

doc
CA1
EA511
81V30
EXF

Canada

BACKGROUND DOCUMENTS

VISIT TO CANADA OF
U.S. PRESIDENT REAGAN
MARCH 1981

PREPARED BY
DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
EXTERNAL INFORMATION PROGRAMS
DIVISION
OTTAWA

RENSEIGNEMENTS GENERAUX

VISITE AU CANADA DU
PRESIDENT REAGAN (E.-U.)
MARS 1981

PREPARE PAR
LE MINISTERE DES AFFAIRES EXTERIEURES
DIRECTION DES PROGRAMMES
D'INFORMATION A L'ETRANGER
OTTAWA



b2262666 (E)
b2262678 (F)

TABLE OF CONTENTS / TABLE DES MATIERES

- 1. NOTES ON CANADA/USA RELATIONS
NOTES SUR LES RELATIONS CANADO-AMERICAINES

CANADA/USA ECONOMIC INDICATORS
INDICATEURS ECONOMIQUES CANADA/ETATS-UNIS
- 2. CANADA/UNITED STATES ENERGY RELATIONS
RELATIONS CANADO/AMERICAINES EN MATIERE D'ENERGIE
- 3. ENVIRONMENT
ENVIRONNEMENT

ACID RAIN
PLUIES ACIDES

GARRISON DIVERSION
DERIVATION DE GARRISON
- 4. CANADA-U.S. AUTOMOTIVE TRADE
ECHANGES CANADO-AMERICAINS DE PRODUITS DE L'AUTOMOBILE

43-253-900 / 43-253-901

LIBRARY DEPT. OF EXTERNAL AFFAIRS
MINISTERE DES AFFAIRES EXTERIEURES

LOVELL - FORM 606-B
PROCÉDÉ Plastex® PROCESS
MONTREAL, QUÉBEC

NOTES ON CANADA/USA RELATIONS

The Magnitude and Complexity of the Relationship

No other two countries in the world have so complex and extensive a relationship as Canada and the United States. Two-way trade in 1980 was approximately Cdn \$94 billion, the two countries being each other's largest supplier and customer. Canada and the USA cooperate to ensure the security of the North American continent and through NATO, Western Europe as well. They share and manage an environment along a 5,000 mile border. There are countless personal, family, academic, cultural, professional and trade union ties. The two countries are each other's largest source and destination of tourists with over 30 million border crossings each way annually.

Management of the Relationship

Although most contacts between Americans and Canadians do not involve government participation, management at government level is essential to the harmony of the relationship. The embassies and diplomatic services of the two countries are the principal channels of communication on policy matters. The scope and complexity of Canada/United States cooperation are reflected in hundreds of bilateral agreements, arrangements and understandings on a vast array of subjects. Crossborder regional affinities are strong and there are many links between Canadian provinces and American states within their areas of jurisdiction.

Canadian Representation in the USA

In addition to the Embassy in Washington, Canada maintains fourteen consular posts in the USA (Atlanta, Boston, Buffalo, Chicago, Cleveland, Dallas, Detroit, Los Angeles, Minneapolis, New Orleans, New York, Philadelphia, San Francisco, Seattle). Consulates represent Canada in their territories and implement general relations, trade, immigration, tourism, consular and cultural programs. Several Canadian provinces maintain non-diplomatic offices in the USA.

Trade and Investment

In 1980 the value of Canadian exports to the USA was over Cdn \$46 billion, over two-thirds of total Canadian exports. Canadian imports from the USA were over Cdn \$48 billion or about 20 per cent of all United States exports. The USA sells as much to Canada as to the entire European community and about twice as much as to its next largest single trading partner, Japan.

Implementation of the results of the Multilateral Trade Negotiations will have a significant beneficial effect on bilateral trade relations. It is estimated that upon full implementation over 90% of Canadian exports will enter the USA at tariffs of 5% or less and almost 80% will be duty-free. The range of non-tariff agreements such as subsidies, countervailing duties, and product standards should serve to make market access between Canada and the USA more secure. The strengthened GATT dispute settlement process should provide a useful tool for the two Governments to resist protectionist pressures. However, the proliferation of federal and state "Buy America" legislation and small business and other set-aside programs has been a source of concern to Canada.

The automotive sector presents particular problems for Canada with a deficit of over Cdn \$3 billion last year in trade with the USA. Preliminary data for 1980 show an improvement of almost \$1 billion in Canada's bilateral trade deficit in automotive products. The total two-way automotive trade has also slipped by \$3.4 billion from the 1979 level, reflecting the drop in automotive sales in both countries. In 1980, the Government initiated discussions with the industry and consultations at the Ministerial level with the U.S. Government to determine appropriate measures that would allow Canadian manufacturers to participate fully and effectively in the new generation of motor vehicle production.

The two countries are among each other's largest sources of foreign investment. The USA has over Cdn \$52 billion in direct and portfolio investment in Canada, and Canada has an estimated Cdn \$9 billion direct and portfolio investment in the USA. As a result of the importance of the two-way trade and the economic relationship, commercial and financial policies in one country can have a strong effect on the other. Close monitoring of each other's economic policies is essential.

Energy

Energy issues continue to be an important focus of national and international attention and to figure prominently in Canada/US relations. While both countries are pursuing their respective domestic programs, there is a continuous process of consultation and a will on both sides of the border to cooperate in areas of potential mutual benefit.

The Canadian Government's basic energy policy is spelled out in its National Energy Program of October 1980. This comprehensive program is designed to restructure Canada's energy system to balance domestic oil supplies with domestic demand by 1990, achieve an equitable sharing of energy benefits and burdens among Canadians, lead to a high level of Canadian ownership and control of the energy sector, expand the role of the public sector in oil and gas, and ensure greater industrial benefits from energy development. It provides a blueprint to end Canada's dependence on imported oil and to right a system which has worked against increased Canadian participation in the energy sector and in favour of the largest mostly foreign-owned petroleum companies. In 1979, for example, 72% of the revenues of the oil and gas industry went to foreign owned companies at a time when the industry is claiming an ever-rising share of the nation's wealth. While this

program will necessarily affect multinationals operating in Canada, including US firms, it continues to provide foreign investors with terms that compare favourably with those available in most other producing countries.

Canada, like the United States, must import oil to meet its domestic needs. At the same time, Canada does produce significant surpluses in other forms of energy including natural gas, heavy oil and electricity, which are exported to the United States. These exports are not large compared to total US consumption, but earned Canada about \$8.0 billion in 1980 while serving as important and reliable sources of supply in certain US markets.

Other areas of bilateral cooperation abound. The most significant example is the 1977 Northern Gas Pipeline Agreement. Construction of the southern segments of this project is now well under way, and will be used to export some of the current Alberta natural gas surplus until the northern segments are completed in 1985 and Alaska gas begins to be transported through the pipeline to US markets.

In 1979, the two countries published a joint study on Electricity Exchanges identifying opportunities for increased trade. They also signed an understanding on tar sands and heavy oil research and development in which the provinces of Alberta and Saskatchewan are full participants. Since 1975, oil has been swapped across the border to maintain some supplies to certain US refineries while saving on oil transportation costs. The two countries are now looking into the possibilities of further cooperation in such areas as increased use of coal, petroleum product swaps, and tar sands development.

Canada also cooperates closely with the United States and other nations on international energy questions and related financial issues in multilateral organizations, notably the International Energy Agency.

Environment

Both countries assign high priority to the close monitoring and resolution of transboundary environmental problems of public concern on both sides of the border. Cooperation on environmental matters predates even the 1909 signing of the Boundary Waters Treaty, which remains a benchmark in our water resource management and environmental relations.

There are frequent bilateral consultations and negotiations on a wide variety of projects relating to the environment. An active and valuable role is played by the International Joint Commission, established by the Boundary Waters Treaty. The IJC has certain regulatory functions and, at the request of the Governments, undertakes special studies and makes recommendations.

An important recent development is the commitment of both Governments, reflected in a July 26, 1979 Joint Statement and an August 5, 1980 Memorandum of Intent, to develop a cooperative agreement and to take actions in the interim to reduce trans-boundary air-borne pollutants. This problem, and particularly the phenomenon known as acid rain, has been identified as a major threat to large areas in both countries.

Canada and the U.S. are committed to cooperative efforts to clean up the Great Lakes under the 1972 and 1978 Great Lakes Water Quality Agreements. The problem of hazardous and toxic waste disposal, particularly in the Great Lakes region, has recently become a matter of increasing concern to both Governments.

Another major issue of concern is the Garrison Diversion project in North Dakota. Other subjects of continuing interest are tanker traffic on the West Coast, and associated with the proposed oil refinery at Eastport, Maine; and the proposed flooding of the Skagit Valley in British Columbia.

Defence Relations

Very close cooperation between Canada and the USA during World War II established a lasting pattern of joint defence planning. The Permanent Joint Board on Defence, established by the Ogdensburg Agreement of 1940, ensures continuous consultation at the policy planning level on bilateral defence matters. Canada and the USA are founding members of NATO. The North American Air Defence Command (NORAD) Agreement between Canada and the United States has, since 1958, provided for joint command of the air defence of North America. The Agreement is due for renewal by May 12, 1981.

Joint defence production and development sharing arrangements are intended to ensure the maintenance of a long-term balance in reciprocal procurement of defence items and to utilize the industrial, scientific and technological resources of both countries in the interests of mutual defence.

Fisheries and Boundaries Negotiations

In January 1977, Canada extended its fisheries jurisdiction to 200 miles; the United States followed suit in March. With these changes in fisheries jurisdiction, it became necessary to establish a new framework for fisheries management and cooperation. The extension of fisheries jurisdictions also exacerbated unresolved questions regarding the delimitation of maritime boundaries between Canada and the United States in the Gulf of Maine/Georges Bank area in the Atlantic, off the Strait of Juan de Fuca and Dixon Entrance in the Pacific, and in the Beaufort Sea in the Arctic.

On August 1, 1977 the two governments appointed Special Negotiators to recommend a resolution of these issues. After eighteen months of painstaking negotiations, which witnessed a brief but well publicized period of strained fisheries relations in mid-1978, the Special Negotiators were able through a series of compromises to arrive at comprehensive agreement on the East Coast fisheries and maritime boundary. These treaties were signed in Washington, D.C. on March 29, 1979.

