

Certes, la société CSL a changé le pavillon d'un certain nombre de ses navires, y compris celui qui portait le nom de son fondateur et ancien député fédéral, à savoir l'honorable Paul Martin père. Mais lorsqu'elle en a changé le pavillon, la société en a aussi modifié le nom, sans doute parce qu'elle n'était pas très fière de ce qu'elle était en train de faire. Mais, à bien des égards, la société n'avait pas d'autre choix. Compte tenu de la conjoncture économique pour l'exploitation des navires au Canada, il lui fallait trouver le moyen de réduire ses frais.

Le secteur des chantiers navals et ses travailleurs ont proposé conjointement au gouvernement une solution qu'ils ne considèrent pas idéale et qu'ils ne proposeraient pas en temps normal, mais qu'ils croient efficace, car elle fonctionne ailleurs dans le monde. Il s'agit d'une deuxième immatriculation.

Cela permettrait à une entreprise canadienne de poursuivre ses activités au Canada, où ses revenus et ceux de ses employés seraient imposés normalement, mais de ne pas payer d'impôt sur les activités qu'elle poursuivrait à l'étranger, lorsqu'elle transporterait des marchandises entre les États-Unis et l'Europe, par exemple. Ses revenus et ceux de ses employés seraient alors exempts d'impôt au Canada.

• (1230)

Nous avons perdu et les emplois et les impôts. Nous avons tout perdu lorsque le gouvernement a refusé d'accorder une deuxième immatriculation, contrairement à un certain nombre d'autres pays. La société a changé les pavillons de tous ses navires. Elle a troqué le pavillon canadien pour le pavillon du Panama ou d'une douzaine d'autres pays qui constituent un havre fiscal pour les sociétés de transport maritime. Nous avons donc perdu et les impôts et les emplois, car l'entreprise n'a pas employé des Canadiens. Elle a employé d'autres travailleurs à 100 \$ par mois et nous sommes perdants sur toute la ligne.

Mais le gouvernement a eu sa chance. Il aurait pu accepter de donner une deuxième immatriculation. Qu'a-t-il fait au lieu de cela? Il a permis à l'administration centrale de la société de se trouver un abri fiscal. Il a cherché à encourager les sociétés de transport maritime de Hong Kong qui veulent émigrer avant 1997 à venir s'installer à Vancouver, Toronto, Thunder Bay ou ailleurs

Initiatives ministérielles

au Canada en leur promettant qu'elles seraient affranchies de l'impôt.

Or, on veut bien accorder une franchise d'impôt à des sociétés, mais on rejette une proposition qui permettrait à des travailleurs de continuer à travailler sur des navires canadiens portant pavillon canadien. On dit non aux entreprises qui poursuivent des activités à l'étranger, mais on dit oui à celles qui font des affaires au Canada. Cela ne me semble pas logique.

L'autre point que je tiens à aborder concerne un des amendements que j'ai proposés aujourd'hui. Je n'ai pas réussi à faire apporter une modification précise au projet de loi au sujet du Yukon.

Au cours de la fin de semaine, je me suis entretenu avec des hauts fonctionnaires du ministère des Transports du Yukon. Je l'ai fait à la demande de mon chef, la députée du Yukon. On voulait présenter au Comité permanent des transports une proposition touchant le projet de loi C-33, mais cela n'a pas pu se faire à cause d'un cafouillage. Je reconnais que c'était une erreur compréhensible, mais on craignait l'existence d'un monopole particulier au Yukon.

Du fait de sa situation géographique, le Yukon ne possède pas de ports dans le sud-ouest. Il n'a pas d'accès à la mer. Pour obtenir les services d'un transporteur maritime, il faut traverser une bande de terre située en Alaska. Le Yukon recherchait une protection quelconque de façon que, lorsqu'il y a un monopole, comme cela semble être actuellement le cas, le gouvernement du Canada mette un outil à sa disposition.

J'ai prêté une oreille attentive au secrétaire parlementaire du ministre des Transports lorsqu'il a parlé au sujet de ma motion et de mes observations. Si j'ai bien compris, il a dit qu'en vertu du projet de loi C-33, en vertu de la disposition relative à la réglementation, le gouvernement du Canada a le pouvoir d'intervenir quand quelqu'un abuse d'une situation pouvant créer un monopole.

Je suis heureux d'entendre cela, car, comme le secrétaire parlementaire le sait, je préfère que les choses se passent ainsi plutôt que d'assister à une concurrence larvée entre un transporteur canadien et un transporteur étranger. Étant à la recherche d'un mécanisme, j'étais heureux de constater que le gouvernement pouvait se