toute déférence, c'est de cela que j'ai l'intention de continuer à parler.

Nous voulons obtenir quelque chose pour les provinces qui ne possèdent guère de ressources naturelles. Leurs habitants ont droit aux avantages tirés de la ressource que constitue la limite des 200 milles. Le premier ministre de Terre-Neuve a exprimé son inquiétude en ce qui concerne le droit de contrôler les ressources pétrolières et gazières dans la zone de compétence de 200 milles. Il s'est également inquiété des ressources halieutiques. Un des avantages de cette zone de 200 milles, c'est qu'elle permettra de créer des emplois pour les Canadiens. L'objet du projet de loi est de faire en sorte que les biens—plates-formes de forage, têtes de forage et toutes les machines qui sont utilisées pour la pêche ou l'exploration pétrolière—soient soumis à des droits et que les Canadiens—particulièrement ceux des provinces Atlantiques—obtiennent les emplois que fourniront ces ressources.

Avant l'établissement de la zone d'influence de 200 milles, certains biens étaient exempts de droits. De toute évidence, une personne qui forait en mer ne forait pas au Canada et, par conséquent, elle pouvait amener ses bateaux et ses plates-formes de forage ainsi que son ravitaillement de n'importe où au monde. Il n'était pas question de droits de douane puisque l'utilisation se faisait dans une zone franche. Le même raisonnement s'appliquait aux navires et au matériel de pêche—en vérité à tout ce qui était utilisé au-delà de la limite normale de trois milles. L'utilisation se faisait dans les eaux internationales et il n'y avait donc pas de droits. Par conséquent, les emplois qui auraient pu venir de la fabrication, du ravitaillement et du service échappaient au fisc canadien. De ce fait, les Canadiens n'avaient pas la protection qui existe dans d'autres secteurs et dans d'autres parties du Canada. Le principe de ce projet de loi est d'étendre cette limite, c'est-à-dire les frontières du Canada, à des fins douanières, jusqu'à 200 milles.

Nous nous sommes concentrés sur l'exemption des bateaux de pêche et nous avons dit qu'elle était très importante. En réalité, elle est contraire au principe même du projet de loi. Surtout, elle nuit aux efforts que nous déployons pour que ceux qui vivent dans les Maritimes obtiennent tous les avantages possibles de cette zone d'influence de 200 milles. Par exemple, on autorise que l'équipement actuellement loué et entretenu dans la région, mais qui est la propriété d'étrangers, soit

exempté. Voilà des exemptions qui privent les Canadiens des provinces de l'Atlantique des emplois et des avantages qui devraient leur revenir.

Dès le début, nous avons rogné sur les avantages qui auraient dû nous revenir. Mon collègue du Nouveau parti démocratique a proposé que nous nous dotions d'une marine marchande. Nous pourrions fort bien en avoir une, si nous voulions bien y appliquer les taux d'imposition internationaux, et non nationaux, et appliquer aux travailleurs dans ce secteur le code international, et non national, du travail. Après tout, si les navires doivent parcourir les océans, ils doivent pouvoir fonctionner selon des normes internationales pour être en mesure de soutenir la concurrence. Nous pourrions ainsi avoir une marine marchande. Hélas, les moindres mesures que nous adoptons ici, à Ottawa, semblent s'inspirer d'un principe centralisateur, lequel principe ne permet nullement de tenir compte des avantages dont devraient bénéficier normalement les régions de l'Atlantique, du Pacifique et du Nord. En élargissant notre compétence à la zone limitrophe de 200 milles nous promettons en quelque sorte aux Canadiens de la région atlantique les avantages que rapportent la mise en valeur des ressources, la création d'emplois dans leur région, et l'établissement de manufactures et d'entreprises de service auxquels ils sont en droit de s'attendre normalement grâce à ce projet de loi. Il y a donc tout lieu de condamner le gouvernement, car la mesure ne permet pas de satisfaire ces attentes. D'une certaine façon, le gouvernement a fait une promesse qu'il sait ne pas avoir l'intention de tenir.

Nous n'avons pas pour le moment de programme concernant le transport ou la construction de navires. Les chantiers maritimes bénéficiaient d'une subvention de 20 p. 100, mais celle-ci a été ramenée à 9 p. 100. Et bientôt, elle sera entièrement supprimée. Si nous remplaçons cette subvention par une entente tarifaire permettant à tous les navires de bénéficier des avantages procurés par la limite territoriale des 200 milles, et si le régime fiscal permettait de protéger le secteur de la construction de navires et de lui assurer un marché exclusif ou national pour tous nos besoins au chapitre du cabotage, alors nous pourrions peut-être justifier la suppression de la subvention de 9 p. 100. Non seulement nous allons permettre que cette subvention disparaisse, mais nous allons aussi permettre à un grand nombre de navires, qui auraient dû être assujettis au tarif, d'y échapper. C'est vouloir se soustraire à ses responsabilités.

• (1740)

Malheureusement, ce projet de loi est présenté de manière à faire croire à quelque avantage pour les Canadiens des provinces de l'Atlantique. Toutefois, à y regarder de près, on s'aperçoit que ce qui est accordé aux termes de l'article 3 est repris en vertu de l'annexe. C'est sans doute par crainte de révéler le pot aux roses, monsieur, que le ministre a refusé de répondre à nos questions. Il savait que si nous nous mettions à poser les vraies questions, la vérité éclaterait et nous saurions à quoi nous en tenir à propos du gouvernement et de son projet de loi.

Cette mesure vaut mieux que rien, monsieur, mais tout de même. Je suis très déçu de voir que le gouvernement, alors qu'il en avait les moyens, n'a pas assuré aux provinces de l'Atlantique, grâce à ce projet de loi, les emplois que la zone des deux cents milles est censée nous apporter, afin qu'il ne s'agisse pas simplement d'une vague promesse. Le poisson dont regorgent les eaux du plateau continental devrait revenir de