

ment, dont on établira le quartier général à Yellowknife au début de 1971. De plus, les Forces construisent un pont sur l'Ogilvie dans les Territoires du Nord-Ouest et plusieurs pistes d'atterrissage dans l'Arctique.

Les Forces et le Conseil de recherches pour la Défense ont participé à la lutte contre la pollution, en particulier dans la Baie de Chedabuctou en Nouvelle-Écosse. Dans les eaux glacées, saturées d'hydrocarbures, des plongeurs de la Marine ont percé les soutes du pétrolier naufragé *Arrow* pour en extraire des milliers de tonnes de pétrole qui auraient pu se répandre dans la mer.

Dans le cadre du Programme fédéral d'emplois d'été pour la jeunesse, les Forces régulières et la Milice ont offert à quelque 14,000 étudiants et autres jeunes gens une instruction militaire et des emplois temporaires.

Le Commandement de l'instruction des Forces canadiennes a inauguré en 1970 une nouvelle méthode d'enseignement de l'électronique orientée vers la pratique et que les milieux industriels et pédagogiques trouvent intéressante. Les membres du Commandement de l'Instruction ont non seulement rempli leur rôle d'enseignants militaires, mais ils ont également eu le temps de recueillir des fonds et de construire une école de six salles de classe pour les enfants de la région du Volta, au Ghana.

Pendant toute l'année les Forces canadiennes ont continué de s'acquitter de leurs tâches en matière de défense aérienne du continent nord-américain, de défense de l'Europe et de la région atlantique au sein de l'OTAN, et de maintien de la paix à Chypre, en Palestine, en Corée, en Inde et au Pakistan, sous l'égide de l'ONU.

L'ASPECT ÉCONOMIQUE DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Le rapport d'une analyse approfondie des aspects économiques et financiers de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, menée par une Société d'économistes-conseils, fut déposé à la Chambre des communes récemment par le ministre des Transports, M. Don C. Jamieson.

Le premier des deux Volumes de ce rapport présente une analyse détaillée du problème ainsi que des conclusions. Il fut soumis au Gouvernement vers la fin de 1970 et est maintenant disponible au public en versions anglaise et française. On s'attend à ce que le volume II, contenant des renseignements additionnels, soit terminé très prochainement.

Le rapport envisage une solution à court terme ainsi qu'une solution à long terme des problèmes de la Voie maritime. La solution à court terme comprend 1) l'abolition de l'obligation qu'a l'Administration de la Voie maritime de rembourser les dépenses en immobilisations, tout en conservant l'obligation de payer les intérêts sur l'investissement; 2) la réduction à un niveau plus approprié des prêts en

immobilisations; et 3) une augmentation unilatérale des péages de cinq pour cent par année pendant cinq ans.

La solution à long terme touche l'élaboration de certains principes fondamentaux de l'investissement public dans les transports tels que présentés dans le rapport, et envisage une rationalisation éventuelle du recouvrement des investissements dans tous les modes de transport, y compris la Voie maritime. La réalisation de ce but ferait partie de l'étude poursuivie présentement par le ministère des Transports qui devrait contribuer à solutionner les problèmes de la Voie maritime.

EXAMEN DES BÉNÉFICES ET CONTRIBUTIONS

L'étude des experts en économie fait aussi l'examen des bénéfices et contributions financiers relatifs du Canada et des États-Unis ayant trait à la route fluviale Saint-Laurent-Grands lacs et confirme que le Canada supporte une part beaucoup plus forte du fardeau des coûts de la Voie maritime que les États-Unis, malgré que les deux pays se partagent les bénéfices à part égale. D'après le rapport, "de tous les investissements publics pour les canaux, écluses et voies de raccordement, le Canada prend en charge les deux tiers environ. Pour leur part, les États-Unis fournissent la majeure partie des investissements dans les installations des lacs et rivières en amont du lac Erié, qu'ils utilisent aussi beaucoup plus. Sur la voie navigable en aval du lac Erié, les États-Unis fournissent environ 11 pour cent des investissements, mais leur utilisation est d'environ 50 pour cent pour la Voie maritime elle-même, et de 33 pour cent pour la section allant de Montréal jusqu'à l'Atlantique. Quant aux dépenses annuelles, la part du Canada est même proportionnellement plus grande que dans le cas des investissements globaux à long terme. Pour la Voie maritime seulement, et compte tenu des conditions existant en 1969, même si le degré d'utilisation était à peu près le même pour le Canada et les États-Unis, notre pays a assumé environ les cinq sixièmes des coûts d'investissements et à peu près les six septièmes des déficits".

Dans les notes échangées en 1967 qui confirmaient l'entente entre le Canada et les États-Unis sur le montant et le partage des droits de passage (ou péages) dans la Voie maritime du Saint-Laurent, il était convenu que la suffisance et la répartition de ces droits pourraient faire l'objet d'une révision à la fin de la saison de navigation de 1970. L'Administration de la Voie maritime, en 1969, demandait à la Société *D. Wm. Carr & Associates* d'Ottawa de préparer un rapport sur les perspectives de la Voie maritime et son potentiel de trafic, et d'établir les implications économiques des péages et le changement possible du niveau des péages. Subséquemment on demanda à M. Carr d'étendre le projet afin d'inclure une évaluation de la structure financière de la Voie maritime, une comparaison de l'usage fait de la