

bre, mentionnons que la Colombie-Britannique et la ville de Seattle ont vu leurs négociations progresser en vue de la signature éventuelle d'un accord visant le règlement du problème global soulevé depuis un certain temps déjà par la question de l'inondation de la vallée de la Skagit.

Tout comme ils l'avaient fait l'année précédente, les Américains se sont plaints des ennuis que leur causent certaines dispositions de la *Loi sur l'examen de l'investissement étranger*. Les deux gouvernements ont convenu de confier au GATT le soin de trancher le litige qui porte sur certains aspects de l'application de la loi qui auraient présument des incidences sur le commerce. Réagissant aux reproches concernant les lenteurs administratives que lui adressaient les autorités américaines, l'Agence d'examen de l'investissement étranger (AEIE) a simplifié quelque peu le processus d'instruction des demandes. La politique énergétique nationale du Canada est toutefois demeurée une pomme de discorde, principalement pour ce qui est de la part de la Couronne et des redevances et avantages réclamés par le Canada dans le cadre du nouveau système de financement des travaux de prospection pour l'exploitation d'hydrocarbures en sol canadien.

Fidèles aux principes du libre-échange, le Canada et les États-Unis ont joint leurs efforts pour promouvoir la poursuite de la libéralisation du commerce sur la scène internationale. La récession aura cependant contribué à la montée des pressions protectionnistes. Au Canada, ce sont surtout les exportateurs de pommes de terre, de métaux, de bœuf, d'acier, de ciment et de matériel de transport en commun qui ont été touchés par les nouvelles restrictions imposées par les États-Unis. Le problème des voitures importées du Japon s'est posé sensiblement de la même manière dans les deux pays, lesquels ont adopté des mesures semblables pour y remédier. Le risque est demeuré qu'une éventuelle réglementation concernant le contenu américain ne vienne compromettre le Pacte de l'automobile. En novembre, les autorités américaines ont mis fin au moratoire qui frappait depuis un an les demandes de permis de transport transfrontières présentées par les entreprises canadiennes de camionnage.

Sur le plan des mesures protectionnistes, l'événement marquant de l'année avait trait aux exportations canadiennes de bois d'œuvre. Pour certains secteurs de l'industrie américaine du bois, les droits de coupe canadiens, c'est-à-dire les droits exigés par les provinces pour la coupe du bois debout sur les terres publiques, n'étaient pas aussi élevés qu'ils auraient dû l'être, et l'écart devait être considéré comme constituant une subvention. Pour faire ses calculs, la partie américaine se fondait sur les prix en vigueur aux États-Unis. Dans sa décision préliminaire rendue en mars 1983, le département américain du Commerce a toutefois jugé que les exportations canadiennes de bois d'œuvre à destination des États-Unis n'étaient que légèrement subventionnées, et que les droits de coupe avantageux ne constituaient pas une forme de subvention.

En ce qui concerne les pêcheries et la délimitation de la frontière maritime, signalons en particulier que les mémoires canadien et américain sur le litige concernant le golfe du Maine ont été présentés à la Cour internationale de justice, et qu'un traité concernant le saumon du Pacifique a été paraphé en février 1983. L'opposition à ce projet de traité n'a pas tardé à se manifester d'un côté comme de l'autre de la frontière.

L'hypothèse selon laquelle le gouvernement et les organismes de réglementation aux États-Unis pourraient exercer un pouvoir quelconque sur les personnes, les biens et les événements au Canada constitue depuis longtemps une source de friction entre les deux pays. Le problème a refait surface quand les autorités américaines ont imposé des sanctions touchant l'équipement des industries du pétrole et du gaz à l'Union soviétique et aux filiales des compagnies américaines à l'étranger. Le Canada et les États-Unis ont convenu d'entamer des discussions bilatérales, sur les points de droit sous-jacents de reprendre les pourparlers visant la conclusion d'une entente pour que les mesures antitrust aient préalablement fait l'objet d'avis et de consultations.

Le Canada et les États-Unis se sont entendus de sorte que chacun puisse utiliser ses propres satellites pour fournir des services de télécommunications transfrontières d'un point à un autre. Le bras canadien arrimé à la navette spatiale américaine a fait ses preuves. Grâce à la nouvelle Stratégie canadienne en matière de radiotélédiffusion, les deux pays voient s'accroître les possibilités commerciales qui s'offrent dorénavant dans le domaine de la programmation transmise par satellite.

"Sur le plan des relations de défense, l'élaboration de plans pour la défense aérienne de l'Amérique du Nord s'est poursuivie et, en février 1983, le Canada et les États-Unis signaient un accord cadre concernant la mise à l'essai d'armes. Le programme à responsabilité partagée avec la marine américaine pour la mise au point du Dispositif d'appontage et de manutention (pour les hélicoptères) a donné les résultats escomptés; l'industrie canadienne a ainsi obtenu un contrat de production de ces dispositifs dont le nombre pourrait être de 116, pour une valeur totale d'environ 400 millions de \$. Le Canada a aussi conclu une importante vente de véhicules militaires aux marines américains et à l'armée des États-Unis, pour la fourniture de blindés légers qui seront fabriqués par la division Diesel de la société General Motors. Le contrat initial, pour la vente de 60 véhicules, représente près de 30 millions de \$. Au cours des cinq années subséquentes, 969 véhicules supplémentaires seront fabriqués, pour une valeur totale de 478 millions de \$. Si toutes les options sont exercées, ce sont 1 500 véhicules qui seront fabriqués, pour des ventes totales d'approximativement 1,5 milliard de \$.

En raison de l'accent accru mis sur l'élargissement des débouchés pour le matériel de défense aux États-Unis, les rencontres avec des fonctionnaires et des militaires américains se sont multipliées, et des séminaires ainsi que des missions et des foires commerciales ont été organisés des deux côtés de la frontière.

Outre les nombreuses visites que se sont rendues des ministres et des hauts fonctionnaires canadiens et américains, la Direction générale de l'expansion du commerce au sein du ministère a pris diverses initiatives pour accroître la participation de l'industrie canadienne sur le marché américain. Les services de dix experts-conseils du secteur privé ont été retenus pour la réalisation d'études de marché dans différentes régions des États-Unis, aux fins de la commercialisation de divers produits canadiens. Ces études ont permis de découvrir des débouchés très intéressants correspondant au potentiel particulier de petites et moyennes entreprises canadiennes. Des séances d'information ont ensuite été tenues pour renseigner les représentants de l'industrie au sujet de ces débouchés et mettre au point une stratégie de mise en mar-