



Direction de l'Information
Ministère des Affaires extérieures
Ottawa Canada

Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol. 26, N° 6

10 février 1971

INTÉGRATION DES SERVICES DE SOUTIEN POUR LES OPÉRATIONS À L'ÉTRANGER

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, M. Mitchell Sharp a annoncé le 19 janvier qu'à compter du 1er avril 1971 le ministère des Affaires extérieures aura la charge des services de soutien à assurer pour la plupart des ministères et organismes de l'État à tous les postes diplomatiques et consulaires, ainsi que dans la plupart des bureaux du Gouvernement fédéral à l'étranger. Cette décision était envisagée dans l'étude *Politique étrangère au service des Canadiens* comme le moyen le plus efficace d'assurer des services de soutien pour les opérations à l'étranger.

Les services de soutien comprennent l'administration financière et du personnel, la gestion des biens, des fournitures, de l'équipement et du matériel; l'organisation des voyages, les services de bureau, de sténographie et certains services de traduction. Le personnel du nouvel ensemble intégré des services de soutien comprendra environ 2,100 employés du ministère des Affaires extérieures, et environ 1,000 employés d'autres ministères et organismes

qui seront mutés le 1er avril auprès des Affaires extérieures; il y aura également transfert de ressources budgétaires atteignant près de dix millions de dollars, affectées auparavant à cette fin par ces autres ministères et organismes de l'État. Ce sont les ministères de l'Industrie et du Commerce, de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration, de la Défense nationale et de la Santé et du Bien-être social qui seront les plus touchés par l'intégration.

L'intégration ne vise pas tous les employés du Gouvernement canadien qui jouent un rôle de soutien dans les opérations à l'étranger. Nous ne jugeons pas pratique d'y faire entrer le personnel employé à l'appui des formations opérationnelles militaires. Les services de soutien des agences tels que l'Énergie atomique du Canada Limitée et des corporations propriétaires (comme Air Canada, Radio-Canada et la Polymer, Limitée) n'entrent pas non plus dans l'intégration.

Cette intégration des services de soutien est dirigée par le Comité interministériel sur les relations extérieures (ICER), comité formé de sous-ministres.

SOMMAIRE

Intégration des services de soutien pour les opérations à l'étranger	1
Estimation de la population du Canada	2
La centrale de Churchill Falls	3
Colloque itinérants pour infirmières.....	4
Programme de développement du Maroc	4
Les Forces armées du Canada en 1970.....	5
L'aspect économique de la Voie maritime du Saint-Laurent.....	6
Aide à la Tanzanie.....	7
Les sociétés étrangères en Nouvelle-Écosse.....	7
Simulateur de vol pour la N.-Zélande.....	8

ORGANISATION POUR LES ANNÉES 70

Extrait du document Politique étrangère au service des Canadiens, publié le 25 juin.

“ Le Gouvernement aura besoin d'une organisation souple et forte pour réaliser cette politique étrangère renouvelée, car les défis se poseront, les chances s'offriront et les événements se dérouleront plus vite, dans les décennies à venir.

“ Les changements se précipitent, d'où la nécessité et l'urgence de planifier et d'exécuter une politique étrangère cohérente axée sur les objectifs nationaux. Il faut donc ériger de nouvelles structures administratives et appliquer de nouvelles techniques de gestion.

“ Aussi le Gouvernement a-t-il décidé de procéder à une intégration aussi poussée que possible de ses services étrangers. Il croit que cela permet-

tra d'atteindre plus sûrement ses objectifs à l'étranger. On ne peut pas établir du jour au lendemain un système de gestion parfaitement intégré. Tout plan d'application de l'objectif d'intégration doit être évalué, mis à l'essai et réalisé en pratique, sans porter atteinte à la qualité des services sur lesquels le Gouvernement et le peuple canadiens peuvent déjà compter à l'étranger. Cette nouvelle organisation devra s'implanter en souplesse et avoir dès le départ la capacité de s'adapter à l'évolution de la situation internationale.

“ Le Gouvernement a fait un premier pas important dans le sens d'une organisation intégrée en mettant sur pied un comité nouveau qui jouera un rôle essentiel: le Comité sur les relations extérieures. Ce Comité aura pour mission de diriger le processus d'intégration durant sa phase initiale et de conseiller le Gouvernement sur la formulation d'une politique générale des opérations à l'étranger; il devra veiller à ce que la planification des ministères soit conforme aux intérêts du Gouvernement à l'étranger; il devra aussi conseiller le Gouvernement sur la conduite de l'activité à l'étranger et sur l'affectation des ressources à ces activités.

