

*Initiatives ministérielles*

réception d'une demande de licence accordant le droit de cabotage à un navire étranger, l'Office national des transports du Canada doit aviser tous les propriétaires inscrits au registre. Le ministre ne peut délivrer la licence au navire étranger qu'après une période additionnelle de 10 jours. Il doit donc s'écouler 13 jours en tout entre la présentation de la demande et l'attribution de la licence, mais ce délai peut se limiter à une période aussi courte que 14 jours ou deux semaines.

Notre présentation signifie simplement que, selon nous, s'il n'existe aucune période d'attente pour l'obtention d'une licence de cabotage, les opérations de cabotage canadiennes pourraient bien éventuellement disparaître entièrement.

Dans bien des cas, et certains de ces cas nous ont été présentés au comité, nous avons un réseau si hermétique et étroit pour l'octroi de ces licences que les expéditeurs peuvent s'arranger, s'ils veulent utiliser un navire étranger, pour faire en sorte que leur demande soit présentée de telle manière ou à un tel moment qu'aucun navire canadien ne soit disponible, même s'il en existe effectivement un adapté à ces besoins. Celui-ci peut être occupé ailleurs ou il peut se trouver dans d'autres eaux.

La période d'attente très courte de 14 jours qui est proposée dans cet amendement crée ce que l'on pourrait appeler un vide économique pendant lequel des navires canadiens déjà considérés comme adaptés peuvent devenir disponibles pour faire ce commerce sans aucune période d'attente. Finalement, il peut se produire que la compression de cette période, la demande de licence et la délivrance de celle-ci soient si rapides qu'il n'y a effectivement aucune raison d'avoir des navires canadiens pour faire ce commerce. Il n'y a pas d'attente. Les expéditeurs ne subissent aucun inconvénient s'ils peuvent demander une licence et la recevoir immédiatement.

Tout ce que nous demandons au gouvernement de faire avec cet amendement, c'est d'opposer un très petit obstacle au processus d'obtention de ces licences. Je vous le demande, dans quel autre commerce que celui-ci laisserions-nous le champ aussi libre à des entreprises étrangères pour venir au Canada et y fournir des services avec des non-Canadiens? Il ne s'agit pas ici de commerce international, mais de cabotage entre des ports canadiens. Il ne s'agit pas non plus en aucune façon de croisière ni du transport de passagers, mais du transport de marchandises entre des points du littoral canadien. Nous suggérons simplement que 14 jours n'est pas une période d'attente trop longue pour s'assurer qu'un navire canadien avec un équipage canadien n'est pas disponible pour faire ce commerce.

• (1050)

Bref, il nous semble que c'est une modification très raisonnable et peu importante à apporter à une loi qui, comme je l'ai déjà dit, a pour objet de conserver aux navires de notre pays le cabotage canadien et qui, pourtant, crée une échappatoire assez grande pour que même le plus gros navire étranger puisse y naviguer à l'aise.

**M. Iain Angus (Thunder Bay—Atikokan):** Monsieur le Président, j'ai seulement une brève intervention à faire. Je tiens à dire que j'appuie le principe de l'amendement que propose le député.

Un certain nombre de sujets de préoccupation ont été soulevés durant l'étude du projet de loi en comité en ce qui concerne les procédés douteux auxquels recourent certaines sociétés qui possèdent également des navires d'immatriculation étrangère et qui se rappellent tout à coup qu'elles avaient 100 000 tonnes de combustible de soute à livrer mais qui, faute de temps pour trouver un autre navire, font venir un des leurs de l'étranger. Comme celui-ci répond aux exigences, la société n'a alors aucun frais de douane à payer.

Je crois que l'amendement proposé est plein de bon sens. J'aime l'idée de tenir un registre, d'exiger que les transporteurs canadiens prennent l'initiative d'inscrire au registre leur nom, les types de navires dont ils disposent et peut-être même aussi les périodes de disponibilité de ces navires, car ils savent évidemment à quel moment de la saison la charge de travail sera normale. Ces temps-ci, les navires céréaliers ne sont jamais certains de trouver du travail sur les Grands Lacs et jusque sur la côte est. Dans d'autres industries, notamment en ce qui concerne les cargaisons spécialisées comme celles des navires-citernes, on sait un peu mieux à quoi s'en tenir.

J'ai cependant une réserve à formuler quant au libellé de l'amendement. Je suis d'accord avec les délais prévus, soit dix jours plus trois, mais je ne crois pas qu'il soit très prudent de compter sur les postes par les temps qui courent. Il n'est pas précisé d'avoir recours aux messageries Poste prioritaire ou à un autre service d'acheminement rapide, possibilité dont l'office ou le ministre pourrait évidemment se prévaloir. Il serait peut-être préférable d'utiliser un nouveau babillard électronique maritime comme il en existe déjà. Il s'agit d'une base de données—un peu comme le service de courrier électronique que nous avons ici, sur la Colline, ainsi que dans nos bureaux de circonscription—à laquelle ont accès tous les gens de l'industrie maritime, du moins dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Elle serait idéale pour l'inscription de ce genre d'information, sans compter qu'elle favoriserait une réponse à peu près immédiate de la part de l'industrie qui pourrait dire: «Moi, j'ai un navire pour vous. Il peut être au quai X dans trois jours. Je veux avoir la chance d'obtenir ce contrat. Je ne veux pas qu'il aille à une société qui était peut-être, probablement