

services reliés au transport des marchandises conteneurisées. D'après la *Gazette* de Montréal, le groupe CAST, avec l'aide du CN, doublera le nombre de ses navires et la superficie de ses installations dans le port de Montréal.

● (2210)

Ce que je crains, c'est que l'investissement du CN dans le groupe d'armateurs CAST ait des répercussions défavorables sur les ports de l'Atlantique, surtout ceux de Halifax et de Saint-Jean, tout en contribuant très peu à l'économie canadienne et au transport maritime au Canada.

Si vous me le permettez, j'aimerais signaler certains problèmes spéciaux que pourrait entraîner la participation directe du CN dans les opérations de CAST dans le port de Montréal. D'abord, voyons à qui la société CAST appartient. Cette société est exploitée par Euro-Canadian Shipholdings Limited of Bermuda. Soixante et un pour cent des actions de cette société sont détenues par Dolphin Investments Limited, société gérée à toutes fins utiles par Frank Narby, Canadien qui habite en Europe. Seulement 18 p. 100 des actions de Euro-Canadian Shipholdings Limited appartiennent au CN, ce qui veut dire que CAST est exploitée par des étrangers.

Les six navires porte-conteneurs prévus dans le cadre du programme d'expansion seront construits en Yougoslavie et en Corée du Sud et coûteront environ 180 millions de dollars, ce qui veut dire que cet investissement ne produira pas d'emplois pour les Canadiens et ne contribuera pas vraiment à l'économie du Canada.

Il y a, en plus, le fait qu'on ne s'attend pas à un doublement de trafic des conteneurs sur les itinéraires nord-américains au cours des trois ou quatre prochaines années d'expansion de CAST si bien que pour fonctionner à pleine capacité CAST va devoir détourner à son profit une partie du trafic assuré par d'autres transporteurs de conteneurs et en particulier ceux qui desservent les ports de Halifax et de Saint-Jean et d'autres ports de la côte atlantique.

Mon souci principal, c'est le sort du port de Halifax. Le transport maritime constitue une industrie rentable et importante de la province de Nouvelle-Écosse qui fournit des millions de dollars sous forme d'approvisionnements et de services tout en assurant des emplois à un grand nombre de personnes. Il paraît que dans la région d'Halifax un emploi sur sept provient du transport maritime et des activités portuaires. Dans ce port ont transité en 1979, 2.1 millions de tonnes de marchandises, ce qui représente approximativement l'équivalent de 200,000 conteneurs. En 1980 le trafic des conteneurs a régressé de 7 p. 100 bien que le gérant du port s'attende à une augmentation en 1981.

Dans le port de Halifax, on manutentionne non seulement des marchandises conteneurisées, mais une grande quantité d'autres marchandises. Y existe aussi un système très efficace et très dynamique pour le transport des automobiles. En 1980, environ 79,000 véhicules sont passés par le port. Au cours de l'année qui vient de se terminer, le port de Montréal a enregistré une hausse de 11 p. 100 de son trafic de conteneurs. On pourrait en conclure que le port de Montréal bénéficie de certains avantages spéciaux en matière de conteneurs.

Ce que nous voulons sur la côte est et ce que nous voulons pour le port de Halifax, c'est un traitement équitable de la part des ministères et organismes d'État qui s'occupent de transport maritime. Nous aurons en 1981 à Halifax une nouvelle instal-

L'ajournement

lation de manutention des conteneurs. C'est la jetée Fairview pour les conteneurs de charbon, et nous escomptons que le trafic de conteneurs augmentera considérablement afin que cette jetée soit mise à profit. Ce genre d'expansion n'aura pas lieu si nous ne recevons pas un traitement équitable de la part du Canadien National, qui est le principal moyen de transport terrestre pour les conteneurs qui sont manutentionnés aux installations actuelles du port de Halifax et pour les conteneurs de charbon qui le seront à la jetée Fairview.

Nous estimons que le CN a pris une initiative dangereuse en participant directement aux activités du groupe CAST. Nous croyons aussi qu'une telle initiative n'aurait dû être prise qu'après une enquête publique complète et que l'on ait examiné les liens entre le CN et les compagnies étrangères de transport maritime. Il est fort probable qu'il y ait conflit d'intérêts et que le CN tende à favoriser certaines entreprises comme le groupe CAST au détriment d'autres compagnies qui desservent le port de Halifax ou de Saint-Jean.

● (2215)

De plus, les bonnes relations entre les ports canadiens et les ports américains de la côte est risquent de se détériorer.

On pourrait aussi mentionner les sommes qu'a reçues le port de Montréal, du gouvernement fédéral pour l'exploitation de brise-glaces, sommes qui s'élèvent à plusieurs millions de dollars par année. C'est pourquoi il faut être très prudent quand on touche au système canadien des transports maritimes car il est extrêmement complexe.

Je tenais beaucoup à attirer l'attention de la Chambre sur l'association de CN au groupe d'armateurs CAST et à demander au ministre de nous donner des explications à ce sujet. J'aimerais qu'il nous donne sa parole que cela n'aura pas de retombées négatives sur le port de Halifax ni sur les autres ports de la côte est.

M. Gérald Laniel (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie et du Commerce): Monsieur l'Orateur, je félicite le député pour l'intérêt soutenu qu'il manifeste à l'égard du port de Halifax, mais la question qu'il a posée au ministre des Transports (M. Pepin) porte en fait sur les motifs sur lesquels reposent les projets d'expansion de la société CAST et sur le rôle du CN dans cette entreprise. Elle ne porte pas sur l'expansion du port de Montréal ni du port de Halifax.

D'après M. Frank Narby, dirigeant du groupe CAST, sa société prévoit une concurrence beaucoup plus acharnée d'ici quelques années dans le transport par conteneurs dans l'Atlantique Nord. La société CAST espère pouvoir faire face à la concurrence et même jouer un rôle plus important sur le marché en utilisant des navires plus gros qui consomment du fuel de soutes à faible teneur et en offrant un service à domicile à des prix intéressants. La société CAST se trouve dans une position de force face à la concurrence, grâce à son service unique et à l'expérience de ses cadres.

[Français]

Monsieur le président, la CAST a l'intention d'étendre ses activités dans le transport en vrac en augmentant les exportations de charbon des États-Unis, et comme l'a mentionné l'honorable député, non pas six mais huit cargos pour le transport des produits en vrac ont été achetés à cette fin, et le port de Québec deviendra un point de transbordement pour ce charbon.