“ En même temps, le Gouvernement établissait le Comité de gestion du personnel, sous forme d'un sous-comité du Comité des relations extérieures. Le Comité de gestion du personnel devra conseiller le Gouvernement sur l'affectation du personnel dans les missions à l'étranger. Il s'appliquera à développer la plus large coordination des politiques de recrutement, de formation, de classification et de cotation des agents du service étranger. Le Comité de gestion du personnel s'intéressera aussi à la formulation du programme de mutations et de détachements entre le service étranger d'une part, et les ministères, l'entreprise privée, la communauté universitaire, d'autre part. Le programme devrait ainsi permettre aux agents du service étranger de se familiariser avec les vues, les soucis et les intérêts de tous les ministères et organismes privés qui mènent des activités à l'étranger.

“ Prochainement, un groupe de travail doit soumettre un rapport au Comité des relations extérieures sur les procédures à suivre pour intégrer tous les services administratifs qui appuient l'activité du Gouvernement à l'étranger. A mesure que ces procédures seront élaborées on les mettra à l'essai et on les appliquera. Ainsi, le Gouvernement pourra-t-il s'assurer que son activité à l'étranger s'appuie sur une administration moderne et efficace.

“ Enfin, le Gouvernement a décidé que les chefs de mission à l'étranger doivent avoir, sur l'activité de leur mission, une autorité bien définie par le plan d'opération, et que le chef de mission doit être le représentant et le responsable des intérêts de tous les ministères sous sa juridiction. Ceci souligne que, dans le choix des chefs de mission, on devra à l'avenir insister sur les capacités de gestion

et la connaissance de tous les aspects de l'activité du Gouvernement à l'étranger.

“ Le Gouvernement est d'avis que pour assurer que ses relations étrangères seront menées de façon efficace, l'organisation de cette activité doit être bien intégrée, compétente et capable de répondre aux changements d'orientation qu'on exigera d'elle. Les mesures qu'on prendra pour assurer l'intégration seront évaluées périodiquement, ce qui permettra de s'assurer qu'elles peuvent elles aussi s'adapter aux changements que ne manquera pas d'apporter l'avenir.”

ESTIMATION DE LA POPULATION DU CANADA

La population du Canada était estimée, le 1er juin, à 21,377,000 habitants. Ce chiffre sera peut-être rectifié lorsque les résultats du recensement du 1er juin 1971 permettront la comparaison. Dans le Canada entier, le nombre d'hommes était légèrement supérieur au nombre de femmes - 10,712,600 hommes contre 10,664,400 femmes; toutefois, le pourcentage d'hommes était de 53.7% au Yukon, 51.0% à Terre-Neuve, environ 50.8% en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique, 50.4% dans l'Île-du-Prince-Édouard, 50.1% en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, 50.0% au Manitoba, 49.9% en Ontario et 49.8% au Québec.

Le pourcentage d'hommes varie également d'un groupe d'âge à l'autre. Il naît chaque année plus d'hommes que de femmes (en 1968, 1,060 hommes naissaient pour 1,000 femmes), ce qui produit le taux élevé de 51.3% en faveur des hommes dans le groupe d'âge de 0 à 4 ans; toutefois, les taux de mortalité étant plus élevés chez les hommes, la proportion tombe à 51.1% dans le groupe d'âge de 5 à 14 ans, 50.7% chez les personnes âgées de 15 à 24 ans, 50.4% chez celles âgées de 25 à 44 ans, 49.5% chez celles âgées de 45 à 64 ans, 47.7% chez celles âgées de 65 à 69 ans et 44.0% chez celles âgées de plus de 70 ans.

La baisse soutenue de taux de natalité au cours des années soixante se traduit par la diminution du nombre de personnes dans le groupe d'âges de 0 à 4 ans. En 1961, l'effectif de ce groupe était de 2,256,400, en 1966, 2,197,400 et en 1969, 1,868,300 (chiffre estimatif), soit une diminution de 388,000 (17%) depuis 1961. La baisse du taux de natalité au début des années soixante se traduit également par l'augmentation très faible survenue dans le groupe d'âge de 5 à 9 ans entre 1966 et 1970, Il y aurait eu une diminution, n'eût été l'accroissement du nombre d'immigrants dans ce groupe au cours de la période considérée. Les effets des taux élevés de natalité des années 1946-1959 se manifestent actuellement dans les groupes d'âge de 10 à 24 ans, l'accroissement de la population se reflète encore dans l'effectif des écoles secondaires et des collèges, et on observe également une augmentation du nombre de mariages.