The treaty providing for the submission of the Gulf of Maine boundary delimitation case to adjudication by the International Court of Justice is directly linked to the East Coast Fishery Resources Agreement, the most comprehensive and detailed fisheries agreement ever negotiated by the Government of Canada. It provides, on a permanent basis, for cooperative management and for specific access and entitlements to particular fish

stocks of mutual concern. Though two years have passed since the treaties were signed, the U.S. Senate continues to withhold its consent to ratification. The Reagan Administration has appointed a special representative to deal with the U.S. Senate on this issue.

On the Pacific Coast, Canada and the United States agreed, in March 1979, to an orderly two-year phaseout of Canadian halibut fishing off the coast of Alaska and United States access to groundfish off the coast of British Columbia. The agreements governing this arrangement have been implemented. Discussions have continued towards a comprehensive salmon interception agreement and a formal round of negotiations is set to take place at the end of April.

The Canadian Government has invoked its GATT rights as a result of the U.S. embargo against Canadian tuna products, imposed after American tuna boats were arrested in August 1979 on the West Coast for fishing in Canadian waters without authorization. This matter is now before a GATT Panel. On August 22, 1980, Canada and the U.S. signed an interim agreement providing for reciprocal fishing of albacore tuna off the Pacific Coast. Negotiations have been held on a longer term bilateral treaty which will provide as well for reciprocal landing of tuna at designated ports.

Other Issues in the Relationship

A Canada/U.S. Double Taxation Convention was signed in 1980 and is now awaiting U.S. Senate consent to ratification.

Extraterritoriality

An increasingly frequent irritant between Canada and the U.S. is the extraterritorial application of U.S. jurisdiction. Recent or current examples include: the Federal Reserve Board's involvement in certain Canadian bank activities with other Canadian financial institutions; the Inter-State Commerce Commission's efforts to deregulate U.S. railways in a way that could adversely affect Canadian railways in Canada; attempts to have the Federal Maritime Commission regulate Canadian shipping between Canada and third countries when U.S. cargo or ports are involved and the Oil Windfall Acquisition Bill.

Antitrust litigation in U.S. courts launched by private parties against Canadian and other uranium producers raises serious concerns for the Canadian Government. The Government does not accept that actions of Canadian companies, taken outside the USA, which were required by Canadian law and pursuant to Canadian policy, should be called into question by U.S. courts. Legislation (Bill C-41) was introduced in Parliament in July aimed at protecting Canadian citizens and corporations from extraterritorial rulings by foreign tribunals.

Broadcasting Measures

In 1976 a section of the Canadian Income Tax Act (Section 19.1) was amended so as to ensure the viability of the Canadian broadcasting industry by

encouraging greater use of Canadian television outlets by Canadian advertising directed to Canadian markets. This action was opposed by the owners of a number of U.S. television stations situated near the border since it reduced their Canadian-origin advertising revenues.

In August 1978, a group of United States broadcasters filed a complaint with the office of the United States Trade Representative (USTR) imputing injury to United States commerce. On July 31, 1980, President Carter agreed with the USTR recommendation which found broadly in favour of the broadcasters' complaint. As a result of this decision the Administration has proposed to the Congress legislation which would "mirror" Section 19.1. Congress has yet to act on this proposal for mirror legislation. Section 19.1 remains an important feature of Canadian policy and there are no plans to change it.

Direction des relations générales avec les États-Unis
Bureau des affaires des États-Unis
Ministère des Affaires extérieures
Mars 1981

NOTES SUR LES RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES

Ampleur et complexité des relations

Les relations entre le Canada et les États-Unis l'emportent probablement en ampleur et en complexité sur toute autre relation entre deux nations souveraines. Le volume total des échanges commerciaux en 1980 s'est établi à environ 94 milliards de dollars canadiens, chacun des deux pays étant le plus important fournisseur et client de l'autre. Le Canada et les États-Unis collaborent à la sécurité du continent nord-américain et, par l'intermédiaire de l'OTAN, à celle de l'Europe de l'Ouest également. Ils partagent et gèrent un même environnement le long de leur frontière commune de 5 000 milles. Les contacts personnels, familiaux, universitaires, culturels, professionnels et syndicaux abondent entre Canadiens et Américains. Par ailleurs, le Canada et les États-Unis constituent, l'un pour l'autre, la plus importante source de tourisme; plus de 30 millions de touristes traversent la frontière chaque année.

Gestion des relations

Bien que la plupart des contacts entre les Américains et les Canadiens n'appellent pas la participation des gouvernements, une gestion gouvernementale est essentielle au maintien de rapports harmonieux. Les ambassades et les services diplomatiques des deux pays constituent la principale voie de communication pour ce qui touche les questions de politique. Par ailleurs, des centaines d'accords, d'arrangements et d'ententes sur une vaste gamme de sujets témoignent de l'ampleur et de la complexité de la coopération entre les deux pays. Enfin, il existe de fortes affinités régionales transfrontières ainsi que de nombreux liens entre les provinces canadiennes et les États américains à l'intérieur de leurs sphères de juridiction respectives.

Représentants canadiens aux États-Unis

Outre son ambassade à Washington, le Canada maintient quatorze missions consulaires aux États-Unis (Atlanta, Boston, Buffalo, Chicago, Cleveland, Dallas, Detroit, Los Angeles, Minneapolis, New York, Nouvelle-Orléans, Philadelphie, San Francisco, Seattle). Les consulats représentent le Canada dans leurs circonscriptions respectives et ils administrent des programmes de relations générales, de commerce, d'immigration, de tourisme, de services consulaires et d'affaires culturelles. Plusieurs provinces canadiennes ont également des bureaux aux États-Unis.

Commerce et investissements

En 1980, les ventes de produits canadiens aux États-Unis ont totalisé plus de 46 milliards de dollars canadiens, soit plus des deux tiers du total des exportations canadiennes. Les importations de produits américains au Canada se sont élevées à plus de 48 milliards de dollars canadiens, ou 20 pour cent environ des exportations totales des États-Unis. Les ventes des États-Unis au Canada équivalent à l'ensemble de leurs ventes à la Communauté européenne et représentent deux fois le volume de leurs ventes à leur deuxième partenaire commercial, le Japon.

Les relations commerciales entre les deux pays bénéficieront sensiblement de l'application des résultats des Négociations commerciales multilatérales. On estime en effet qu'une fois ceux-ci appliqués dans leur intégralité, au delà de 90 pour cent des exportations canadiennes vers les États-Unis seront frappés de droits égaux ou inférieurs à 5 pour cent, tandis que près de 80 pour cent d'entre elles entreront en franchise. Par ailleurs, la gamme des codes non tarifaires conclus, notamment quant aux subventions, aux droits compensateurs et aux normes de produits, devraient renforcer la sécurité des débouchés entre le Canada et les États-Unis. Enfin, le renforcement du processus de règlement des différends dans le cadre du GATT devrait fournir aux deux gouvernements un outil précieux pour résister aux pressions protectionnistes. Toutefois, la prolifération des lois fédérales et d'États sur les achats locaux (Buy America), les programmes de constitution des réserves des petites entreprises et d'autres programmes sont une source de préoccupation pour le Canada.

Le Canada connaît des problèmes particuliers dans le secteur de l'automobile, où le déficit de ses échanges avec les États-Unis s'est établi à plus de 3 milliards de dollars canadiens l'an dernier. Les données préliminaires pour 1980 montrent une diminution de presque un milliard de dollars dans notre déficit commercial bilatéral au titre des produits de l'automobile. La valeur globale de ces échanges a également diminué de \$3,4 milliards par rapport au niveau de 1979, ce qui reflète la chute des ventes d'automobiles dans les deux pays. En 1980, le gouvernement a entamé des discussions à cet égard avec l'industrie privée et des consultations au niveau ministériel avec le gouvernement américain en vue de trouver des mesures propres à assurer la participation pleine et effective des fabricants canadiens à la production de la nouvelle génération d'automobiles.

Le Canada et les États-Unis sont, l'un pour l'autre, l'une des plus importantes sources de capitaux étrangers. Les États-Unis ont investi plus de 52 milliards de dollars canadiens en placements directs et de portefeuille au Canada, tandis que le Canada a des investissements semblables de l'ordre d'environ 9 milliards de dollars canadiens aux États-Unis. Étant donné l'importance des rapports commerciaux et économiques entre les deux pays, les politiques commerciales et financières de l'un peuvent avoir de fortes répercussions sur l'autre. Il est donc essentiel pour chacun de surveiller de près les politiques économiques de l'autre.

Énergie

Les questions énergétiques continuent d'accaparer l'attention aux niveaux national et international, et d'occuper une place de choix dans les relations canado-américaines. Même si les deux pays poursuivent chacun leurs programmes, ils se consultent en permanence et sont disposés à collaborer dans des secteurs susceptibles de se traduire par des avantages pour l'un et l'autre.

C'est dans son Programme énergétique national d'octobre 1980 que le Gouvernement a explicité sa grande politique en la matière. Ce programme global vise à restructurer le système énergétique canadien pour équilibrer l'offre et la demande nationales d'ici 1990, obtenir un partage équitable des avantages et inconvénients entre les Canadiens, accroître grandement la propriété et le contrôle du Canada sur le secteur énergétique, élargir le rôle du secteur public en matière pétrolière et gazière, et assurer que de plus grands avantages industriels seront tirés de la mise en valeur de l'énergie. Il s'agit d'un grand plan pour mettre fin à la dépendance du Canada à l'égard du pétrole importé et pour redresser un système qui a défavorisé un accroissement de la participation canadienne dans le secteur énergétique et favorisé les grandes sociétés pétrolières, en majorité contrôlées par l'étranger. En 1979 par exemple, 72% des revenus de l'industrie du pétrole et du gaz sont allés à des sociétés étrangères à un moment où l'industrie s'accapare une part toujours accrue de la richesse nationale. Le programme touchera nécessairement les multinationales opérant au Canada, y compris les firmes américaines, mais il continuera de fournir aux investisseurs étrangers des conditions qui se comparent favorablement à celles offertes par la plupart des autres pays producteurs.

Le Canada et les États-Unis doivent tous deux importer du pétrole pour satisfaire à leurs besoins intérieurs. Cependant, le Canada produit d'importants surplus de gaz naturel, d'huile lourde et d'électricité qu'il exporte aux États-Unis. Si ces ventes sont modestes comparativement à la consommation américaine globale, elles ont rapporté au Canada environ 8,0 milliards de dollars en 1980, tout en constituant une importante source d'approvisionnement sûr pour certains marchés américains.

