

inoxydable et d'aciers spéciaux, spécialement du Japon et de la Suède, commencent déjà à créer des problèmes. Le récent démarrage du train de laminage de tôle de 166 pouces de l'*Algoma*, qui a coûté 70 millions de dollars, accroîtra la participation nationale sur les marchés des tôles larges et des tubes de grand diamètre. Le nouveau train de laminage à froid de 56 pouces de la *Dofasco*, qui fabriquera principalement des aciers "électriques" constitue une autre mesure prise par les producteurs canadiens pour remplacer les importations. Bien que ces additions récentes constituent la preuve que, dans l'ensemble, on comble des lacunes, il appert que le milieu qui a traditionnellement détourné les producteurs nationaux des produits spéciaux ou de dimensions spéciales n'a subi que des changements marginaux -- le marché canadien demeure dans la majorité des cas encore trop restreint. En même temps, la capacité supplémentaire de 4 millions de tonnes qui est prévue pour les années 1971 à 1975 devrait alléger au moins en partie la demande de produits importés en période de pointe.

Les producteurs étrangers qui font concurrence sur les marchés canadiens doivent le faire à une échelle régionale et non nationale. Le coût du transport est très élevé par rapport à la valeur de l'acier, et pour ce qui est de la commercialisation de ce produit, des facteurs d'emplacement et de géographie divisent le Canada en régions.

Barrières tarifaires
et non tarifaires

Dans l'ensemble, le commerce international du minerai de fer et de l'acier brut est libre de droits de douane, mais les échanges commerciaux sont soumis à des mécanismes de contingentement aux États-Unis, en Europe et au Japon. Il existe aussi des tarifs protecteurs, des droits et des restrictions à l'importation imposés sur de nombreux produits primaires et secondaires de l'acier dans divers pays. Le Canada n'impose aucune restriction à l'importation du fer et de l'acier et les tarifs canadiens sont modérés.

RP/A