

*Douanes et accise*

Certains ont dit que les droits de douane partiels sur les bateaux qui font temporairement du cabotage ne protègent pas suffisamment nos chantiers maritimes et qu'il faudrait les augmenter. Après avoir étudié soigneusement la question nous en sommes venus à la conclusion que les droits actuels étaient équitables et raisonnables. Les bateaux étrangers peuvent faire du cabotage lorsqu'il n'y a pas de bateaux canadiens. Dans les circonstances, l'augmentation des droits de douane sur ces bateaux ne ferait qu'augmenter les frais de l'industrie du transport maritime. Autrement dit, nos chantiers navals n'en profiteraient même pas. Néanmoins, il est peut-être possible de resserrer les critères servant à établir si des bateaux canadiens sont disponibles ou non et nous nous en occupons actuellement.

On a laissé entendre que les bateaux et structures flottantes utilisés en haute mer devraient faire l'objet de droits de douane de 10 p. 100 comme presque tout le matériel utilisé pour la prospection pétrolière à terre. Ce taux de 10 p. 100 tient compte des recommandations que la Commission du tarif avait présentées dans un rapport dans les années 60. De toute évidence, il devait s'appliquer au matériel utilisé sur terre et non aux bateaux et au matériel flottant. Malgré cela, nous avons constaté qu'on avait fait entrer au Canada des bateaux et structures flottantes en ne payant que 10 p. 100 de droits de douane. Par conséquent, le projet de loi inclut des modifications tarifaires pour empêcher que cela ne se reproduise et dissiper tous doutes à l'égard de ces marchandises.

Malgré ces modifications, compte tenu du coût élevé de la prospection en haute mer, nous avons décidé de réduire à 20 p. 100 le taux de 25 p. 100 qui s'applique aux bateaux et aux structures utilisées pour les forages. Cette réduction ne devrait pas compromettre la compétitivité de nos chantiers maritimes, mais elle compensera en partie des hausses de frais auxquelles les compagnies pétrolières devront faire face à la suite des nouvelles mesures.

Nous avons longuement réfléchi à la façon d'appliquer cette loi de façon à ce qu'au départ les utilisateurs de matériel étranger n'en ressentent pas trop durement les conséquences, tout en les incitant à acheter, à l'avenir, du matériel canadien. Le projet de loi C-16 accorde donc des exemptions ou des «droits acquis» pour le matériel déjà en place le 30 juin 1983, la date d'entrée en vigueur de la loi.

Les dispositions du projet de loi exemptent également les biens commandés avant que le gouvernement n'ait annoncé ses nouveaux programmes concernant les ressources sous-marines, en janvier 1983. Les exemptions relatives aux biens qui sont d'appartenance étrangère sont restreintes, dans la plupart des cas, à la durée des baux en vertu desquels ces biens sont utilisés sur le plateau continental. D'autres droits d'exception ont été prévus et le tarif de préférence dont bénéficiaient les navires marchands du Commonwealth pratiquant le cabotage a été supprimé.

Depuis que les nouvelles mesures concernant la prospection sous-marine ont été annoncées, nous avons reçu un certain nombre de demandes de renseignements et d'observations de nos partenaires commerciaux. Essentiellement, ils craignent que ces mesures n'entraînent de nouvelles formes de protectionnisme. Quand nous nous sommes penchés sur l'opportunité d'étendre les pouvoirs en matière de douanes et d'accise, nous avons veillé à bien cerner les répercussions internationales de

pareille initiative. Je tiens à assurer à la Chambre que l'élargissement de notre compétence en matière de douanes et d'accise est tout à fait conforme au droit international. En fait, les États-Unis en ont déjà fait autant.

Les modifications tarifaires connexes visant à corriger les anomalies actuelles et possibles au chapitre des tarifs douaniers devant être exigés des navires et autres bâtiments sont de nature purement technique et n'ont pas de conséquences tangibles sur nos obligations en vertu du GATT. Nous avons néanmoins prévenu le GATT de notre initiative.

Pour terminer, je tiens à signaler que les divers secteurs d'activité de l'économie canadienne, par exemple celui de la construction de navires, et plusieurs députés des deux côtés de la Chambre ont fait savoir au gouvernement qu'ils souscrivaient fortement à son initiative. Comme il fallait s'y attendre, les importateurs et les utilisateurs des navires et autre matériel nous ont présenté des instances nous exhortant à modifier ou à supprimer les nouvelles mesures, ou du moins à en retarder la mise en œuvre. Nous ne sommes pas disposés à donner suite à leur requête. L'élargissement de notre compétence en matière de douanes et d'accise est, d'après nous, nécessaire si nous tenons à assurer la souveraineté du Canada sur les questions touchant la mise en valeur de nos ressources sur le plateau continental et à lui permettre de créer pour les entreprises canadiennes un milieu dans lequel elles peuvent soutenir une concurrence juste et équitable. Cette mesure est un compromis raisonnable entre la nécessité de contenir les frais de la prospection de nos ressources sous-marines et l'opportunité d'assurer la pleine participation des fabricants canadiens à la fourniture de biens nécessaires aux travaux de prospection sous-marine. La générosité des droits d'exception permet de réduire les conséquences initiales des nouvelles mesures.

Je voudrais à présent parler brièvement de la question soulevée par le leader parlementaire de l'opposition officielle et par le porte-parole du Nouveau parti démocratique, au sujet de l'Annexe B de la mesure à l'étude. Les députés comprendront que ce projet de loi vise à garantir aux chantiers navals du Canada et à nos fournisseurs maritimes une occasion juste et équitable d'approvisionner les installations de forage pétrolier situées dans notre zone de deux cents milles. Toutefois, en proposant cette mesure législative, nous en avons profité pour classer ou reclasser, le cas échéant, dans une seule annexe les divers tarifs s'appliquant à tous les types de navires, y compris les bateaux de pêche de plus de 30,5 mètres. Les bateaux de pêche de moins de 30,5 mètres sont frappés de droits de péage depuis les années 1950, mais il est vrai que les vaisseaux de plus de 30 mètres ont pu pénétrer en franchise dans les eaux canadiennes en vertu du tarif de préférence général.

Le projet de loi à l'étude ne modifiera en rien le régime touchant les bateaux de pêche. Ceux qui ont moins de 30 mètres continueront à être frappés d'un droit, alors que les bâtiments de plus de 30 mètres entreront en franchise. Les gouvernements de l'un et l'autre parti appliquent cette politique depuis les années 1950. Cependant, le fait de classer tous les tarifs dans une seule annexe a attiré l'attention de certains députés sur la franchise dont bénéficient les bateaux de pêche dépassant les 30 mètres. Quelques-uns ont prétendu que nous devions sauter sur l'occasion pour imposer à tous les bâtiments un tarif comparable à celui qui frappe les bateaux de pêche de moins de 30 mètres. Dernièrement, des chantiers navals, à vrai dire un ou deux, nous ont demandé d'étudier cette possibilité.