Il existe de très nombreux exemples d'autres domaines de coopération bilatérale. Le plus éloquent est l'Accord de 1977 sur les principes applicables à un pipeline pour le transport du gaz naturel du Nord. Les tronçons sud, dont la construction a commencé, serviront à exporter une partie de l'excédent actuel du gaz naturel albertain, jusqu'à l'achèvement des sections nord du gazoduc, en 1985. Le gaz de l'Alaska pourra alors être acheminé directement vers les marchés américains.

En 1979, les deux pays ont publié une étude conjointe dans laquelle ils recensent les possibilités d'intensification de leurs échanges d'énergie électrique. Ils ont par ailleurs signé un memorandum d'accord concernant les activités de recherche et d'exploitation des sables bitumineux et de l'huile lourde, auquel les provinces de l'Alberta et de la

Saskatchewan participent à part entière. Depuis 1975, des stocks de pétrole font l'objet d'échanges de part et d'autre de la frontière afin d'assurer l'approvisionnement de certaines raffineries américaines tout en réalisant des économies au titre du transport. Les deux pays explorent maintenant les possibilités d'une coopération plus poussée, notamment en ce qui concerne la valorisation du charbon, les échanges de produits pétroliers et l'exploitation des sables bitumineux.

De surcroît, le Canada collabore étroitement avec les États-Unis et d'autres nations au sein d'organisations multilatérales, notamment l'Agence internationale de l'énergie, à la solution des problèmes énergétiques dans le monde et à l'étude des questions financières connexes.

Environnement

Le Canada et les États-Unis s'entendent pour accorder une priorité élevée à la surveillance étroite et au règlement de problèmes écologiques transfrontaliers qui ont souvent été source d'inquiétude de part et d'autre. La collaboration sur les questions environnementales remonte même plus loin que la signature, en 1909, du Traité sur les eaux limitrophes, qui demeure néanmoins une date marquante dans l'histoire de nos relations au chapitre de l'environnement et de la gestion de nos ressources hydrauliques.

Les deux pays procèdent fréquemment à des consultations et à des négociations sur une vaste gamme de projets ayant trait à l'environnement. La Commission mixte internationale, créée en 1909 aux termes du Traité sur les eaux limitrophes, joue un rôle actif et précieux dans ce secteur. La CMI exerce en effet certaines fonctions de réglementation et peut, à la demande des gouvernements, effectuer des études spéciales et formuler des recommandations.

L'engagement pris récemment par les deux gouvernements, qui s'est traduit par une déclaration conjointe publiée le 26 juillet 1979 et par un memorandum déclaratif d'intention signé le 5 août 1980, en vue de l'élaboration d'un accord de coopération sur la réduction des polluants atmosphériques transfrontières est un événement particulièrement notable. Ce problème et, singulièrement, le phénomène connu sous le nom de "pluies acides", présente une menace grave dans de vastes régions des deux pays.

Aux termes des accords de 1972 et 1978 sur la qualité de l'eau dans les Grands lacs, le Canada et les États-Unis se sont engagés à mener des efforts de coopération pour assainir ces eaux. Les deux gouvernements sont par ailleurs de plus en plus préoccupés par le problème des déchets dangereux et toxiques, particulièrement dans la région des Grands lacs.

Le projet de dérivation Garrison, au Dakota du Nord, est une autre grande source de préoccupation. Parmi les autres sujets d'intérêt permanent mentionnons le trafic des pétroliers sur la côte Ouest, le projet connexe d'aménagement d'une raffinerie à Eastport, au Maine, et le projet d'inondation de la vallée de la Skagit en Colombie-Britannique.

Les relations de défense

La coopération très étroite entre le Canada et les États-Unis au cours de la Seconde Guerre mondiale a servi de base à un processus permanent de planification commune des politiques de défense. À cet égard, la Commission mixte permanente de défense, établie par l'Accord d'Ogdensburg de 1940, assure des consultations continues quant aux questions bilatérales en matière de défense. Par ailleurs, le Canada et les États-Unis sont membres fondateurs de l'OTAN. Enfin, l'Accord concernant l'organisation et le fonctionnement du Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD) conclu entre le Canada et les États-Unis assure depuis 1958 le commandement commun de la défense aérienne de l'Amérique du Nord. Cet accord est sujet à renouvellement le 12 mai 1981.

Les arrangements de partage des activités de production et de développement en matière de défense visent à assurer le maintien d'un équilibre à long terme pour l'acquisition réciproque de matériel de défense par les États-Unis et le Canada et à permettre une utilisation des ressources industrielles, scientifiques et techniques des deux pays dans l'intérêt de leur défense mutuelle.

Négociations sur les pêches et les frontières maritimes

En janvier 1977, le Canada a étendu à 200 milles sa juridiction sur les pêches et les États-Unis ont fait de même en mars. Ces décisions ont rendu nécessaire l'établissement d'un nouveau cadre de gestion et de coopération en matière de pêches; elles ont par ailleurs exacerbé le litige entourant la délimitation des frontières maritimes dans la région du golfe du Maine/banc de Georges dans l'Atlantique; au large du détroit de Juan de Fuca et à l'entrée de Dixon dans le Pacifique; et sur la mer de Beaufort dans l'Arctique.

Le 1^{er} août 1977, les deux gouvernements ont nommé des négociateurs spéciaux chargés de recommander une solution à ces questions. Après dix-huit mois de négociations laborieuses - marquées à la mi-78 par une période de tension, brève mais qui a fait l'objet d'une forte publicité -, ceux-ci sont parvenus, à la suite d'une série de compromis, à présenter des accords globaux sur les ressources halieutiques et la délimitation de la frontière maritime de la côte est. Ces accords ont été signés à Washington, le 29 mars 1979.

Le traité soumettant au règlement obligatoire de la Cour internationale de Justice le litige entourant la délimitation de la frontière dans la région du golfe du Maine est directement lié à l'Accord sur les ressources halieutiques de la côte est, accord de pêche le plus global et le plus détaillé jamais négocié par le gouvernement du Canada. L'accord prévoit, sur une base permanente, la gestion coopérative de stocks particuliers d'intérêt mutuel ainsi que des contingents spécifiques pour ces stocks. Bien que deux ans se soient écoulés depuis la signature des traités, le Sénat américain continue de refuser d'accorder son approbation

en vue de la ratification. L'Administration Reagan a nommé un représentant spécial pour traiter de cette question avec le Sénat américain.

Pour ce qui est de la côte du Pacifique, en mars 1979, le Canada et les États-Unis ont convenu d'une suppression progressive et ordonnée - sur une période de deux ans - des activités canadiennes de pêche du flétan au large des côtes de l'Alaska et des activités américaines de pêche du poisson de fond, au large des côtes de la Colombie-Britannique. Les accords régissant cette entente sont déjà mis en oeuvre. Les discussions se sont poursuivies en vue d'un accord global sur l'interception du saumon, et une série de négociations officielles devrait se tenir à la fin d'avril.

Le gouvernement canadien a invoqué ses droits aux termes du GATT par suite de l'embargo imposé par les États-Unis aux produits canadiens du thon après l'arrestation, en août 1979, de thoniers américains pêchant sans autorisation dans les eaux canadiennes de la côte ouest. Cette question fait maintenant l'objet d'un examen par un groupe d'étude du GATT. Par ailleurs, le 22 août 1980, le Canada et les États-Unis ont signé un accord provisoire relatif à la pêche réciproque du thon albacore au large de la côte du Pacifique. Des négociations ont également été menées en vue de la conclusion d'un traité bilatéral à plus long terme sur le débarquement du thon dans des ports désignés.

Autres questions

La ratification d'une convention canado-américaine de double imposition signée en 1980 attend maintenant l'approbation du Sénat.

Extraterritorialité

L'application extraterritoriale des lois américaines cause de plus en plus de frictions dans nos relations bilatérales. Quelques exemples récents ou actuels: la participation de la Banque fédérale de réserve aux activités de certaines banques canadiennes en collaboration avec d'autres institutions financières canadiennes; les efforts de la Commission du commerce inter-États pour déréglementer les transports ferroviaires d'une façon qui nuirait aux chemins de fer canadiens; les efforts pour obtenir que la Commission maritime fédérale réglemente les transports maritimes entre le Canada et des pays tiers lorsque des marchandises ou des ports américains sont en cause; et le projet de loi sur les surprofits pétroliers (Oil Windfall Acquisition Bill).

Des procès antitrust intentés auprès des tribunaux américains par des particuliers contre des producteurs d'uranium canadiens et autres sont source de graves préoccupations pour le gouvernement du Canada. Celui-ci ne peut en effet accepter que des mesures prises par des sociétés canadiennes à l'extérieur du territoire des États-Unis et en conformité avec les lois et les politiques du Canada soient mises en question par des tribunaux américains. Un projet de loi (C-41), déposé devant le Parlement en juillet, vise à protéger les sociétés et les citoyens canadiens contre les jugements rendus à l'extérieur du territoire par des tribunaux étrangers.

Publicité sur les ondes

En 1976, une disposition de la Loi canadienne sur l'impôt sur le revenu (article 19.1) a été modifiée de manière à promouvoir une plus grande utilisation des stations de télévision canadiennes pour diffuser la publicité canadienne destinée au marché canadien, assurant ainsi la viabilité de l'industrie canadienne de la radiodiffusion. Les propriétaires d'un certain nombre de stations américaines situées près de la frontière se sont opposés à cette mesure qui entraînait une réduction de leurs recettes de publicité d'origine canadienne.

En août 1978, un groupe de diffuseurs américains a déposé une plainte auprès de l'USTR (United States Trade Representative), alléguant un préjudice au commerce américain. Le 31 juillet 1980, le président Carter a accepté la recommandation du représentant spécial qui s'est nettement prononcé en faveur des diffuseurs. Par suite de cette décision, l'Administration compte prendre des mesures législatives destinées à "faire pendant" à l'article 19.1. Le Congrès n'a pas encore légiféré en la matière. L'article 19.1 demeure un élément important de la politique canadienne, et il n'est pas question de le modifier.

