

les secteurs où une telle concurrence est absente, les tarifs doivent être réglés de façon à assurer la protection de l'usager, comme l'aurait fait la concurrence dans des conditions normales.

7) Dans les secteurs où la concurrence des services existe mais où l'on considère que l'aide gouvernementale est nécessaire pour la réalisation d'objectifs sociaux ou économiques de portée nationale, l'aide ne doit pas perturber le choix du mode le plus approprié.

8) Des mesures spéciales doivent être adoptées pour assurer le maintien des services de transport essentiels.

9) Dans les limites de sa juridiction statutaire, l'organisme de réglementation doit être tenu responsable du contrôle de la conformité aux politiques nationales, normes de services, règles et lignes directrices établies par le Gouvernement et sous l'égide desquelles fonctionnent les parties constituantes du système de transport.

10) Des dispositions doivent être prises pour une consultation appropriée entre les différents niveaux de gouvernement et entre le Gouvernement et le public pour une participation aux principaux aspects du processus de développement et de réglementation économique.

Une politique des transports doit tenir compte des besoins de tous les intéressés y compris les gouvernements, les transporteurs, les expéditeurs et le grand public. Le réseau de transports doit se développer conformément aux objectifs de la politique nationale, qu'il s'agisse de protéger l'environnement ou de conserver nos ressources énergétiques en diminution, ou encore de réduire l'isolement des localités nordiques. Les mécanismes en place devront veiller à cette réalisation. D'autre part, les compagnies de transport doivent être rentables si nous voulons qu'elles continuent d'assurer les services dont nous avons besoin. Expéditeurs et passagers doivent pouvoir compter sur les services nécessaires à des prix raisonnables et perçus comme étant justes. Le public en général, les Canadiens, désire — et mérite — un réseau de transport qui réponde à ses exigences et dont il peut être fier. A notre avis, la politique que nous proposons devrait satisfaire ces exigences."

Le rôle de la Commission canadienne des transports et ses rapports avec le ministère des Transports

La nouvelle politique des transports prévoit que la Commission canadienne des transports continuera à jouer un rôle indépendant et important en matière de réglementation.

En vue, toutefois, de s'assurer que le ministère des Transports demeure le principal conseiller du Gouvernement en matière de politique des transports, des modifications seront apportées à la Loi nationale sur les transports, afin que cette responsabilité soit transférée de la CCT au Ministre.

La politique prévoit aussi que le ministre des Transports doit disposer d'une méthode claire et publique pour donner des instructions à la CCT dans le contexte de la politique mais non dans celui d'un cas précis dont la CCT serait saisir. En outre, la CCT doit disposer d'un moyen de demander des directives ou des éclaircissements au Ministre à n'importe quel moment.

Un certain nombre d'autres questions feront également l'objet d'un nouvel examen au cours des prochains mois.

Système intégré de transport de passagers

Le Gouvernement compte, de concert avec les provinces, les transporteurs et les voyageurs, mettre sur pied des méthodes et des programmes pour la création d'un système intégré de transport des passagers, dans le cadre de la politique d'ensemble des transports.

Le Gouvernement vise à constituer un système d'ensemble de transport des passagers qui soit le plus possible équitable, accessible et efficace et qui tire le meilleur parti de chaque mode.

Les premières mesures prises par le Gouvernement à cette fin ont été d'approuver, en principe, la mise à l'essai d'un train rapide dans le corridor Québec/Windsor; les modalités de ce projet restent à être discutées plus en détail entre les gouvernements intéressés.

En outre, le fédéral a approuvé le déploiement d'efforts accrus pour améliorer les services voyageurs des chemins de fer du Canada grâce à l'utilisation conjointe des gares et des services de réservation du CN et du CP.

Vracquier brise-glaces canadien
Le ministre des Transports, M. Jean

Marchand a annoncé que le Gouvernement fédéral allait construire et exploiter, conjointement avec l'industrie, le premier vracquier de classe arctique au monde. Cette annonce marque la première entreprise mixte gouvernement-secteur privé dans la construction navale pour le Nord.

Ce navire servira à la mise au point d'une compétence technique et commerciale canadienne dans le contexte d'un nouveau réseau de transport pour le minerai, le pétrole et le gaz de l'Arctique. Il pourrait être le premier d'une dizaine de navires de ce genre au cours de la prochaine décennie. La demande pour ce genre de navire pourrait signifier d'importants bénéfices pour l'industrie de la navigation et pour celle de la construction navale au Canada.

La construction de ce navire de 28,000 tonnes de port en lourd est censée commencer cet été et le navire entrerait en service au cours de la saison de navigation de 1977-1978.

Ce vracquier brise-glaces de la classe arctique II battra pavillon canadien et pourra naviguer de trois à cinq mois par année dans l'Arctique avec un minimum d'appui de la part des brise-glaces. Le coût estimatif du navire est de l'ordre de \$35 millions.

Le potentiel en minerai de certaines mines dans l'est de l'Arctique a déjà été évalué à \$2.5 ou \$3 millions et ce sont des navires de ce genre qui représentent le moyen de transport le plus économique pour ce minerai-

Propositions et initiatives en matière de tarifs marchandises

Le ministre des Transports a présenté, à des fins de discussion avec les gouvernements provinciaux, les transporteurs et les expéditeurs, une série de mesures relatives aux tarifs de transport de marchandises par chemin de fer, dans le contexte général de la politique des transports.

L'ensemble est censé assurer que les chemins de fer puissent obtenir un flux de liquidités suffisant pour améliorer leur viabilité commerciale et simultanément, assurer que la structure des tarifs marchandises soit aussi équitable que possible, tant pour les récepteurs que pour les expéditeurs.

Le ministre a déclaré son intention d'étudier, avec les intéressés, les possibilités suivantes:

— réduire l'écart entre les tarifs minimaux et maximaux autorisés;