

POSTFACE

Le transport est considéré comme une industrie de **service**, car cette industrie **sert** le commerce. Par déduction, les **politiques** de transport devraient **servir** le commerce. La politique canadienne de transport maritime a été succinctement exposée en 1979:

“l'objectif premier d'une politique canadienne de transport maritime devrait être d'assurer le maintien de services de transport maritime suffisants et économiques dans le cadre du système de transport général qui dessert le Canada et deuxièmement, de tirer profit d'occasions significatives”.*

Il est clair que dans l'ordre de ses priorités, le gouvernement privilégie d'**abord** l'utilisateur des services de transport, et ensuite ceux qui pourraient en tirer certains avantages, à savoir les transporteurs et les autres intérêts dans ce secteur.

Étant donné ces facteurs, les intérêts commerciaux ont pour défi de définir leurs **objectifs** et la façon dont ils devraient être **réalisés**. Ainsi:

- nous, exportateurs et importateurs, ne devrions pas nous laisser évincer du marché par inaction ou désintérêt.
- ce sont nous et nos clients qui payons pour le transport, et nous ne devrions pas nous gêner pour faire connaître nos vues;
- nous devons maintenir notre compétitivité à l'étranger;
- nous ne devrions pas laisser les décisions aux autres ou permettre à des gouvernements étrangers de dicter unilatéralement les conditions du commerce.

Les sociétés canadiennes doivent faire connaître au gouvernement canadien:

- leurs préoccupations;
- les approches qu'elles préfèrent;
- comment le secteur privé devrait participer à l'élaboration et à l'application des approches préférées.

C'est vraiment à nous d'agir.

* *Une politique canadienne de transport maritime, 1979*