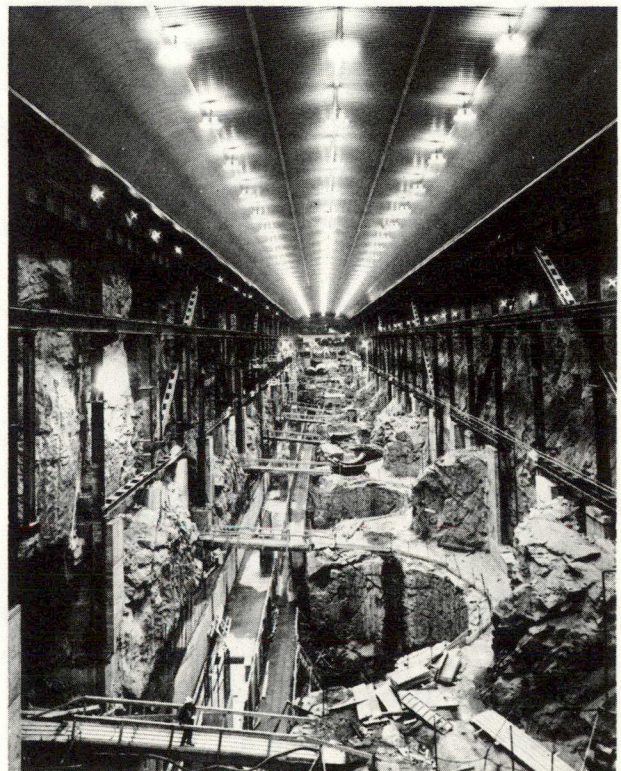


LA CENTRALE DE CHURCHILL FALLS

Depuis 1967, la *Churchill Falls (Labrador) Corporation Limited* travaille à la réalisation de la centrale hydro-électrique de 5,225,000 kilowatts, de Churchill Falls, au Labrador, la plus grande entreprise de génie civil de tout l'hémisphère occidental.

Cette centrale hydro-électrique géante supplantera celle de Gordon M. Shrum de la Colombie-Britannique au titre de plus grande centrale souterraine du monde. En 1972, elle commencera à produire l'énergie à partir de son site, à 16 milles en aval des chutes Churchill, sur le fleuve Churchill (que l'on ne doit pas confondre avec la rivière du même nom, située au Manitoba) et à plus de 700 milles de Montréal. Lorsque les travaux seront terminés, en 1976, elle comptera 11 groupes de 475,000 kilowatts chacun, fonctionnant à une hauteur de chute de 1,025 pieds.

Durant de longues années on a rêvé de mettre en valeur l'énorme potentiel du fleuve Churchill, principal cours d'eau qui draine le plateau du Labrador. De grands développements, comme la construction du chemin de fer du *Quebec North Shore & Labrador Railway* (qui permet de pénétrer jusqu'à 113 milles des chutes Churchill), les remarquables progrès de la technique de transport du courant à très haute tension, et l'énorme accroissement des besoins de l'Est du Canada en énergie ont tout d'abord été



Centrale souterraine

nécessaires pour que se réalise ce rêve.

Presque toute l'énergie produite par la centrale de Churchill Falls sera achetée par l'Hydro-Québec sous l'empire d'un contrat de 65 ans. La centrale de Churchill Falls utilisera une dénivellation de plus de 1000 pieds, laquelle se produit sur une distance de vingt milles du fleuve Churchill et comprend 215 pieds de rapides en amont des chutes, les 245 pieds des chutes elles-mêmes et 580 pieds de rapides en aval. Quelque 40 milles de digues en terre et en enrochements et six ouvrages régulateurs en béton créeront deux réservoirs pouvant emmagasiner 1,100 milliards de pieds cubes d'eau et offrir une surface combinée de plus de 2,500 milles carrés, et achemineront l'eau jusqu'au bief d'amont et à l'ouvrage en béton de 670 pieds de longueur; l'eau dévalera 11 conduites forcées de plus de 1,000 pieds de longueur pour faire tourner les 11 immenses turbines de la centrale. Elle passera ensuite dans une immense chambre d'équilibre pour rejoindre le cours inférieur du Churchill par deux galeries de fuite d'une longueur de 5,550 pieds, d'une largeur de 45 pieds et d'une hauteur de 60 pieds.



