

trales par année pendant le reste de la présente décennie, alors que les exportations pourraient nécessiter au moins une autre centrale chaque année. Le secteur privé de l'industrie a déjà engagé ou prévu des immobilisations de près de 100 millions de dollars pour accroître sa capacité de production. La future demande des marchés intérieurs et extérieurs favorisera une expansion plus poussée, qui nécessitera peut-être un autre investissement de 100 millions de dollars par l'industrie.

Le ministère de l'Industrie et du Commerce étudiera l'opportunité d'accorder à l'industrie une aide sélective au moyen de son programme d'incitations, afin de lui permettre d'accroître sa capacité.

Autorisation de vente

Pourvu que soient respectées les conditions imposées à l'exportation de matériel nucléaire, le Gouvernement a autorisé l'Énergie atomique du Canada Limitée à négocier les ventes suivantes:

—Avec l'Argentine, les biens et services pour la partie nucléaire d'une deuxième centrale thermonucléaire de type CANDU de 600 mégawatts. Sans tenir compte de l'inflation, ces biens et services sont évalués à 90 millions de dollars et l'eau lourde à 60 millions de plus.

—Avec l'Iran, les biens et services pour deux tranches thermonucléaires de type CANDU de 100 mégawatts, et possiblement pour deux tranches additionnelles.

—Avec la République de Corée, les biens et services pour un réacteur nucléaire complet.

Encore une fois, pourvu que soient entièrement respectées les conditions imposées et que la capacité du Canada le permettra, le gouvernement a également autorisé l'EACL à négocier ce qui suit:

—Avec le Danemark, la vente de biens et de services pour la partie nucléaire d'une centrale thermonucléaire de type CANDU.

—Avec la Roumanie, des ententes relativement à la délivrance de permis touchant le CANDU-PHW (pressurisation de l'eau lourde), aux services de consultation de l'EACL, à la conception de combustible, la mise au point et la fabrication, la production d'eau lourde et la construction d'usi-

nes, et à des échanges scientifiques et techniques.

—Avec le Royaume-Uni, des ententes relatives à des échanges technologiques touchant le CANDU/SGHWR (PTHWR) et l'approvisionnement en eau lourde (SGHWR: réacteur à l'eau lourde générateur de vapeur; PTHWR: réacteur à l'eau lourde à tube de force).

—Avec la Société italienne Pregettazioni Meccaniche Nucleari, une entente de délivrance de permis pour fournir à l'Italie des tranches de réacteur CANDU.

Le Gouvernement a réaffirmé ses directives de politiques touchant l'enrichissement de l'uranium, telles qu'il les avaient annoncées le 1er août 1973. La participation canadienne à l'enrichissement de l'uranium sera déterminée dans le cadre de ces directives.

Le Canada a pris les décisions que je viens d'énumérer relativement aux conditions en fonction du traité de non-prolifération des armes nucléaires qui est conçu non seulement pour empêcher la prolifération des armes nucléaires, mais aussi pour assurer que tous les pays pourront bénéficier d'énergie à prix moins élevé.

Corporation pour l'expansion des transports urbains du Canada

Le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Alastair Gillespie a fait savoir en décembre que le Gouvernement fédéral a demandé aux dix provinces de se joindre à lui pour créer la Corporation pour l'expansion des transports urbains du Canada.

“Je me réjouis de pouvoir faire maintenant cette déclaration après quelques mois de négociations avec l'Ontario et en consultation avec les autres provinces” a déclaré M. Gillespie. “Après avoir rencontré tout d'abord l'honorable Claude Bennett, de l'Ontario, M. Fred Peacock, ministre de l'Industrie de l'Alberta, et par la suite d'autres personnalités, il a été convenu que l'Ontario *Transportation Development Corporation* fournirait la base de la future corporation”.

L'O.T.D.C. possède déjà un personnel très compétent et il accomplit un travail très prometteur, d'un grand intérêt pour le Canada et l'étranger.

Le besoin d'une corporation nationale

est évident. Par exemple, en 1970, les dépenses du Canada en matière de transport ont été supérieures à 15 milliards de dollars, soit environ le sixième du produit national brut. On estime qu'entre 1973 et 1990, cinq milliards seront consacrés aux systèmes de transport urbain.

L'industrie canadienne est en mesure de mettre au point et de fabriquer la plus grande partie du matériel requis; sa technologie dans ce domaine est à la fine pointe du progrès. Les sociétés canadiennes fabriquent présentement des systèmes de freinage et de signalisation, et une bonne variété d'autre matériel.

Il devrait cependant y avoir corrélation entre ces activités, ce qui ouvrirait de nouveaux marchés aux sociétés canadiennes. Si les possibilités de marché, tant au Canada qu'à l'étranger, atteignent l'importance que l'on prévoit, les ventes annuelles de matériel de transport pourraient éventuellement dépasser 650 millions de dollars et fournir continuellement de l'emploi à une main-d'oeuvre spécialisée et non spécialisée, d'après M. Gillespie.

Une solide organisation nationale pourrait évaluer rapidement les besoins en transport urbain. Elle pourrait concevoir les types de transport nécessaires au Canada, en fonction notamment des conditions climatiques.

Il en résulterait une dépendance moindre des techniques étrangères et une plus grande expansion de notre propre industrie.

Le siège de la nouvelle corporation serait à Toronto, a dit M. Gillespie, mais des sociétés de différentes régions pourraient se voir confier la responsabilité de la mise au point et de la fabrication de certains types de matériel.

Les Gouvernements fédéral et provinciaux intéressés seraient propriétaires de la corporation. La corporation, qui détient un capital de 40 millions de dollars, coordonnerait les études des besoins en matière de transport à travers le Canada et recommanderait les meilleurs systèmes. Elle acquerrait, développerait, adapterait et utiliserait des inventions, systèmes, brevets et designs dans ce domaine, et accorderait des licences. Elle vendrait aussi des systèmes et du matériel à travers le monde et entreprendrait d'autres activités essentielles aux meilleurs résultats en matière de transport urbain.