CANADA/USA ECONOMIC INDICATORS

GNP

	<u>Canada</u> (Cdn current \$ billions)	<u>USA</u> (U.S. current \$ billions)
1976	191.0	1718.0
1977	208.8	1918.0
1978	229.7	2156.1
1979	260.3	2413.9
1980	n/a	2627.4

TRADE (Cdn. \$ millions) (customs basis)

	<u>TOTAL</u>		<u>WITH USA</u>	
	<u>Exports</u> (not incl re-exports)	<u>Imports</u>	<u>Exports</u> (not incl re-exports)	<u>Imports</u>
1976	37,650.7	37,494.0	25,236.7	25,801.3
1977	43,684.6	42,362.7	30,403.6	29,841.4
1978	52,259.3	50,101.6	36,651.2	35,436.3
1979	64,190.3	62,724.0	43,438.5	45,419.5
1980	73,821.3	68,710.3	46,658.0	48,180.0

(% Change)

	<u>TOTAL</u>		<u>WITH USA</u>	
	<u>Exports</u>	<u>Imports</u>	<u>Exports</u>	<u>Imports</u>
1976	13.4	7.8	19.4	9.1
1977	16.5	13.4	20.1	15.7
1978	19.2	18.4	20.1	18.7
1979	23.5	24.5	18.9	28.2
1980	16.7	11.3	7.3	5.7

DISTRIBUTION OF EXPORTS (% - 1978)

	<u>Canada</u>	<u>USA</u>
Canada	-	20
USA	70	-
Japan	6	9
EEC	9	22

DISTRIBUTION OF IMPORTS (% - 1978)

	<u>Canada</u>	<u>USA</u>
Canada	-	19
USA	71	-
Japan	5	14
EEC	9	17

BILATERAL TRADE (1979) (customs basis)

(Cdn \$ billion)

U.S. Exports to Canada (1979)

45.4

Passenger automobiles, trucks, truck tractors	5.8
Motor vehicle parts, incl engines	8.1
Aluminum, incl Alloys	.4
Telecommunications Equipment	1.3
Electronic Computers	1.0
Aircraft and Parts	1.3
Non-Farm Machinery and Parts	4.4
Farm Machinery and Parts	2.1
Chemical Products and Fertilizers	2.5

Canadian Exports to USA (1979)

43.4

Passenger automobiles, trucks, truck tractors	6.5
Motor vehicle parts, incl engines	4.0
Whiskey	.3
Crude Petroleum	2.4
Natural Gas	2.9
Softwood Lumber	2.8
Wood Pulp and similar pulp	1.7
Newsprint Paper	2.6
Office Machines and Equipment	.5

1979 BALANCE OF PAYMENTS WITH USA (Current Account/Cdn \$ Millions)

	<u>TOTAL</u>	<u>MERCH TRADE</u>	<u>NON-MERCH TRADE</u>
1976	-4090	519	-4609
1977	-4115	1496	-5611
1978	-4747	2241	-6988
1979	-7774	171	-7945

RECEIPTS & PAYMENTS ON TRAVEL ACCOUNT/USA (Cdn \$ Millions)

	<u>RECEIPTS</u>	<u>PAYMENTS</u>	<u>BALANCE</u>
1976	1346	1956	-610
1977	1525	2280	-755
1978	1650	2553	-903
1979	1881	2457	-576

1979 CURRENT ACCOUNT - USA

	<u>\$ Millions</u>
Merchandise Trade Balance	171
Services Trade Balance	- 8031
Travel	- 576
Interest and Dividends	- 4186
Freight and Shipping	- 242
Other Business Services	- 3027
Net Personal and Institutional Transfer Payments	86
(Services Trade Balance Including Transfer Payment)	- 7945
TOTAL CURRENT ACCOUNT BALANCE	<u>- 7774</u>

PRICES & COSTS (% Change)

	<u>CPI-CDA</u> (% Change)			<u>CPI-USA(yr to yr)</u> (% Change)		
	<u>Total</u>	<u>Food</u>	<u>Non-Food</u>	<u>Total</u>	<u>Food</u>	<u>Non-Food</u>
1976	7.5	2.7	9.4	5.8	3.1	6.6
1977	8.0	8.3	7.9	6.5	6.3	6.5
1978	8.9	15.5	6.4	7.7	10.0	7.2
1979	9.1	13.2	7.9	11.3	10.9	11.4
1980	10.2	10.7	10.0	12.4	n/a	n/a

	<u>Industry Selling Price Index/CDA</u> (%Change)	<u>Producer Price Index</u> <u>(Finished Goods)/USA</u> (%Change)
1976	5.1	3.3
1977	7.9	6.6
1978	9.2	9.2
1979	14.5	12.6
1980	13.4	11.7

Unit Labour Costs/CDA
(1971 = 100)

1976	165.9
1977	178.0
1978	187.6
1979	202.2

Unit Labour Costs/USA
(Non-Farm Business Sector
1967 = 100)

1976	166.0
1977	175.2
1978	190.4
1979	210.2

EMPLOYMENT.

Labour Force/CDA (% Change)

1976	2.3
1977	2.8
1978	3.6
1979	3.0
1980	2.8

Labour Force/USA (% Change)

1976	3.4
1977	3.1
1978	2.5
1979	n/a

Unemployment Rate/CDA

1976	7.1
1977	8.1
1978	8.4
1979	7.5
1980	7.5

Unemployment Rate/USA

1976	7.7
1977	7.0
1978	6.0
1979	5.8
1980	7.1

USA DOLLAR IN CDN CENTS (average noon spot rate)

1976	98.60
1977	106.34
1978	114.07
1979	117.14
1980	116.92

FOREIGN INVESTMENT (Latest Statistics Canada Estimates)

U.S. Direct Investment in Cda	\$34.9 billion (end of 1976 cumulative)
U.S. Portfolio Investment in Cda	\$18.3 billion (end of 1975 cumulative)
Canadian Direct Investment in USA	\$6.05 billion (end of 1976 cumulative)
Canadian Portfolio Investment in USA	\$3.2 billion (end of 1975 cumulative)

IMMIGRATION

	<u>Canada to USA</u>	<u>USA to Canada</u>
1975	6,034	20,155
1976	12,256	17,315
1977	20,663	12,888

BORDER CROSSINGS (millions)

	<u>Canada to USA</u>	<u>USA to Canada</u>
1975	32.9	34.5
1976	35.9	32.2
1977	37.9	31.8
1978	37.3	31.6
1979	34.4	31.2
1980	34.7	38.5

POPULATION

	<u>Canada</u>	<u>USA</u>
1980	24,000,000	222,807,000

U.S. GENERAL RELATIONS DIVISION

INDICATEURS ÉCONOMIQUES CANADA/ÉTATS-UNIS

PNB

	Canada (en milliards de \$CAN courants)	États-Unis (en milliards de \$E.-U. courants)
1976	191.0	1718.0
1977	208.8	1918.0
1978	229.7	2156.1
1979	260.3	2413.9
1980	n/a	2627.4

COMMERCE (en millions de \$CAN) (base douanière)

	<u>TOTAL</u>		<u>AVEC LES ÉTATS-UNIS</u>	
	<u>Exportations</u> (réexportations non incluses)	<u>Importations</u>	<u>Exportations</u> (réexportations non incluses)	<u>Importations</u>
1976	37,650.7	37,494.0	25,236.7	25,801.3
1977	43,684.6	42,362.7	30,403.6	29,841.4
1978	52,259.3	50,101.6	36,651.2	35,436.3
1979	64,190.3	62,724.0	43,438.5	45,419.5
1980	73,821.3	68,710.3	46,658.0	48,180.0
(variation - %)				

	<u>TOTAL</u>		<u>AVEC LES ÉTATS-UNIS</u>	
	<u>Exportations</u>	<u>Importations</u>	<u>Exportations</u>	<u>Importations</u>
1976	13.4	7.8	19.4	9.1
1977	16.5	13.4	20.1	15.7
1978	19.2	18.4	20.1	18.7
1979	23.5	24.5	18.9	28.2
1980	16.7	11.3	7.3	5.7

VENTILATION DES EXPORTATIONS (% - 1978)

	<u>Canada</u>	<u>E.-U.</u>
Canada	-	20
États-Unis	70	-
Japon	6	9
CEE	9	22

VENTILATION DES IMPORTATIONS (% - 1978)

	<u>Canada</u>	<u>États-Unis</u>
Canada	-	19
États-Unis	71	-
Japon	5	14
CEE	9	17

COMMERCE BILATÉRAL (1979) (base douanière)

(en milliards de \$CAN)

Exportations des États-Unis vers le Canada (1979)

45.4

Voitures particulières, camions, camions routiers	5.8
Pièces automobiles, y compris les moteurs	8.1
Aluminium, y compris les alliages	0.4
Matériel de télécommunications	1.3
Ordinateurs	1.0
Aéronefs et pièces	1.3
Machines non agricoles et pièces	4.4
Machines agricoles et pièces	2.1
Produits et engrais chimiques	2.5

Exportations du Canada vers les États-Unis (1979)

43.4

Voitures particulières, camions, camions routiers	6.5
Pièces automobiles, y compris les moteurs	4.0
Whisky	0.3
Pétrole brut	2.4
Gaz naturel	2.9
Bois (tendres) de construction	2.8
Pâtes à papier	1.7
Papier journal	2.6
Appareils et matériel de bureau	0.5

BALANCE DES PAIEMENTS AVEC LES ÉTATS-UNIS - 1979 (compte courant/en millions de \$CAN)

	<u>TOTAL</u>	<u>COMMERCE DE MARCHANDISES</u>	<u>AUTRE COMMERCE</u>
1976	-4090	519	-4609
1977	-4115	1496	-5611
1978	-4747	2241	-6988
1979	-7774	171	-7945

RECETTES ET PAIEMENTS - COMPTE D'ÉCHANGES TOURISTIQUES AVEC LES ÉTATS-UNIS (en millions de \$CAN)

	<u>RECETTES</u>	<u>PAIEMENTS</u>	<u>SOLDE</u>
1976	1346	1956	-610
1977	1525	2280	-755
1978	1650	2553	-903
1979	1881	2457	-576

COMPTE COURANT POUR 1979 - ÉTATS-UNIS

(en millions de \$)

Solde du compte marchandises	171
Solde du compte services	-8031
Voyages	-576
Intérêts et dividendes	-4186
Fret	-242
Autres services d'affaires	-3027
Transferts nets (personnels et institutionnels)	86
(Solde du compte services, y compris les transferts)	-7945
SOLDE GLOBAL EN COMPTE COURANT	-7774

PRIX ET COÛTS (variation - %)

IPC-CANADA
(variation - %)

IPC-ÉTATS-UNIS (d'année en année)
(variation - %)