Hautes de 245 pieds, les chutes Churchill drainent la plus grande partie du plateau du Labrador central. Elles constituent l'élément le plus spectaculaire de cette région.

COLLOQUE ITINÉRANTS POUR INFIRMIÈRES

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. John Munro, a annoncé l'inauguration de la première de trois opérations du type colloque à l'intention d'infirmières enseignantes du Canada. M. Munro a invité les représentants de 22 écoles universitaires de soins infirmiers au Canada à visiter les régions isolées et peu peuplées du Nord du pays pour y constater les résultats obtenus grâce aux programmes de soins assurés par la Direction générale des services médicaux de son ministère.

Le premier colloque itinérant a débuté le 18 janvier par une séance d'information de deux jours au Bureau des Services médicaux de la région du Nord, à Edmonton, séance à laquelle participaient onze infirmières enseignantes.

Les infirmières se sont rendues ensuite à Inuvik où elles ont assisté à une séance d'orientation d'une journée avant de se rendre dans les postes infirmiers isolés où elles ont participé aux programmes destinés aux infirmières de la localité. Là, elles ont entrepris des tâches qui leur ont été assignées, soit diriger un dispensaire médical, évaluer l'état d'un patient et décider de son admission au poste infirmier, observer les conditions d'un alitement, et si possible, faire de la planification avec un hygiéniste local. Elles ont rencontré aussi des membres des comités sanitaires locaux, ainsi que le chef et les conseillers de la communauté.

Cette expérience permettra aux enseignantes de faire comprendre à leurs étudiants les besoins des Canadiens du Nord et, par la suite, d'adapter et de propager l'enseignement des infirmières afin qu'elles puissent faire face à ces besoins.

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DU MAROC

Le Canada et le Maroc viennent de confirmer, par la signature d'une entente de coopération et d'une convention de prêt, l'étendue de la participation que le Gouvernement canadien a accepté d'assumer, avec la collaboration du Gouvernement du Québec, dans la réalisation du vaste programme marocain de développement économique et rural du Rif occidental (DERRO), dans la province de Tétouan. L'entente et la convention ont été signées à Rabat, en fin de décembre.

Pour la mise en oeuvre du Projet de coopération canado-marocaine dans le Rif occidental, une entente est intervenue entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement du Québec, le 3 mars 1970, et a été saluée par M. Mitchell Sharp, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, et par M. Marcel Masse, alors ministre des Affaires intergouvernementales du Québec, comme "une heureuse initiative dans les relations fédérales-provinciales".

Grâce à cette entente, l'Agence canadienne de développement international, à qui le Gouvernement

LES FORCES ARMÉES DU CANADA EN 1970

Les Forces armées du Canada ont fait face à divers adversaires inusités en 1970-1971: terroristes, pollution des eaux côtières au pays, tremblement de terre au Pérou, inondations au Pakistan oriental.

Il a fallu aussi relever des défis d'une autre nature: en Allemagne, où eut lieu l'un des plus grands déplacements en temps de paix de toute l'histoire des Forces canadiennes, dans l'Arctique, où le Canada a considérablement accru ses activités et engagements militaires, à Chypre, où le contingent canadien de l'ONU a assumé de nouvelles responsabilités.

Le Conseil de recherches pour la défense a mis au point un nouveau et puissant laser à gaz dont les applications seront importantes dans les sphères industrielles et médicales; il a étudié l'utilisation accrue du Golfe du Saint-Laurent pendant la saison des grandes glaces et poursuivi son programme expérimental d'explosions et d'ondes de choc; enfin, il a encore amélioré les moyens de surveillance dans le Grand Nord.

Pendant la crise provoquée par le Front de libération du Québec, les Forces canadiennes ont été amenées à protéger certains centres et des milliers de militaires ont patrouillé dans les villes d'Ottawa, de Montréal et de Québec. C'était la première fois depuis bien des années que les Canadiens voyaient des soldats armés dans les rues.

