

Les transports

pêcheries, le rééquipement du NCSM *Preserver*, un navire de soutien naval, actuellement en service dans l'Atlantique afin qu'il puisse servir dans l'Arctique, et la construction de sept navires de recherche et de secours pour la garde côtière canadienne des deux côtes. Comme je l'ai dit, je crois que les députés des deux côtés de la Chambre se féliciteront des mesures prises par le gouvernement sur le plan de la recherche et du sauvetage, deux domaines qui intéressent beaucoup d'entre nous.

● (1710)

Je voudrais revenir sur la déclaration faite par le ministre des Transports (M. Lang) le 24 janvier. Voici ce qu'il a dit au sujet de la politique relative à la navigation en haute mer:

1. Nous continuerons à compter sur les bâtiments de la navigation internationale pour assurer la plupart des besoins nationaux pour le transport en haute mer.

2. Bien que ne proposant pas d'accorder pour l'instant de nouveaux stimulants financiers ou fiscaux en faveur d'une flotte canadienne enregistrée, le gouvernement va par contre exiger que les ressources transformées ou semi-finies en provenance de l'Arctique soient exportées à bord de bateaux battant pavillon canadien, lorsqu'il est possible de le faire à un prix raisonnable.

3. En outre, le gouvernement est prêt à étudier les demandes d'aide financière destinées dans le cadre du développement de l'Arctique, à faciliter le transport à bord de bateaux construits ou enregistrés au Canada.

4. Le gouvernement fédéral va adopter un texte législatif lui permettant de prendre des mesures quand des gouvernements ou des transporteurs étrangers font peser des menaces sur les intérêts nationaux. A cet effet, il va prévoir de donner à certaines lignes l'appellation de lignes maritimes «canadiennes» et prévoir la signature d'ententes aidant les sociétés canadiennes à s'implanter dans des secteurs leur étant jusqu'ici fermés.

La plupart d'entre nous sont au courant des nombreuses déclarations notamment du ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Horner) au sujet du déficit de quelque 1.6 milliard de dollars par année de notre compte tourisme. Il existe une situation au niveau du transport international qui coûte au Canada environ 2 milliards de dollars par année. Je veux parler des dollars que le Canada doit dépenser pour s'assurer les services de navires étrangers. Nombreux sont ceux d'entre nous, députés de toutes allégeances, qui admettront que le gouvernement devrait adopter pour principe de restreindre les pertes au niveau de l'importation et de l'exportation, ne serait-ce que pour améliorer notre balance commerciale. Personne ne prétend qu'il est possible de modifier la situation du jour au lendemain, mais nous devrions prendre des mesures pour favoriser autant que possible le transport de nos produits à bord de navires canadiens.

En comparaison d'autres pays, le Canada est un pays très jeune, et nous nous efforçons depuis des années de relier les diverses régions de notre très vaste pays par des voies ferrées, des routes terrestres et aériennes. C'est ce que nous avons cherché à faire plutôt que de renforcer nos liens avec les autres pays grâce au commerce maritime. Nous en sommes cependant arrivés à un point où la plupart de nos concitoyens sont bien servis par les systèmes de transport existants, et peut-être pourrions-nous maintenant commencer à regarder à l'extérieur plus fréquemment et à nous occuper de l'importation et de l'exportation de marchandises comme se doit de le faire l'une des premières puissances commerciales du monde. Je vois d'un mauvais œil notre dépendance à l'égard des marines étrangères, en partie parce que je trouve la situation analogue à celle que nous connaissons dans le domaine énergétique alors que nous dépendons du pétrole étranger pour assurer une partie de notre approvisionnement en pétrole.

[M. Anderson.]

Nous avons vu se produire une situation très intéressante ces dernières années. Grâce à sa compagnie maritime d'État, l'URSS a fait baisser les tarifs de transport maritime et est devenue extrêmement concurrentielle. En effet, une bonne partie du commerce mondial dépend maintenant de la marine soviétique. Je me demande si les députés à la Chambre sont nombreux à trouver qu'il s'agit d'un moyen sûr de transporter des marchandises et approvisionnements essentiels pour le Canada. Dans cette situation qui n'est pas sans analogie avec celle que nous avons connue dans le domaine énergétique...

L'Orateur suppléant (M. Ethier): A l'ordre. Je doit informer le député que sont temps de parole est écoulé.

[Français]

M. Eudore Allard (Rimouski): Monsieur le président, il me fait plaisir de dire quelques mots tout d'abord sur la motion présentée par mon honorable collègue et député de Vegreville (M. Mazankowski). J'aimerais plus particulièrement me reporter aux Débats de la Chambre du 29 janvier dernier, alors que je présentais une motion ayant trait à une politique nationale de la navigation, et je cite:

... une politique nationale de la navigation avec l'objectif primordial de poser des bases favorables à l'établissement d'une véritable marine marchande canadienne.

Monsieur le président, ce n'est là qu'un des aspects de la politique de transport mais un aspect important. En effet, nous ne pouvons continuellement reporter nos actions dans ce domaine. Ce n'est pas aux générations future de résoudre ce problème mais bien au gouvernement actuel. Nous avons fait des progrès dans le transport des ressources de l'Arctique. Le gouvernement a bel et bien pris des mesures pour s'assurer que c'étaient bien des Canadiens qui en bénéficieraient. Mais ce qui est plus important, c'est le transport international des marchandises. Quand nous parlons du transport international des marchandises, il s'agit de transport en haute mer sur les eaux profondes qui nous entourent. Lorsque je débattais la question d'une marine marchande pour le commerce international, j'ai dit que le rapport sur le transport maritime déposé le mois dernier représentait le *statu quo* pour les tenants d'une marine marchande.

En effet, l'une des conclusions du rapport était à l'effet que nous ne pouvions nous permettre et surtout qu'il n'y avait pas lieu de mettre sur pied une marine marchande. Les coûts ne le justifiaient pas, selon le rapport.

L'honorable secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Lapointe) me répondait que ce n'était pas le *statu quo*, puisque nous faisons tout pour assurer que le transport des ressources de l'Arctique soit assuré par des Canadiens. Les îles de l'Arctique sont en territoire canadien, il ne s'agit donc pas de commerce international.

Monsieur le président, j'ai la sincère conviction que de nombreux députés à la Chambre ont à cœur la mise sur pied d'une marine marchande canadienne. Mon collègue de Lévis (M. Guay) a débattu cette question pendant plusieurs années.

Il a dit d'ailleurs, lors de la présentation de ma motion du 29 janvier dernier, qu'il participait à des débats sur cette question depuis déjà bientôt 15 ans. Mon collègue d'Esquimalt-Saanich (M. Munro) s'y est intéressé également. Pour eux la conclusion du rapport était bien claire, et je cite:

Ayant considéré tous les facteurs, le gouvernement a conclu que, compte tenu des circonstances actuelles, la réalisation de ces objectifs ne requiert pas l'adop-