	<u>Total</u>	<u>Denrées alimentaires</u>	<u>Autres</u>	<u>Total</u>	<u>Denrées alimentaires</u>	<u>Autres</u>
1976	7,5	2,7	9,4	5,8	3,1	6,6
1977	8,0	8,3	7,9	6,5	6,3	6,5
1978	8,9	15,5	6,4	7,7	10,0	7,2
1979	9,1	13,2	7,9	11,3	10,9	11,4
1980	10,2	10,7	10,0	12,4	n/a	n/a

Indice des prix de gros/Canada
(variation - %)

1976	5,1
1977	7,9
1978	9,2
1979	14,5
1980	13,4

Coûts unitaires de travail/Canada
(1971 = 100)

1976	165,9
1977	178,0
1978	187,6
1979	202,2

EMPLOI

Population active/Canada
(variation - %)

1976	2,3
1977	2,8
1978	3,6
1979	3,0
1980	2,8

Taux de chômage/Canada

1976	7,1
1977	8,1
1978	8,4
1979	7,5
1980	7,5

Indice des prix à la production (Produits finis)/États-Unis
(variation - %)

3,3
6,6
9,2
12,6
11,7

Coûts unitaires de travail/États-Unis
(entreprises non agricoles 1967 = 100)

169,4
180,8
194,5
214,3

Population active/États-Unis
(variation - %)

3,4
3,1
2,5
n/a

Taux de chômage/États-Unis

7,7
7,0
6,0
5,8
7,1

§ DES É.-U. EN c. CAN. (cours de midi au comptant - moyenne)

1976	98.60
1977	106.34
1978	114.07
1979	117.14
1980	116.92

INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS (Plus récentes estimations de Statistique Canada)

Investissements directs des États-Unis au Canada	34,9 milliards de \$ (fin de 1976 - cumulatif)
Investissements de portefeuille américains au Canada	18,3 milliards de \$ (fin de 1975 - cumulatif)
Investissements directs du Canada aux États-Unis	6,05 milliards de \$ (fin de 1976 - cumulatif)
Investissements de portefeuille canadiens aux États-Unis	3,2 milliards de \$ (fin de 1975 - cumulatif)

IMMIGRATION

	<u>Du Canada vers les États-Unis</u>	<u>Des États-Unis vers le Canada</u>
1975	6,034	20,155
1976	12,256	17,315
1977	20,663	12,888

PASSAGES À LA FRONTIÈRE (en millions)

	<u>Du Canada vers les États-Unis</u>	<u>Des États-Unis vers le Canada</u>
1975	32,9	34,5
1976	35,9	32,2
1977	37,9	31,8
1978	37,3	31,6
1979	34,4	31,2
1980	34,7	38,5

POPULATION

	<u>Canada</u>	<u>États-Unis</u>
1980	24,000,000	222,807,000

DIRECTION DES RELATIONS GÉNÉRALES AVEC LES ÉTATS-UNIS

LOVELL - FORM 605-B
PROCÉDÉ *Plusflex*® PROCESS
MONTREAL, QUÉBEC

CANADA/UNITED STATES ENERGY RELATIONS

Energy is a dynamic field of interaction between Canada and the United States. Trade in energy accounts for a tenth of all the goods and services that cross the border. The United States bought C\$8 billion worth of Canadian natural gas, oil and electricity in 1980, making Canada one of the major energy suppliers to the United States. By the same token, Canada bought almost C\$1 billion in U.S. coal, making Canada the largest foreign purchaser of U.S. energy.

The Canada/United States energy relationship, however, goes far beyond trade in raw materials. There is a long tradition of cooperation in the energy field, the latest example of which is the Alaska Highway Natural Gas Pipeline (the Northern Gas Pipeline), a private joint venture endorsed by the Canadian and U.S. Governments. In the area of investment, U.S. companies helped launch the Canadian petroleum industry after the second world war and still remain important participants in the sector. The United States has also been an important source of financing for Canadian electrical utilities. In trade, there is a valuable hidden energy content in many of the raw materials and semi-finished goods that Canada exports. Internationally, Canada and the United States cooperate closely in a number of multilateral organizations, such as the International Energy Agency in Paris, and both are participants in the economic summits, the next of which will be held in Ottawa in July 1981.

CANADIAN ENERGY AND THE NATIONAL ENERGY PROGRAM

Canada's energy circumstances are unique. Canada is in the enviable position of being a net energy exporter, but like the United States it is not self-sufficient in oil. Canadian net oil imports amount to roughly a tenth of Canadian consumption, exposing Canada to world pricing developments and to the risk of curtailment. While the Canadian electricity sector is largely in the hands of provincial government-owned public utilities, the fast growing oil and gas sector of the Canadian economy is 75% foreign owned and controlled. The anticipated rapid growth of this sector over the next decade threatens to increase the general level of foreign ownership in the Canadian economy, already extremely high when measured against other industrialized countries. Finally, Canada has a remarkable potential as an energy producer. While conventional oil supplies are diminishing rapidly, Canada has abundant gas and heavy oil resources and has only begun to explore for hydrocarbons in the Arctic and offshore. Canada is also a major world producer of hydroelectricity and is endowed with vast coal and uranium resources.

In light of these unique circumstances, the Canadian Government in October 1980 introduced the National Energy Program. Among other goals, the Program is designed to ensure Canadian self-sufficiency in oil by 1990 through a combination of conservation, conversions to natural gas and electricity, and rapid exploration and development of new domestic oil supplies. The Program also sets an objective of 50% Canadian ownership in the petroleum sector by 1990, a relatively moderate but important goal to ensure that Canadians participate in a greater share of the benefits from this vital sector of their economy.

In many ways, the National Energy Program sets the Canadian framework in which the Canada/United States energy relationship will now develop. Canada looks forward to maintaining a strong and healthy energy relationship, helped by the fact that under the Program Canadians can look forward to control of their own energy future. The Program acknowledges that exports of energy surplus to Canadian needs are desirable. Foreign investment, including U.S. investment, continues to be very welcome in Canada, and foreign investors if they choose can share in and can prosper in Canada's energy future. The Program also respects the long tradition of bilateral cooperation that has distinguished Canada/United States energy relations since the beginning of the century when the first power transmission line was built across the border.

CANADA/UNITED STATES ENERGY TRADE

One of the major elements in Canada/United States energy relations is trade. The export of its surplus energy provides Canada with important revenue that counterbalances the payments made by Canada for imported oil and for U.S. coal. The United States receives from five to ten per cent of its imported energy needs as secure supplies from Canada. A closer look at these transborder energy flows and related issues will help to put the Canada/United States energy relationship in clearer perspective.

Unlike oil, natural gas tends to get in the news only during supply emergencies such as occurred in the eastern United States in 1977 (and again in New England in 1981) when emergency supplies from Canada were made available. The fact is that natural gas is now the primary energy commodity traded between Canada and the United States. 1980 saw about 800 billion cubic feet of Canadian gas, worth approximately C\$4 billion, sold primarily to markets in California, the Pacific Northwest and the U.S. Midwest. This was equivalent to just under 380,000 barrels of oil per day, even though sales of Canadian gas were down because of unusually soft market conditions in the United States.

With such a large quantity of non-renewable energy, price becomes very important. Canada's policy is to export its natural gas at the same price per unit of energy that it pays for needed oil imports. It makes little sense for Canada to export energy more cheaply than it imports energy. Because of the soft market conditions in the United States in 1980, however, the Canadian Government with the support of the producing provinces exercised restraint in its pricing policy and held the natural gas export price to U.S.\$4.47 per million Btu. On April 1, 1981 the Canadian price will rise to U.S.\$4.94 per million Btu at the international border.

The future of Canadian natural gas exports will depend among other factors on the adequacy of Canadian reserves and on the growth in demand in Canada as Canadians switch from oil. The National Energy Board has been conducting hearings into the supply of oil and natural gas in Canada and is expected to issue its report later this year. In anticipation that an exportable surplus of natural gas will be found, Canadian and United States companies have already signed a number of contracts and are preparing applications for export licences. An interesting feature of these new contracts is that a number of them propose to transport Canadian natural gas to the U.S. east coast, a market which now receives only modest supplies of Canadian gas.

The importance of Canadian oil as a trade item has been declining since the early 1970's, and this trend is expected to continue. Although Canadian crude and petroleum product sales to the United States in 1980 amounted to a healthy C\$3½ billion, this figure comprises exports of heavy oil and heavy fuel oil, and the re-export of oil products. Canada phased out exports of light oil in 1979 because of the rapid depletion of Canadian reserves.

Under the National Energy Program, a number of measures are being taken to use as much as possible of current exports at home in order to back out imported oil. A number of companies have plans to install equipment to upgrade exported heavy fuel oil, and the Canadian Government has announced plans that should lead to a heavy oil upgrading plant in Saskatchewan. As these new facilities and others come into operation, the flow of Canadian oil to the United States is expected gradually to decline.

The electricity picture is quite different. While oil exports to the United States have been declining over the 1970's, electricity exports grew substantially until today some 30 billion kilowatt hours of electricity per year,

worth C\$750 million, are being sold in the United States. This is equivalent to about 50,000 barrels of oil per day, accounting for 1% of United States electricity consumption.

In recent years there has been considerable interest on both sides of the border in increased electricity transfers, and a major joint Canada/United States study was completed in 1979.¹ All parties recognize the opportunities which exist to expand electrical trade, to take advantage of seasonal differences in demand, and to improve system efficiency. In Canada, demand for electricity has been growing more slowly than anticipated, freeing up generating capacity that could be devoted to power exports for a few years. At the same time, slowed nuclear development and high oil prices in the United States have increased the attractiveness of Canadian supplies. Canadian power is predominantly hydroelectric, a renewable form of energy, supplemented by coal and nuclear generation.

The Canadian Government, which regulates electricity exports and which participates with the provinces in several power projects, is generally favourable to the idea of increasing electricity exports. Several provincial governments and U.S. utilities have built or are planning to build new interconnections across the border, and many provinces see possibilities for expanded exports for a number of years from new projects designed to increase Canadian generating capacity for the years ahead. Electricity seems destined to play a larger role in the future of bilateral energy trade.

Coal, the fuel of the past, is often seen as the fuel of the future. The economic summit leaders, for example, have called for a doubling of coal production and use by early 1990. World trade in coal is expected to grow quickly. The Canada/United States trade, however, is unlikely to participate in this rapid growth because both Canada and the United States have large domestic coal resources of their own.