RÉDUCTION DES EFFECTIFS

De mars à octobre 1970, les effectifs ont été réduits de 2,250 membres et portés à quelque 90,000. M. Donald S. Macdonald qui, en septembre, remplaçait M. Léo Cadieux au poste de ministre de la Défense, déclarait pendant la crise déclenchée par le Front de libération du Québec (FLQ) qu'il reviserait les effectifs à la lumière de l'aide militaire qu'il pourrait devenir nécessaire d'offrir aux autorités civiles; il ajoutait, toutefois, qu'on ne réduirait pas les effectifs à moins de 82,000 hommes.

ÉQUIPEMENT

Entre-temps, la modernisation de l'équipement et des installations a raffermi les Forces armées en 1970; le Commandement du transport aérien dispose actuellement de quatre *Boeing 707* pour le transport sans escale de troupes et d'équipement sur de longues distances; le Commandement de la Force mobile au Canada utilise le chasseur tactique *CF5* à titre d'essai pour qu'il serve ultérieurement aux Forces canadiennes en Europe. Le Commandement maritime a été pourvu de deux navires de soutien opérationnel de 22,000 tonnes. On a lancé dans les chantiers maritimes du Québec les deux premières coques d'un nouveau modèle de destroyers porte-hélicoptères. De plus, on construit dans quatre bases au Canada les hangars et les installations d'entretien requis pour 50 hélicoptères polyvalents de transport tactique et

74 hélicoptères légers d'observation; ces appareils ont été commandés pour la Force mobile.

Un accord a été conclu entre les Gouvernements canadien et américain concernant l'échange de *Voodoos CF101* du Commandement de la défense aérienne pour le même nombre de *Voodoos* améliorés *F-101*, provenant des Forces aériennes des États-Unis. En vertu de l'accord, le Commandement de la défense aérienne recevra huit autres appareils. En novembre le Commandement maritime prenait livraison d'un sous-marin de construction canadienne, qu'on utilisera dans les exercices de plongées et diverses opérations navales.

L'automne dernier, des wagons plate-forme chargés de blindés canadiens roulaient vers le sud de l'Allemagne, précédant 2,800 militaires et 6,000 membres de leurs familles, qui déménageaient de leurs bases en Westphalie pour s'installer dans les environs de Lahr. Cette réorganisation des Forces canadiennes en Europe constitue l'apport du Canada à l'OTAN, soit un groupe mécanisé de combat et trois escadrilles de chasse déployés à Lahr et à Baden-Soelingen.

Au début de 1970, le contingent canadien de l'ONU à Chypre, qui comptait 600 militaires, quittait les monts Kerinia et la côte septentrionale de l'île pour la région de Nicosie, où il devait patrouiller la "Ligne verte" entre les fortifications des Chypriotes grecs et celles des Chypriotes turcs.

SECOURS

Après le séisme survenu en juin au Pérou, les cinq *Caribous* des Forces canadiennes furent les seuls appareils, à l'exception des *Dakotas* péruviens, qui purent voler immédiatement au secours de la population très éprouvée dans les régions montagneuses. Les *Caribous*, survolant des gorges étroites, ont transporté maints blessés à hospitaliser à Lima; à l'atterrissage, leurs phares clignotants alertaient les ambulanciers qui se chargeaient des victimes.

Douze cargaisons aériennes de couvertures et de médicaments ont quitté le Canada à destination du centre du Pakistan oriental, inondé par un raz-de-marée. Les pilotes canadiens sont habitués à voler en Asie comme partout dans le monde; au retour, ils ont même fait escale en Allemagne pour y prendre du fret.

ACTIVITÉS DANS L'ARCTIQUE

La profession militaire vient d'être remise en honneur dans le Grand Nord où, à longueur d'année, des petits groupes de soldats s'exercent au métier des armes. Les Forces ont augmenté leur surveillance dans l'Arctique, et, à Frobisher Bay, elles ont ouvert un camp-étape pour les avions patrouilleurs. Il y a eu des manoeuvres navales dans la Baie d'Hudson, les premières depuis 1960. Toutes ces activités sont placées sous un nouveau commande-

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. Subséquent 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

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

les automobiles *Volvo* fabriquées à Halifax, fournit aussi maintenant l'usine principale en Suède, qui a apprécié les glaces de Halifax. Les pare-brise sont expédiés en Suède comme fret de retour sur les bateaux qui amènent les carrosseries.

