

Entre autres modifications importantes des priorités établies dans la politique de 1975, on a parlé de faire servir les transports au développement économique et social du pays et des régions. Les transports ont toujours été considérés plus ou moins comme un instrument d'utilité publique. Il en est ainsi presque depuis le début de la Confédération, et je suis persuadé que chacun des députés ici présents sait que la construction du premier grand chemin de fer transcontinental au Canada avait pour but de relier la nouvelle province de Colombie-Britannique aux provinces de l'Est. Cependant, jusqu'en 1975, l'idée de se servir des transports pour faciliter la réalisation d'autres objectifs du gouvernement se greffait généralement de façon implicite et extérieure au rôle traditionnel qui était d'assurer au Canada un réseau de transport efficace. La politique gouvernementale établit maintenant clairement que le développement régional constitue un objectif explicite des services de transport et du ministère fédéral des Transports.

Le ministère des Transports n'est qu'un élément de notre réseau de transport complexe et en évolution constante. Son rôle doit donc être évalué en tenant compte de ses interrelations avec les autres éléments du système, de même qu'avec les objectifs du gouvernement ne touchant pas des transports. Pour toutes ces raisons, le ministère des Transports subit des pressions nombreuses et contraires, dont les moindres, pour le moment, ne sont pas les restrictions financières imposées à tous les organismes fédéraux. Nous avons réussi à garder nos dépenses au plus bas niveau possible et à augmenter nos revenus.

Quant au transport maritime, le ministère des Transports vient de publier une politique qui identifie un certain nombre de tendances et d'innovations qui modifient le commerce maritime du Canada. Ces tendances et ces innovations suscitent des inquiétudes que l'on peut diviser en trois catégories: la participation gouvernementale au transport maritime, une concurrence moins forte et les changements de l'économie de cette industrie. La participation gouvernementale a fortement augmenté au cours des deux dernières décennies, à ce point que dans certains commerces, ce n'est plus la loi de l'offre et de la demande mais plutôt les décisions prises par le gouvernement qui déterminent les services maritimes offerts et les prix.

La santé économique et financière du transport maritime mondial n'est pas bonne. Les importantes capacités de transport inemployées, l'escalade des frais d'exploitation, l'amenuisement des bénéfices et les incertitudes de l'avenir ont commencé d'exercer leur ravage. Cela veut dire que la politique de recours au pavillon étranger suivie de longue date par le Canada et qui a donné de bons résultats, à mon avis, demandera peut-être à être réexaminée, car il n'est pas dit qu'elle convienne pour les années 1980.

L'examen des facteurs déterminants qui jouent dans la navigation maritime mondiale a fait définir quatre grandes options qui sont: dépendance absolue vis-à-vis du pavillon étranger; transport par des entreprises à capital et bureaux canadiens armant des navires immatriculés à l'étranger munis d'équipages étrangers; navires de construction étrangère naviguant sous pavillon canadien et pourvus d'équipage canadien; enfin navires de construction canadienne à pavillon et équipage canadiens. Toute politique maritime canadienne doit avoir pour but premier d'assurer une offre constante de services de

Les transports

transport maritime adéquats et économiques, dans le cadre d'un réseau global de transport au service du Canada, et comme objectif second de permettre de tirer la meilleure partie des occasions de taille. Si l'on se fixe cet objectif, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de réorienter notre politique en ce domaine, seules certaines rectifications de cap étant à apporter pour mieux nous mettre en mesure de faire face à l'évolution de la conjoncture.

Dans la recherche d'une politique maritime convenant au Canada, il faut se garder de certains écueils qu'on n'a pas toujours su éviter à l'étranger, où des aides fastueuses ont fait constituer des flottes marchandes inefficaces et coûteuses.

Dans la conduite de la politique maritime canadienne le choix du moment demeure un critère déterminant. Si les tendances mondiales se maintiennent, le temps viendra fatalement où nous adopterons un ensemble de politiques propres à favoriser la création d'un armement canadien, qui nous donnera un plus grand poids dans la balance des décisions futures.

Le 1^{er} février 1979, le Conseil ministériel de l'expansion économique lançait une politique de développement national pour la construction navale. Le gouvernement a été applaudi par tous les côtés de la Chambre pour avoir donné suite aux études sectorielles de la construction navale. J'aimerais résumer les décisions prises à cette date.

On a annoncé, à la fin de 1979, le maintien de la subvention de 20 p. 100 dont bénéficierait la construction navale, et le même jour, le président du Conseil ministériel de l'expansion économique (M. Andras) annonçait que le gouvernement allait accélérer son programme de commandes de navires. Ces décisions reflétaient une réorientation de la politique du gouvernement qui manifestait ainsi son appui à l'industrie de la construction navale face à l'effondrement de la demande sur le marché mondial.

Le ministre a dit que le gouvernement entamera des discussions avec l'industrie, les syndicats et les provinces pour mettre la dernière main aux mesures d'aide à la construction navale. Ce qu'on avait annoncé, c'était un programme destiné à maintenir une industrie canadienne de construction et de réparation de navires durant la période actuelle de crise mondiale, à aider ce secteur industriel à se spécialiser sur une base régionale et à se doter d'une plus grande capacité technique et d'innovation, ainsi qu'à venir en aide aux ouvriers qui, malgré les efforts du gouvernement et des entreprises, ne trouveraient plus de travail dans les chantiers navals.

On donnait aussi d'autres détails concernant notamment l'agrandissement des installations de cale sèche de la Burrard Narrows Corporation, l'ancienne Burrard Dry Dock Co. Ltd. de Vancouver, l'extension de la cale sèche actuelle à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et la construction d'un portique synchronisé de 4,000 tonnes au chantier naval du CN Saint-Jean, Terre-Neuve.

Le ministre avait aussi annoncé que le programme accéléré d'achat de navires entraînerait notamment la construction d'un brise-glace arctique de classe «R» pour remplacer le *D'Iberville* après 25 ans de service, le remplacement du traversier *Abegweit*, qui assure la liaison entre l'Île du Prince-Édouard et Cap-Tourmentin par un nouveau navire brise-glace d'une capacité environ trois fois plus grande, la construction d'un patrouilleur de 205 pieds pour remplacer le *Cygnus* qui, à partir de Halifax, son port d'attache, assure la protection des