The bilateral coal trade is nonetheless a significant economic activity between Canada and the United States. Ontario annually imports about C\$1 billion in

1. Canada/United States Electricity Exchanges, May 1979. Energy, Mines and Resources, Ottawa, Canada, and the U.S. Department of Energy, Washington, D. C.

Appalachian coal, which it uses to produce steel and electricity. As if to underline the Canada/United States energy interrelationship, some of this steel will be used to build the Alaska Natural Gas Pipeline and much of the coal-generated electricity will be exported back to the United States.

CANADA/UNITED STATES ENERGY COOPERATION

Over the years, Canada and the United States have cooperated closely in a number of arrangements and projects of benefit to both countries. A typical example of this cooperation, in effect since the mid-1970's, is the oil exchange program. The phasing out of Canadian light oil exports to the United States created a problem of adjustment for refineries in northern tier states. To meet this problem, Canada and the United States instituted a program whereby Canadian oil destined for central Canada is delivered to northern tier refineries in exchange for oil delivered to Central Canada by U.S. companies. The arrangement has helped U.S. refineries while reducing oil transportation costs to Canadians.

Further cooperation may be possible in finding a permanent solution to the northern tier supply problem. The Canadian Government has expressed a preference, on environmental grounds, for a proposal that would tie Alaska supplies to northern tier markets by means of an all-overland pipeline crossing Canada. Meanwhile, another company has proposed a project that would move tanker-delivered oil from the Olympic peninsula in Washington to Edmonton, Alberta and then south to the northern tier states. This proposal is in the final stage of National Energy Board hearings, and is also scheduled for consideration at state hearings in Washington that are investigating a rival proposal for an all-U.S. project.

Undoubtedly the most spectacular area of cooperation between Canada and the United States, however, is the Alaska Natural Gas Pipeline Project. This multi-billion dollar project will be the largest privately financed joint undertaking in history. It promises to make available to U.S. consumers the 13% of U.S. natural gas reserves now locked up in Alaska.

Canada's interest in this massive joint project lies in assisting the United States in gaining access to these gas reserves and thus improving its energy security, in the economic benefits of pipeline construction and operation in Canada, and in the opportunity created by the

project for Canada to obtain access to its own Arctic natural gas resources. Two important agreements, the Transit Pipeline Treaty and the Northern Gas Pipeline Agreement, were signed in 1977 to enable the Alaska Natural Gas Pipeline Project to become a reality.

Construction has now begun on the southern segments of the project. After receiving strong assurances from the U.S. Government that steps necessary for timely completion of the full project would be taken by the Administration and Congress, the Canadian Government gave the go-ahead in the summer of 1980 for construction of the southern segments to allow the export through 1987 of surplus Alberta gas until the full project is completed and Alaska gas is flowing.

Other examples of bilateral cooperation abound. Canadian and U.S. utilities are members of the same regional electric reliability councils. The development of the Columbia and St. Lawrence/Niagara River systems involved joint undertakings. Canadian oil and gas pipelines have been built across U.S. territory in Maine and the U.S. Midwest. Electricity and natural gas are frequently supplied across the border to meet emergency situations in one country or the other. Both countries, together with the provinces of Alberta and Saskatchewan, have joined in a memorandum of understanding on research and development on tar sands and heavy oil, and a similar arrangement is being negotiated for coal research and development. Two years ago, the possibility of locating a U.S. strategic petroleum storage facility in eastern Canada was being actively considered by the governments of both countries until changes in the program put back prospects, but the Canadian Government remains interested in cooperation in this area. In refining, too, there has been cooperative activity, with Canada making available its excess eastern Canadian refining capacity to meet U.S. demand on the east coast, where deepwater harbours are few.

THE FUTURE OF CANADA/UNITED STATES ENERGY RELATIONS

There is no doubt that Canada and the United States will continue to cooperate closely, as they have in the past, in the energy field. This will occur even as circumstances change rapidly, as Canada develops its energy sector through implementation of the National Energy Program and provincial energy policies, and as Canada's energy focus shifts away from depleting conventional oil resources toward electricity (generated from hydro, coal and nuclear resources), natural gas, the tar sands and frontier oil. New circumstances make new opportunities.

Perhaps the final word should be on these new energy resources, particularly the tar sands and frontier oil and natural gas. Oil strikes off the coast of Newfoundland and in the Beaufort Sea, major natural gas finds in the High Arctic, and advances in tar sands and heavy oil technology that could unlock Canada's immense but elusive petroleum resources have captured the imagination of Canadians and the attention of the world. They offer great hope for the future, and Canada is determined to use these new resources to build upon its current energy strengths and ensure enduring energy security. At the same time, the problems of working in harsh and fragile environments and the technical challenges of economic exploitation mean that it will be many years before Canadians have fully secured their own energy future. Canada must continue to address its present energy reality, solving today's problems, before anticipating the new issues that will arise in the hopeful future.

RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES EN MATIÈRE D'ÉNERGIE

Le secteur de l'énergie fait l'objet de relations intenses entre le Canada et les États-Unis. Leurs échanges à ce titre représentent un dixième de tous les biens et services qui traversent la frontière. En 1980, les États-Unis ont acheté du gaz naturel, du pétrole et de l'électricité pour une valeur de 8 milliards de dollars canadiens, plaçant le Canada parmi leurs premiers fournisseurs d'énergie. En contrepartie, des achats de charbon pour une somme approchant le milliard de dollars canadiens, font du Canada le premier client des États-Unis dans le secteur de l'énergie.

Cependant, les relations que le Canada et les États-Unis entretiennent à ce chapitre débordent largement les échanges de matières premières. Leur coopération remonte loin. Le Gazoduc de la route de l'Alaska (gazoduc du Nord), entreprise en coparticipation endossée par les deux gouvernements, en constitue le plus récent exemple. Pour ce qui concerne les investissements, rappelons que des sociétés américaines ont participé au lancement de l'industrie pétrolière canadienne après la Seconde Guerre mondiale et qu'elles jouent toujours un rôle considérable dans ce secteur. Les États-Unis ont également largement contribué au financement des compagnies d'électricité canadiennes. Sur le plan commercial, les matières premières et les demi-produits que le Canada exporte comprennent souvent un contenu énergétique considérable. Dans le contexte international, le Canada et les États-Unis collaborent étroitement au sein de nombreux organismes multilatéraux comme l'Agence internationale de l'énergie à Paris, et participent aux sommets économiques dont le prochain doit se tenir à Ottawa, en juillet 1981.

L'ÉNERGIE CANADIENNE ET LE PROGRAMME ÉNERGÉTIQUE NATIONAL

Sur le plan de l'énergie, le Canada se trouve dans une situation unique. Il jouit de l'enviable avantage d'être un exportateur net d'énergie, mais tout comme les États-Unis, il ne répond pas à ses propres besoins en pétrole. Les importations pétrolières nettes du Canada représentent, en gros, un dixième de la consommation canadienne, ce qui assujettit le Canada aux fluctuations mondiales des prix et aux risques de pénurie. Tandis que le secteur canadien de l'électricité appartient, pour une large part, à des sociétés publiques provinciales, celui du gaz et du pétrole, qui connaît une croissance rapide, est possédé et contrôlé à 75% par des intérêts étrangers. Le développement accéléré de ce secteur au cours de la prochaine décennie menace de faire monter la proportion des intérêts étrangers dans l'économie canadienne, déjà extrêmement élevée par rapport

aux autres pays industrialisés. Enfin, le Canada dispose d'un potentiel remarquable en tant que producteur d'énergie. Certes, ses réserves traditionnelles de pétrole diminuent rapidement, mais ses ressources en gaz et en pétrole lourd sont abondantes, et les explorations en vue de trouver des hydrocarbures dans les régions arctiques et au large des côtes ne font que commencer. En outre, le Canada est l'un des grands producteurs d'énergie hydro-électrique au monde et son territoire recèle de vastes réserves de charbon et d'uranium.

C'est avec ces caractéristiques uniques à l'esprit que le gouvernement canadien a lancé, en octobre 1980, son Programme énergétique national. Entre autres objectifs, celui-ci vise à mener le pays à l'autosuffisance pétrolière avant 1990, grâce à une conjugaison de la conservation, des conversions au gaz naturel et à l'électricité, ainsi que d'une exploration et d'une mise en valeur rapides des nouvelles réserves intérieures de pétrole. Le Programme se fixe également pour objectif un contrôle canadien sur 50% du secteur pétrolier avant 1990, proportion relativement modeste mais importante pour assurer aux Canadiens une meilleure part des profits engendrés par ce secteur vital de leur économie.

À plusieurs égards, le Programme énergétique national trace, pour le Canada, le cadre général dans lequel les relations énergétiques canado-américaines sont appelées à se développer. Le Canada entrevoit le maintien de relations saines et vigoureuses dans ce domaine, du fait notamment qu'en vertu du Programme, les Canadiens peuvent espérer reprendre la maîtrise de leur avenir énergétique. Le Programme reconnaît l'opportunité d'exporter l'énergie excédentaire par rapport aux besoins nationaux. Les investissements étrangers, américains notamment, continuent d'être très bien accueillis au Canada. Les investisseurs étrangers ont la possibilité de participer à l'avenir énergétique du Canada et d'en tirer profit. Le Programme respecte également la longue tradition de coopération bilatérale qui a marqué les relations entre le Canada et les États-Unis dans le domaine de l'énergie, depuis le jour où a été construite la première ligne de transport transfrontière, au début du siècle.

ÉCHANGES COMMERCIAUX

Le commerce est l'un des aspects primordiaux des relations énergétiques canado-américaines. La vente à l'étranger de son énergie excédentaire procure au Canada un revenu important qui lui permet d'éponger les dépenses engagées au titre du pétrole importé et du charbon américain. Entre cinq et dix pour cent des besoins

américains en énergie importée sont satisfaits par des approvisionnements sûrs en provenance du Canada. Un examen plus approfondi de ces transferts et des questions connexes permettra de préciser le contexte des relations énergétiques entre le Canada et les États-Unis.

