

Le projet de loi supprimera également de la loi canadienne l'anomalie historique qui consiste à parler de navires «britanniques» plutôt que «canadiens». Il ne reste actuellement que trois navires britanniques se livrant au cabotage.

Je voudrais parler brièvement des conséquences de ce projet de loi sur les tarifs douaniers. Actuellement c'est mon collègue, l'honorable ministre d'État (Finances) (M. Hockin) qui s'occupe de toutes les questions de tarifs douaniers. Il s'ensuit par conséquent que le nouveau projet de loi sur le cabotage ne contient aucune disposition directe concernant les tarifs douaniers. Ce projet de loi rendra les conditions d'immatriculation des navires compatibles avec le régime des douanes canadiennes. Ces deux régimes, tout en n'étant pas identiques, concordent très étroitement. En fait, ce projet de loi facilitera la situation de ceux qui désirent exploiter des navires dans des eaux relevant de la juridiction canadienne en clarifiant les conditions d'immatriculation qui doivent être observées. On connaît déjà bien les barèmes douaniers.

Des responsables du ministère ont consulté les provinces au sujet de ce projet de loi et on m'apprend que ces dernières souscrivent à son principe.

Résumons. Le projet de loi sur le cabotage et les activités maritimes commerciales étendra la portée des lois actuelles sur le cabotage à toutes les activités maritimes dans un rayon de 12 milles, sauf les dérogations dont j'ai déjà parlé, et à toutes les activités maritimes commerciales relatives à la prospection et à la mise en valeur des ressources jusqu'aux confins de la limite des 200 milles, compte tenu encore une fois des dérogations que j'ai signalés.

La mesure protégera les exploitants des navires battant pavillon canadien désireux de poursuivre leur activité dans les eaux canadiennes et sur le plateau continental. En conséquence, les emplois des marins canadiens seront protégés. Au fur et à mesure que les marchés prendront de l'expansion, les marins et les travailleurs dans les industries connexes bénéficieront de plus grandes possibilités d'emploi.

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-52 aussi connu sous le titre de «Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes». Techniquement, ce projet de loi permet la mise à jour de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada ayant trait au cabotage au Canada. En effet, l'ancienne Partie XV serait, à la suite de l'adoption de ce projet de loi, abrogée et remplacée par une nouvelle loi portant spécifiquement sur le cabotage.

Le projet de loi vise essentiellement la modernisation et la mise à jour d'un texte législatif qui n'avait pas été revu depuis une cinquantaine d'années. Il est évident qu'une loi ancrée dans les réalités de l'après-guerre ne pouvait plus répondre aux besoins de la marine marchande canadienne. Je suis donc très heureux de participer à ce débat aujourd'hui, et je peux dire qu'à ce chapitre, cela est à mon avis un exercice tout à fait acceptable, voire même louable.

Je remercie le secrétaire parlementaire du ministre des Transports (M. Thacker) qui a bien voulu nous faire parvenir, aux députés de l'opposition, avant de passer à l'étude de ce

Cabotage et activités commerciales maritimes—Loi

projet de loi, un document explicatif de la loi qui nous aidera certainement à avoir une meilleure compréhension de la loi. Cette gentillesse du secrétaire parlementaire ne veut pas cependant excuser l'absence encore une fois du ministre des Transports (M. Crosbie) qui semble se faire un devoir d'être absent lorsqu'un projet de loi qui concerne son ministère est à l'étude à la Chambre. Je dois encore une fois le regretter mais, puisque j'ai eu l'occasion de mieux connaître le secrétaire parlementaire et d'apprécier sa disponibilité et sa compétence, je n'en tiendrai pas trop rigueur au gouvernement et à ce ministre toujours absent.

Là où je trouve que les choses se gâtent un peu, c'est quand au-delà des simples considérations techniques de ce projet de loi, nous en arrivons à étudier l'essentiel de cette démarche législative qui est finalement de promouvoir l'utilisation de navires canadiens pour le cabotage. Je dois donc dire, monsieur le Président, que cela devient intéressant. Cela devient intéressant en effet parce que cela nous permet de regarder de plus près et d'étudier l'ensemble de la politique du gouvernement conservateur en ce qui a trait à la construction navale au Canada, et vous me permettez d'y revenir un peu plus loin dans mon exposé.

Si nous retournons en arrière quelque peu et regardons de plus près le projet de loi à l'étude aujourd'hui, le projet de loi C-52, nous voyons que ce sont les articles 3 et 4 qui en constituent l'essentiel, le corps de la législation. Or, l'article 3 établit, par exemple, l'interdiction sauf en conformité avec une licence, pour tout navire étranger ou non dédouané de se livrer au cabotage au Canada ou aux activités suivantes, et je cite:

- a) toute activité maritime de nature commerciale dans les eaux canadiennes;
- b) toute activité maritime de nature commerciale dans les eaux situées au-dessus du plateau continental et liée à la recherche, à la mise en valeur, à la production ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau.

● (1550)

[Traduction]

Pour obtenir une licence d'exploitation au Canada, un navire étranger doit répondre à certaines exigences énoncées dans l'article 4, la plus importante étant que la Commission canadienne des transports doit avoir décidé qu'aucun navire canadien ou non dédouané n'est en mesure de fournir le service ou être affecté à l'activité visée dans la demande. En somme, on accorde ainsi la priorité aux navires canadiens pour le cabotage au Canada.

Les députés libéraux accueillent cette initiative avec satisfaction. De fait, nous estimons que c'est un objectif louable du gouvernement fédéral. Les députés de notre parti sont favorables à toute initiative qui renforcera l'industrie de la construction navale et du commerce maritime au Canada. En vue d'atteindre cet objectif, nous espérons que le projet de loi protégerait davantage l'intérêt du Canada dans ce secteur économique d'importance capitale. Si le ministre avait pris connaissance du *Jones Act* adopté aux États-Unis en 1920, il aurait peut-être été tenté de renforcer la loi canadienne. Il aurait peut-être voulu la modifier et l'adapter à ce que les Américains ont fait pour protéger leurs propres industries de la construction navale et du commerce maritime.