LES AUTRICHIENS ET LES ITALIENS

Beaucoup de petites industries se sont implantées en Nouvelle-Écosse. La plupart d'entre elles bénéficient de prêts et d'une aide sous une autre forme de la part de la compagnie *Industrial Estates Ltd.*, compagnie de la Couronne qui encourage les industries secondaires, et du ministère du Commerce et de l'Industrie.

La société *Chester Plastics Ltd.*, à Chester, lancée par un fabricant viennois, fabrique des récipients en matière plastique pour les produits de beauté et trouve un marché tout ouvert aux États-Unis.

La société *Donato, Faini & Figli (Canada) Ltd.*, à Stellarton, a été lancée il y a dix ans par des associés italiens dans le but de fabriquer des vêtements en tricot pour femmes et s'est assuré les principaux marchés de la Nouvelle-Angleterre.

La société *Buckingham Mills Ltd.*, à Springhill, a été également lancée par des associés italiens qui ont commencé avec un capital d'un million de dollars. Elle fabrique des tapis.

SIMULATEUR DE VOL POUR LA N-ZÉLANDE

CAE Electronics Ltd. de Montréal a annoncé récemment qu'une quatrième ligne importante, *Air New Zealand*, vient de lui commander un simulateur de vol DC-10-30 (à rayon d'action étendu). La Commande comprend le nouveau système *CAE* de simulation visuelle, qui permettra l'initiation efficace et sûre des pilotes à la manoeuvre des avions géants, selon divers degrés de visibilité, durant l'approche, l'atterrissage et le décollage, conformément aux exigences des divers organismes de réglementation.

Le nouveau système *CAE* de simulation visuelle est mis au point en liaison avec *CBS Laboratories* des États-Unis, qui fournira certains éléments nécessités par la réglementation officielle.

Le simulateur DC-10-30, que vient de commander *Air New Zealand* sera construit au coût de 3,6 millions de dollars et livré en 1972 au centre d'entraînement de la ligne à Auckland, où se trouve déjà le simulateur DC-8 de *CAE*, dont le transporteur a pris livraison en 1969. En plus du système visuel, il possédera le système *CAE* de mouvements à six axes,

une caractéristique très appréciée que présentaient déjà les simulateurs destinés à *KSS* et *Lockheed*, un ordinateur numérique de la troisième génération et un système de contrôle automatique propre à *CAE*.

Grâce à ses simulateurs commerciaux actuellement en construction et dont la valeur globale s'élève à 28 millions de dollars, *CAE* a établi solidement la position du Canada dans le marché mondial des simulateurs.

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DU MAROC

(Suite de la page 4)

du Canada a confié le soin de ses responsabilités dans cette entreprise de coopération, a déjà pu envoyer sur place sept spécialistes du Québec qui font partie de la mission technique de développement économique et rural.

L'aide canadienne prévue consiste essentiellement en la fourniture des services d'experts en développement économique et rural pour une mission d'études et d'actions d'une durée de cinq ans, ainsi qu'en dons d'équipement spécial, — véhicules, instruments aratoires, outillage divers etc. —, dont la mission pourra avoir besoin. La convention de prêt à long terme et sans intérêt met à la disposition du Maroc quelque 500,000 dollars pour l'achat au Canada de services ou de biens qui pourraient être nécessaires au succès de cette entreprise de coopération canado-marocaine. Dans le cadre du même projet, cinq techniciens marocains bénéficieront, dès 1971, de bourses d'études et de perfectionnement au Canada.

Cette entreprise de coopération canado-marocaine porte le nom de "Projet DERRO-Tétouan" et associe le Canada à la réalisation d'un programme de grande envergure, élaboré par le Maroc avec le secours des Nations unies, pour assurer en 25 ans, au coût de quelque 300 millions de dollars le développement économique et rural des six provinces septentrionales du pays. La lutte contre l'érosion des sols et l'appauvrissement de cette région montagneuse de 7,000 milles carrés intéresse vitalemment un dixième de la population marocaine. L'aire d'intervention canadienne est située dans les environs de Tétouan, qui était la capitale de l'ancien Maroc espagnol. Des organisations internationales comme l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (OAA-FAO), le Fonds spécial des Nations Unies, le Programme alimentaire mondial et la Banque mondiale, ainsi que quelques pays, dont la France, la Belgique et l'Allemagne, se sont associés, comme le Canada, à la réalisation du programme.