Contrairement au pétrole, le gaz naturel ne retient l'attention du public qu'en cas de menace de pénurie, comme cela c'est produit dans l'Est des États-Unis en 1977 (et en Nouvelle-Angleterre en 1981), lorsque le Canada a débloqué ses réserves d'urgence. On ignore parfois que le gaz naturel constitue actuellement la plus importante source d'énergie faisant l'objet d'échanges entre le Canada et les États-Unis. En 1980, quelque 800 milliards de pieds cubes de gaz canadien, d'une valeur approximative de 4 milliards de dollars canadiens, sont allés approvisionner principalement les marchés de la Californie, de la côte pacifique septentrionale et du Centre-Ouest. Même si les ventes de gaz canadien en 1980 ont accusé une baisse, causée par une faiblesse inhabituelle du marché américain, elles ont malgré tout représenté l'équivalent de près de 380 000 barils de pétrole par jour.

On conçoit l'importance que revêt le prix applicable à de telles quantités d'énergie non renouvelable. Le Canada a pour politique de vendre son gaz naturel à l'étranger au même prix qu'il doit payer, par unité d'énergie, pour importer le pétrole dont il a besoin. En effet, il ne serait pas très logique d'exporter l'énergie à un prix moindre que celui payé pour l'importer. En raison de la faiblesse du marché américain en 1980, toutefois, le gouvernement canadien, avec l'appui des provinces productrices, a modéré sa politique des prix et maintenu le prix à l'exportation du gaz naturel à \$EU 4,47 par million de BTU. Le 1^{er} avril 1981 ce prix passera à \$EU 4,94 à la frontière.

L'avenir des exportations de gaz naturel canadien dépendra, entre autres facteurs, de l'adéquation des réserves canadiennes et de la croissance de la demande intérieure à mesure que les consommateurs passeront du pétrole au gaz. Depuis quelque temps, l'Office national de l'énergie tient des audiences sur l'approvisionnement en pétrole et en gaz naturel au Canada et doit publier son rapport dans le courant de cette année. Prévoyant un surplus exportable de gaz naturel, les sociétés canadiennes et américaines ont déjà signé un certain nombre de contrats et préparent leurs demandes de permis d'exportation. Il est intéressant de souligner que bon nombre de ces nouveaux contrats concernent le transport de gaz naturel canadien vers la côte est des États-Unis, marché qui actuellement ne reçoit que des quantités minimales de gaz canadien.

Depuis le début des années 70, l'importance du pétrole dans les échanges canadiens décroît sans cesse et l'on prévoit le maintien de cette tendance. Certes, les ventes de brut et de produits du pétrole aux États-Unis en 1980 se sont élevées à 3 milliards et demi de dollars canadiens, mais ce chiffre englobe les exportations de pétrole et de mazout lourds, ainsi que la réexportation de produits du pétrole. En fait, le Canada a commencé à réduire ses exportations de pétrole léger en 1979 en raison de l'épuisement rapide de ses réserves.

Le Programme énergétique national comporte un certain nombre de mesures visant, autant que possible, l'utilisation interne des quantités actuellement exportées, afin de réduire progressivement les importations de pétrole. Un certain nombre de sociétés prévoient l'installation de matériel de transformation du mazout lourd exporté, et le gouvernement canadien a annoncé des projets qui devraient mener à la création d'une usine de raffinage du pétrole lourd en Saskatchewan. L'entrée en service de ces installations et d'autres du même genre entraînera, prévoit-on, un déclin graduel du volume des exportations canadiennes de pétrole aux États-Unis.

Dans le domaine de l'électricité, la situation se présente tout autrement. Tandis que les exportations de pétrole vers les États-Unis ont accusé une baisse au cours des années 70, les ventes d'électricité ont augmenté considérablement. Elles représentent aujourd'hui quelque 30 milliards de kilowatts-heure par année, soit une valeur de 750 millions de dollars canadiens, ou l'équivalent d'environ 50 000 barils de pétrole par jour, c'est-à-dire 1% de la consommation d'électricité aux États-Unis.

Depuis quelques années, les deux partenaires s'intéressent beaucoup à l'augmentation des échanges d'électricité. Une importante étude conjointe Canada/États-Unis a été publiée en 1979.¹ Toutes les parties s'accordent pour reconnaître les possibilités d'expansion des échanges d'électricité, les avantages à tirer des fluctuations saisonnières de la demande et l'opportunité d'améliorer l'efficacité du système. Au Canada, la demande s'étant accrue moins vite que prévu, une part de la capacité génératrice peut être exportée pendant quelques années. Dans le même temps, le ralentissement du développement du nucléaire et les prix élevés du pétrole aux États-Unis ont porté ce pays à se

1. États-Unis/Canada, Échanges d'électricité, Énergie, Mines et Ressources Canada et U.S. Department of Energy, Ottawa et Washington, mai 1979.

tourner davantage vers le Canada. L'électricité canadienne est, en majeure partie, d'origine hydraulique. Il s'agit d'une forme d'énergie renouvelable que viennent compléter les procédés de génération à partir du charbon et de l'atome.

Le gouvernement canadien, qui réglemente les exportations d'électricité et qui participe avec les provinces à plusieurs projets dans ce domaine, est généralement favorable à l'idée d'une augmentation des exportations à ce chapitre. Plusieurs gouvernements provinciaux ainsi que des services d'électricité américains, ont construit, ou sont en train de construire, de nouvelles interconnexions au-dessus de la frontière, et plusieurs provinces entrevoient la possibilité d'augmenter leurs exportations pendant un certain nombre d'années grâce à de nouveaux projets conçus pour renforcer la capacité de production canadienne au cours des années à venir. L'électricité semble appelée à jouer un rôle accru dans les échanges bilatéraux d'énergie.

Le charbon, combustible du passé, est souvent considéré maintenant comme la source d'énergie de l'avenir. Les dirigeants réunis au Sommet économique, par exemple, ont recommandé le doublement de la production et de l'utilisation de charbon d'ici au début de la prochaine décennie. On prévoit un accroissement rapide des échanges mondiaux de charbon. Il est toutefois peu probable que cette croissance touche le commerce entre le Canada et les États-Unis, puisque chacun d'eux dispose de ressources charbonnières importantes.

Le commerce bilatéral du charbon reste néanmoins un important champ d'activité économique entre le Canada et les États-Unis. La province de l'Ontario importe annuellement pour environ un milliard de dollars canadiens de charbon des Appalaches qu'elle utilise dans la production d'acier et d'électricité. Et, comme pour illustrer l'entrelacs des relations des deux pays dans le domaine de l'énergie, une partie de l'acier ainsi obtenu sert à la construction du Gazoduc de l'Alaska et une bonne fraction de l'électricité produite à partir du charbon sera réexportée vers les États-Unis.

COOPÉRATION EN MATIÈRE D'ÉNERGIE

Au fil des ans, la coopération étroite entre le Canada et les États-Unis s'est traduite par un certain nombre d'ententes et de projets avantageux pour les deux parties. À titre d'exemple caractéristique citons le programme d'échanges pétroliers en cours depuis le milieu des années 70. La réduction progressive des exportations canadiennes de pétrole léger vers les États-Unis a demandé un certain rajustement aux raffineries des États de la bande septentrionale. Pour faire face à ce problème, le Canada et les États-Unis ont institué un programme en vertu duquel du pétrole canadien anciennement destiné aux régions centrales du Canada est livré aux raffineries des États septentrionaux, en échange de pétrole livré aux régions centrales par des sociétés américaines. Cet arrangement a aidé les raffineries américaines tout en réduisant les frais de transport pour les Canadiens.

Une éventuelle coopération est également à prévoir dans la recherche d'une solution permanente au problème de l'approvisionnement des États de la bande septentrionale. Le Gouvernement canadien s'est, pour des raisons écologiques, déclaré en faveur d'une proposition qui prévoit l'approvisionnement des États septentrionaux à partir de l'Alaska au moyen d'un pipeline transcanadien entièrement terrestre. En revanche, une autre société préconise l'acheminement du pétrole par mer jusqu'à la péninsule Olympic (État de Washington), d'où il serait transporté vers Edmonton, puis en direction du sud jusqu'aux États septentrionaux. Cette proposition en est à l'étape finale des audiences devant l'Office national de l'énergie. De plus elle doit également être examinée par l'État de Washington en regard d'une proposition rivale concernant un projet entièrement américain.

Cependant, c'est le Gazoduc de l'Alaska qui demeure l'exemple le plus remarquable de la coopération entre le Canada et les États-Unis. Ce projet en coparticipation, de plusieurs milliards de dollars, est le plus important jamais entrepris par des intérêts privés. Il mettra à la disposition des consommateurs américains les 13% des réserves américaines de gaz naturel que recèle l'Alaska.

Le Canada trouve son intérêt dans cet immense projet conjoint. D'abord, en aidant les États-Unis à atteindre ces réserves de gaz, il leur permet de mieux asseoir leur sécurité énergétique. En outre, il profitera des retombées économiques de la construction et de la mise en service du pipeline au Canada. Enfin, le projet représente pour le Canada une occasion d'accéder à ses propres ressources de gaz naturel des régions arctiques. La réalisation du projet du Gazoduc de l'Alaska s'appuie sur deux

importants accords, signés en 1977, portant respectivement sur les pipe-lines de transit et sur le transport du gaz naturel du Nord.

Les tronçons sud sont déjà en construction. Ayant reçu l'assurance ferme du Gouvernement américain que les mesures nécessaires pour l'achèvement de l'ensemble du projet seraient prises par l'Administration et le Congrès, à l'été 1980, le Gouvernement du Canada a donné le feu vert pour la construction des tronçons sud de manière à permettre l'exportation, jusqu'à la fin de 1987, du gaz albertain excédentaire en attendant l'achèvement complet du projet et l'acheminement du gaz de l'Alaska.

Les autres exemples de coopération bilatérale sont légion. On trouve notamment des services d'électricité canadiens et américains qui sont membres du même conseil régional de contrôle de la fiabilité des réseaux d'électricité. Mentionnons également la mise en valeur des systèmes fluviaux du Columbia et du Saint-Laurent/Niagara qui s'est faite par voie d'entreprises conjointes. Certains oléoducs et gazoducs canadiens passent sur le territoire américain dans le Maine et le Midwest. L'alimentation transfrontière en électricité et en gaz naturel est fréquente en cas de situations d'urgence survenant dans l'un ou l'autre pays. Les deux gouvernements fédéraux, ainsi que ceux des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, ont conclu un protocole d'entente concernant des activités de R-D sur les sables bitumineux et le pétrole lourd, et un autre accord analogue portant sur le charbon est en cours de négociation. Il y a deux ans, les deux gouvernements ont envisagé sérieusement la possibilité de trouver dans l'Est du Canada un site de stockage d'une réserve stratégique de pétrole. Cette entreprise a été reportée en raison de modifications au programme, mais le Gouvernement canadien demeure intéressé à collaborer dans ce domaine. La coopération s'étend également au domaine du raffinage: le Canada met à la disposition des États-Unis ses capacités excédentaires de raffinage pour permettre d'absorber la demande de la côte est, où les ports en eau profonde sont rares.

