

Le projet de loi C-16 était en vigueur à titre provisoire depuis qu'une motion des voies et moyens avait été déposée à cet effet une première fois en juin l'an dernier et une deuxième fois en décembre. Il donne force de loi aux dispositions douanières et tarifaires découlant de la politique sur les eaux territoriales canadiennes annoncée par le gouvernement en janvier 1983.

Aux termes de ce projet de loi, le Canada exercera dorénavant sa compétence législative en matière de douanes et d'accise au-delà de la limite territoriale de 12 milles, et ce jusqu'à 200 milles au large des côtes ou jusqu'à l'extrémité du plateau continental si cette distance est supérieure à la première. Deuxièmement, le projet de loi supprime le tarif de préférence pour les navires construits dans les pays du Commonwealth qui s'occupent de cabotage et les tarifs de préférence pour d'autres navires et pour le matériel flottant des pays du Commonwealth et des pays en voie de développement. Troisièmement, il réduit à 20 p. 100, le droit de douane de 25 p. 100 imposé aux navires et au matériel flottant utilisés pour le forage pétrolier. Quatrièmement, il clarifie la situation en ce qui concerne les autres navires et le matériel flottant assujettis à des droits douaniers.

On sait que dans la plupart des cas, la prospection pétrolière a eu lieu à l'extérieur de la limite territoriale de 12 milles. Elle n'était donc pas assujettie aux lois canadiennes en matière de douanes et d'accise lorsque les dispositions du C-16 n'étaient pas encore en vigueur. Mais comme il y avait de plus en plus de prospection sur le plateau continental du Canada, nos fabricants avaient bien du mal à soutenir la lutte acharnée que leur livraient les fournisseurs étrangers qui vendaient à des prix défiant toute concurrence.

Étant donné qu'en droit international, le Canada a toute souveraineté sur les activités qui se déroulent sur son plateau continental, on a donc décidé de soumettre la prospection aux mêmes règles de douane et d'accise qui régissaient jadis les entreprises canadiennes et étrangères à l'intérieur de la limite de 12 milles.

Le résultat du projet de loi C-16, c'est que les biens étrangers utilisés au-delà de la zone des 12 milles sont désormais frappés des droits de douane et de la taxe d'accise ordinaires. C'est aussi que les textes relatifs au dumping et aux droits compensatoires peuvent être appliqués dans les cas où les importations font du tort à la production canadienne. L'extension du régime de la douane et de l'accise ne vaut qu'à l'égard des biens utilisés dans les activités concernant les ressources naturelles, à l'exclusion des autres activités comme la pêche par exemple.

Ce n'est qu'après une étude soignée de l'impact économique de cette extension que nous avons décidé de présenter le projet de loi. Il a été admis que l'imposition des droits concernés renchérirait les biens utilisés dans l'*offshore* et qu'elle se répercuterait sur les frais d'exploration. Mais cette hausse des coûts va être partiellement compensée par les subventions du Programme d'encouragements pétroliers et les économies d'impôt, et ne devrait avoir qu'un impact minime sur le volume d'exploration. Son incidence sera moins grande sur les taux de rémunération du capital et sur le volume d'exploration que celle des autres facteurs, comme par exemple les prix pétroliers, l'offre et la demande de matériel *offshore* et les taux d'intérêt.

#### *Douanes et accise*

Ces nouvelles mesures vont être très bénéfiques pour la compétitivité de l'industrie canadienne sur les marchés de fournitures de l'*offshore*. On estime que les travaux *offshore* vont exiger environ 10 milliards d'investissements au cours des dix prochaines années. Sans cette extension, les chantiers maritimes et les usines du Canada auraient du mal à décrocher une part importante de ces marchés de fournitures. On estime que cette extension de la zone douanière va faire construire au Canada 3 milliards environ d'installations et de navires, sans que l'État ait à fournir de subventions. Elle devrait également entraîner un certain effet de substitution au niveau des autres biens d'importation utilisés dans l'*offshore*.

Elle ne va avoir que peu ou pas d'effet net sur les recettes et les dépenses de l'État. Si d'une part le produit des droits de douane et des taxes va augmenter, il y aura par contre une augmentation plus qu'équivalente des dépenses du fait des subventions PEP et des économies d'impôt réalisées par les sociétés. Dépenses qui vont elles-mêmes être compensées par la disparition de la subvention de 9 p. 100 prévue par le Programme d'aide aux constructeurs de navires. La suppression de cette subvention faisait partie des mesures annoncées en janvier de l'an dernier, dans le cadre de la nouvelle politique relative à la construction maritime.

La nouvelle politique relative au transport côtier, annoncée le 6 janvier 1983 par le ministre des Transports de l'époque, comportait notamment la suppression des préférences accordées aux navires du Commonwealth pratiquant le commerce côtier au Canada. Avec l'abrogation de l'accord de commerce maritime du Commonwealth et la disparition du tarif préférentiel accordé aux marchandises britanniques, il a été jugé que la libre intervention des navires britanniques dans notre commerce côtier constituait une anomalie d'un autre âge. En conséquence, le projet de loi C-16 modifie la loi sur le tarif des douanes et la loi sur la marine marchande du Canada, par suppression de la préférence douanière accordée aux navires du Commonwealth dans le commerce côtier.

● (1620)

En outre, et compte tenu de la suppression de la subvention du programme d'aide aux constructeurs de navires, il a été décidé que pour que le tarif douanier applicable aux navires joue son rôle, il fallait supprimer également les préférences accordées dans le cadre du tarif préférentiel général. En conséquence de ces changements, tous les navires et ouvrages flottants, autres que ceux servant au forage pétrolier, sont passibles d'un droit de douane uniforme de 25 p. 100 sans égard à leur État d'origine.

Le communiqué annonçant la politique relative au cabotage précisait en outre que l'entrée temporaire des bâtiments étrangers continuerait d'être autorisée dans les cas où il n'y aurait pas de navires canadiens adéquats disponibles. Il est actuellement de règle que pour chaque mois de commerce maritime, ces bâtiments soient redevables d'un droit calculé sur le cent-vingtième de leur valeur. Il est prévu de maintenir cet usage par arrêté en conseil, au titre d'une nouvelle disposition du tarif des douanes. Le nouvel arrêté va également assurer l'exemption intégrale des navires pratiquant temporairement le transport des marchandises entre les côtes ouest et est de même qu'entre des ports canadiens via un port étranger, ainsi que de certains navires de croisière, toujours dans les cas où il n'y aurait pas de navires canadiens adéquats disponibles.