

Voie maritime par le Canada et les États-Unis et des mises de fonds dans la voie navigable, et une analyse des perspectives concurrentielles de la Voie maritime.

AVANTAGES DES INVESTISSEMENTS

Le volume I du rapport conclut que la Voie maritime est un mode de transport viable qui devrait jouir d'une croissance de trafic continue mais, possiblement, à un rythme moindre que celui qui a marqué les douze premières années de l'exploitation de la Voie maritime, lorsque le tonnage des cargaisons s'accroissait de 20 millions de tonnes en 1959 à un niveau record de 51 millions de tonnes en 1970. D'après le rapport, "des économies considérables dans les coûts du transport (avantages directs) ainsi que de grands avantages indirects découlent des investissements publics dans la Voie maritime du Saint-Laurent". En ce qui touche les variations du trafic en fonction des péages, le rapport mentionne que "la plupart des principales catégories de produits qui transitent par la Voie maritime ne seraient pas tellement touchées à la longue par des modifications modérées des péages et des droits d'éclusage".

En ce qui concerne les problèmes financiers de la Voie maritime, le rapport déclare: "en modifiant la structure financière pour lui donner une base économique plus solide, la Voie maritime aurait plus de chances de devenir l'entreprise publique auto-amortissable qu'elle était censée être à l'origine".

AIDE À LA TANZANIE

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, M. Mitchell Sharp a annoncé récemment que le Canada fournirait 4 millions de dollars à la Tanzanie pour assister ce pays de l'Afrique de l'Est à développer son agriculture, son industrie forestière et son équipement électrique.

Le coût de ce programme sera défrayé par l'Agence canadienne de développement international à la suite de la signature, en Tanzanie, de trois accords de coopération technique et économique.

Grâce à un prêt de développement sans intérêt de deux millions de dollars, consenti par l'ACDI, la Tanzanie achètera au Canada l'équipement et le matériel nécessaires à l'agrandissement de son réseau de transmission d'énergie électrique. Les besoins en électricité de la Tanzanie augmentent d'environ 11 pour cent par an et, avec l'aide de la Banque mondiale, du Canada et de la Suède, le Gouvernement projette, au cours des quatre prochaines années, de consacrer 65 millions de dollars à la réalisation de projets de production et de transmission de l'énergie, dans le cadre de son programme de développement rural et de décentralisation économique.

Un autre prêt de développement de l'ACDI (\$800,000) servira, pendant les trois années à venir,

à engager les services d'experts-conseils canadiens chargés d'effectuer l'inventaire forestier des cinq principales régions de la Tanzanie productrices de bois de construction. Ce relevé constitue un premier pas essentiel à l'aménagement d'une industrie forestière planifiée de façon à comprendre des services d'abattage, des scieries et des usines de fabrication de contreplaqué.

Le dernier accord prévoit que l'ACDI fournira pendant cinq ans une assistance technique pour augmenter la production des céréales en Tanzanie. Les travaux sur place et les recherches seront effectués par une dizaine de spécialistes du ministère canadien de l'Agriculture; une fondation sera mise sur pied pour que se poursuivent les recherches devant mener à l'amélioration des récoltes; et des Tanzaniens seront formés en vue d'assumer des fonctions techniques et spécialisées de cadres.

LES SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES EN NOUVELLE-ÉCOSSE

Les industries qui se sont établies récemment en Nouvelle-Écosse réservent des surprises; tel est le cas, à Sydney, de l'usine d'assemblage d'automobiles de la firme japonaise *Toyota*, qui est la seule de son espèce en Amérique du Nord; d'une usine d'assemblage de la société *Volvo* à Halifax qui sort 8,000 automobiles par an; d'une raffinerie d'une valeur de 65 millions de dollars de la firme *Gulf Oil*; de deux usines d'eau lourde, dont l'une appartient à des propriétaires locaux et l'autre, d'une valeur de 65 millions de dollars, à la *Canadian General Electric*; d'une usine de strontium de la société *Kaiser*, en cours de construction; de deux usines de pneumatiques de la société française *Michelin*; et enfin d'une fabrique de tapis anglo-américaine (*Crossley Karastan Carpet Mills Ltd.*) à Truro qui a doublé, en le portant à 250, le nombre de ses employés depuis ses débuts en 1965.

UNE TÊTE DE PONT JAPONNAISE

L'usine *Toyota* de Sydney, située près de la pointe est du Cap-Breton, n'emploie que 49 ouvriers, qui montent cinq à six automobiles par jour. Mais elle constitue une tête de pont japonaise au Canada.

La firme suédoise *Volvo* a une usine beaucoup plus importante à Halifax, où elle assemble environ 8,000 automobiles par an. Afin que cette firme puisse bénéficier des exemptions douanières, 40 pour cent des éléments des automobiles sont de fabrication canadienne, notamment les roues, les pneumatiques, les accumulateurs, les glaces, les phares et d'autres pièces faciles à monter. Les éléments principaux de la carrosserie viennent de Suède par bateau comme sous-ensembles à prix réduit.

LES GLACES CANADIENNES VONT EN SUÈDE

Comme corollaire, la Compagnie *Duplate Canada Ltd* de Toronto, qui a commencé à fournir les glaces pour