

Situation financière... (suite de la p. 2)

de la Voie maritime du lourd poids que constitue la dette.

“Au lieu de doubler les péages il aurait fallu les quintupler afin de faire face à nos obligations”, précise M. Normandeau.

Les marchandises en vrac, charbon, grains et minerai de fer, font l'objet de 85 pour cent de la navigation de la Voie maritime. La cargaison générale représente un pourcentage relativement faible et n'augmente qu'à un rythme modéré.

Le nouvel arrangement financier et la hausse des péages doivent entrer en vigueur en 1978. La hausse des péages, même si ceux-ci devaient être doubles, est relativement minime de l'avis de M. Normandeau. On prévoit un revenu d'environ 55 millions de dollars par année au lieu des 25 millions actuels. “Cela est peu, fait remarquer le président de la Voie maritime, si on compare avec la valeur des marchandises transportées en 1976, valeur dépassant 8 milliards de dollars.

“Les péages représentent une si faible fraction de la valeur des marchandises transportées et de leurs frais de transport que la hausse proposée devrait n'avoir aucune incidence sur les futurs mouvements de la navigation.

Pour bien situer la position de la Voie maritime, M. Normandeau a expliqué que les armateurs avaient l'habitude de demander 8 cents pour transporter un boisseau de blé de Thunder Bay à Montréal à l'ouverture de la Voie maritime. Ils demandent maintenant 16 cents. L'Administration de la Voie maritime, elle, demande 1½ cent le boisseau comme péage et veut demander 3 cents. Le cultivateur de blé a vu le prix de son grain passer de 1,50\$ le boisseau à plus de 3,00\$.

La Voie maritime demande 4½ cents par tonne de charbon passant par le canal de Welland, alors que le prix du charbon est passé de 12\$ à 52\$ la tonne.

Subvention inéquitable

Selon M. Normandeau, “personne ne regrette l'énorme investissement que représente le réseau de la Voie maritime. Il a été très avantageux pour le Canada et les États-Unis. Mais le contribuable canadien ne devrait pas subventionner son voisin américain”.

M. Normandeau a précisé que la

hausse des péages ne devrait avoir aucune influence appréciable sur les diverses régions du Canada. Il a indiqué que les provinces atlantiques demandent depuis des années la hausse des péages afin de permettre à leurs ports d'être plus compétitifs.

Il ne voit aucune raison pour laquelle le Québec s'y objecterait, car Montréal et d'autres ports du Saint-Laurent ont profité de l'augmentation du trafic suscitée par la Voie maritime.

En Ontario, ce sont, selon M. Normandeau, les aciéries et l'Hydro-Ontario qui en profitent le plus. Les marchandises manufacturées en Ontario sont transportées pour la plupart par camion et par train, de sorte que la Voie maritime ne joue pas un grand rôle dans le transport des cargaisons générales.

Dans l'Ouest, M. Normandeau s'attend à ce que le Manitoba et la Saskatchewan s'opposent à la hausse des péages de crainte que cette dernière n'influe négativement sur les frais de transport des grains. Selon M. Normandeau, les péages ne sont qu'un facteur de peu d'importance dans l'établissement des frais de transport des grains.

L'Alberta et la Colombie-Britannique, qui dépendent de manière naturelle des ports de la côte ouest, ne seront pas touchées. Comme dans le cas des ports de la côte est, la hausse des péages peut améliorer la position concurrentielle des ports de la côte ouest.

“A vrai dire, si les péages avaient suivi les tendances de l'inflation dès le début, indique M. Normandeau, nous ne serions pas forcés maintenant de prendre des mesures aussi énergiques pour nous sortir de mauvais pas”.
(*Courtoisie de Transport-Canada.*)

Nouvelles brèves

■ Pour la plupart des Canadiens, ce sont les Maritimes qui produisent le gros des pommes de terre du pays. Pourtant, les Prairies affectent plus de 60 000 acres annuellement à cette culture, soit: 5 000 acres en Saskatchewan, 25 000 en Alberta et plus de 30 000 au Manitoba.

■ Une nouvelle carte marine du lac Ontario, la première d'une série de cartes des régions frontalières, produites en collaboration avec les États-Unis, peut maintenant être obtenue de Service hydrographique du Canada.

■ Le ministre des Postes M. Jean-Jacques Blais, s'est rendu pour la

première fois en visite officielle au siège de l'Organisation des Nations Unies à New York. Il y a rencontré M. Kurt Waldheim, Secrétaire général des Nations Unies; il a présenté au nom du Canada la série complète des timbres olympiques en métal précieux. Cette présentation a eu lieu pour souligner le 25^e anniversaire d'existence de l'administration postale de l'ONU.

■ La journaliste Evelyn Dumas a mérité le prix de journalisme Olivier-Asselin de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal pour l'année 1976. M^{me} Dumas compte 20 ans de journalisme. De 1971 à 1973, elle fut correspondante du *Montreal Star* en France; et de 1974 à 1976, elle écrivait dans *Le Jour*.

■ Le ministre responsable du multiculturalisme vient d'annoncer que le gouvernement fédéral accroîtra l'aide qu'il donne à l'enseignement des langues non officielles. A partir d'avril, Ottawa acceptera les demandes de projets visant à améliorer la compétence des professeurs enseignant des langues autres que le français ou l'anglais dans les écoles “supplémentaires”. Ce projet, qui devrait être en pleine activité en septembre, est maintenant en préparation.

■ Le premier ministre de l'Alberta, M. Lougheed, prévoit que l'économie de sa province sera “presque” aussi active en 1977 qu'elle le fut en 1976.

■ L'Office national de l'énergie a annoncé qu'il a autorisé l'exportation de quantités supplémentaires de gaz naturel aux États-Unis. La *Canadian-Montana Pipe Line Co.* de Calgary exporte 3 milliards de pi³ de gaz naturel, au rythme de 50 millions de pi³ par jour, pendant une période de 60 jours cela depuis le 11 février, ce qui porte à 23,7 milliards de pi³ la quantité totale de gaz naturel supplémentaire exporté du Canada, vu la situation d'urgence qui sévit aux États-Unis.

Hebdo Canada est publié par la Direction des services d'information, ministère des Affaires extérieures, Ottawa K1A 0G2.

Il est permis de reproduire les articles de cette publication, de préférence en indiquant la source. La provenance des photos, si elle n'est pas précisée, vous sera communiquée en vous adressant à Mlle Y. DuSault, rédacteur en chef.

This publication is also available in English under the title Canada Weekly.

Algunos números de esta publicación aparecen también en español bajo el título Noticario de Canadá.

Ähnliche Ausgaben dieses Informationsblatts erscheinen auch in deutscher Sprache unter dem Titel Profil Kanada.