L'AVENIR DES RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES

Il ne fait aucun doute que le Canada et les États-Unis maintiendront les étroites relations qu'ils ont établies de longue date dans le domaine de l'énergie et que celles-ci ne seront pas entravées par l'évolution rapide de la situation. Le Canada est appelé à développer son secteur énergétique par la mise en oeuvre du Programme énergétique national et des politiques provinciales, et fera de plus en plus porter son effort, anciennement axé sur l'exploitation des ressources de pétrole traditionnel, sur l'électricité

(d'origine hydraulique, charbonnière et nucléaire), le gaz naturel, les sables bitumineux et le pétrole des zones pionnières. Les circonstances nouvelles créent de nouveaux débouchés.

Il conviendrait peut-être de réserver le mot de la fin pour ces nouvelles ressources énergétiques, notamment les sables bitumineux, ainsi que le pétrole et le gaz naturel des zones pionnières. L'imagination des Canadiens a été frappée et l'attention du monde entier a été retenue par les découvertes de pétrole au large de la côte de Terre-Neuve et dans la mer de Beaufort, par les importantes ressources de gaz naturel trouvées dans l'Arctique et par les progrès accomplis dans les techniques d'exploitation des sables bitumineux et du pétrole lourd, progrès qui pourraient mettre à notre portée des réserves immenses mais difficiles d'accès. Ces nouvelles ressources représentent un grand espoir pour l'avenir, et le Canada est déterminé à les utiliser pour renforcer ses capacités actuelles et étayer sa sécurité en matière d'énergie. Toutefois, les problèmes posés par des environnements rudes et fragiles et les défis techniques d'une exploitation rentable signifient que de nombreuses années devront se passer avant que les Canadiens puissent se targuer d'avoir assuré leur avenir. Le Canada doit continuer à faire face à la situation énergétique actuelle et à résoudre les problèmes courants avant de s'attaquer aux hypothétiques difficultés de l'avenir.

LOVELL - FORM 606-B
PROCÉDÉ *Plexifax*® PROCESS
MONTREAL, QUÉBEC

ENVIRONMENT

Environment issues have long been an active area of Canada/United States relations. While both countries have traditionally shared similar environmental goals, problems inevitably develop between countries with a long common border. Close cooperation is therefore important.

Environmental problems are likely to remain in the forefront of Canada/U.S. relations. For example, there is growing concern in both countries about the transport of air pollutants over long distances especially those causing acid rain; the Great Lakes require a continued clean up effort including measures to deal with the problem of toxic waste disposal; and there is a need to resolve longstanding problems such as the Garrison Diversion issue.

The future direction of domestic environmental and resource management policy and programmes will be important in addressing such problems.

The support given by both countries to environmental protection measures is essential in ensuring that environmental problems are managed on a cooperative basis and that international legal commitments are respected. Canada and the U.S. have developed a considerable body of such commitment over the years. The 1909 Boundary Waters Treaty serves as the cornerstone of environmental relations; it establishes a framework for managing water related problems. It also commits both countries not to injure each other through pollution. The Great Lakes Water Quality Agreement is a large scale undertaking by both Governments to devote the necessary effort and resources to cleaning up the Lakes. There are also a number of agreements and arrangements which have been developed to deal with possible marine pollution.

An important new undertaking was the Memorandum of Intent on Transboundary Air Pollution signed by both Governments in August 1980. This recognizes the serious problem of trans-boundary air pollution, especially acid rain, and commits Canada and the United States to negotiate a cooperative agreement. It also commits them to interim actions pending conclusion of an agreement including rigorous application of existing air pollution laws and regulations, advance notification and consultation, and cooperation in research.

ENVIRONNEMENT

Les questions liées à l'environnement occupent depuis longtemps une place importante dans les relations canado-américaines. Malgré des objectifs environnementaux traditionnellement similaires, il est inévitable que des problèmes surgissent entre deux pays unis par une longue frontière. Par conséquent, une coopération étroite s'impose.

Les problèmes environnementaux demeureront vraisemblablement au centre des relations canado-américaines. Ainsi, les deux pays se préoccupent de plus en plus de la propagation de polluants atmosphériques sur de grandes distances, notamment de ceux qui sont à la source des pluies acides; par ailleurs, l'assainissement des Grands lacs exige un effort constant, dont l'application de mesures en vue d'éliminer les déchets toxiques. Il faut enfin résoudre un certain nombre de problèmes de longue date, comme la question de la dérivation de Garrison.

L'orientation que prendront dans chaque pays la politique et les programmes de gestion de l'environnement et des ressources influera de façon importante sur la considération de ces problèmes.

Il est essentiel que les deux pays appuient les mesures de protection de l'environnement afin d'assurer le règlement des problèmes en commun et le respect des engagements juridiques internationaux. Au fil des ans, le Canada et les États-Unis ont assemblé un corpus important d'instruments de ce genre. Le Traité de 1909 sur les eaux limitrophes est la pierre angulaire des relations environnementales. Non seulement il établit un cadre permettant la gestion des eaux, mais il enjoint à l'un et l'autre pays de ne pas causer de dommages dans l'autre pays par le biais de la pollution. L'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands lacs représente une entreprise d'envergure dans le cadre de laquelle les deux gouvernements s'engagent à consacrer les efforts et les ressources nécessaires pour épurer les Grands lacs. Un certain nombre d'accords et d'arrangements relatifs à la pollution ont en outre été conclus entre les deux pays.

En août 1980, les deux gouvernements ont signé un nouvel engagement important, le Mémoire déclaratif d'intention sur la pollution atmosphérique transfrontière. Dans ce document, le Canada et les États-Unis ont reconnu l'important problème que pose la pollution atmosphérique transfrontière et notamment le phénomène des pluies acides,

et se sont engagés à négocier un accord de coopération. Ils sont également convenu, dans l'attente de la conclusion d'un accord, de prendre des mesures provisoires dont l'application rigoureuse des lois et des règlements actuels sur la pollution atmosphérique, la notification et la consultation préalables et la collaboration en matière de recherche.

ACID RAIN

Acid rain has become an important issue in Canada and the United States. Because it involves the transport of pollutants over long distances, it is also an important problem between the two countries. A Memorandum of Intent signed by Canada and U.S. in August 1980 recognizes the seriousness of the problem. It commits both Governments to negotiate a cooperative agreement, and to take some important actions in the interim.

Concern about acid rain has grown with the emergence of scientific information which indicates it is having a seriously detrimental effect, especially in central and eastern North America. The acidification of lakes and associated loss of fish has been documented in North America and in Scandinavia, where the process is more advanced. It hastens the corrosion of buildings and structures, and may also reduce forest and soil productivity and may indirectly affect human health.

The Canadian Government has called acid rain its number one environmental problem, and a high priority issue for resolution with the United States. Environment Minister John Roberts has stated that enough is known about the problem to begin taking corrective action now, while research continues. Canada has begun taking such action. In September 1980, the Ontario Government increased controls in the INCO smelting operation at Sudbury, Canada's main source of acid causing pollutants. In January 1981, it announced emission limits on Ontario Hydro's thermal power plants, another significant source of these pollutants. In December 1980, the Canadian Parliament unanimously amended the Canadian Clean Air Act to provide clear authority to regulate the sources of air pollutants endangering health, safety or welfare in the United States, on a reciprocal basis.

The legislative branches of both countries have called for action. A 1978 Congressional Resolution was the first formal call for negotiation of a bilateral agreement. In 1980, a Canadian Parliamentary Sub Committee on Acid Rain met with members of Congress in Washington. Ninety Congressmen subsequently signed a letter to the Committee pledging support in finding solutions to the acid rain problem.

Canadian action to begin dealing with acid rain has been taken in the expectation of appropriate action also being taken in the United States. Emissions from U.S. sources, largely thermal power generation in the Ohio Valley and other industrialized regions, are large contributors to acid rain in Canada. Without U.S. reduction

long term solutions will not be effective. Canadian sources also contribute to acid rain in the U.S. It is therefore in both countries interests to cooperate in reducing pollutants causing this common problem.

Effective domestic air pollution control measures which deal adequately with his problem will be required to give substance to an international solution. The upcoming review of the U.S. Clean Air Act by the Congress will have an important bearing on the problem, as will the determination of environmental controls to be associated with increased use of coal.

The Canadian Government expressed concern in early 1980 that the Carter Administration's proposed "oil-back-out legislation" was expected to increase levels of acid causing pollutants, and urged that this move be accompanied by adequate pollution controls. Both Governments have subscribed to the June 1980 Venice Economic Summit Declaration which recognized the environmental risks associated with increased use of coal and pledged governments to do everything in their power to ensure that increased use of fossil fuels, especially coal, does not damage the environment. In recognition of this concern, the Canadian National Energy Plan announced in October 1980 establishes funding for environmentally acceptable conversions to coal of a small number of oil-fired plants in the Atlantic provinces. Significant reductions in SO₂ emissions will be sought in each conversion.

While acid rain is a relatively new Canada/U.S. problem, it is not a recent concern. The problem of long range transport of air pollutants was discussed by the U.S. and Canadian Governments during the 1976 visit to Ottawa of the EPA Administrator Russell Train.

In 1978, the two Governments established a bilateral Research Consultation Group to coordinate ongoing research programmes on the long range transport of air pollutants in both countries.

In July 1979, both Governments outlined in a Joint Statement the basis of obligation, commitment and cooperative practice which applies to transboundary air pollution, and undertook to develop a cooperative agreement.

The August 1980 Memorandum of Intent on Transboundary Air Pollution signed in Washington establishes a Canada/U.S. framework for dealing with this problem. In it both Governments undertake to begin negotiation of a cooperative agreement by June 1981 and to take

interim actions to deal with the problem pending conclusion of an agreement. These include rigorous application of existing regulations, advance notification and consultation, and cooperation in research. Five Canada/U.S. Work Groups are preparing the technical groundwork for an agreement.

PLUIES ACIDES

Le phénomène des pluies acides est devenu une importante question au Canada et aux États-Unis. Comme il implique le transport de polluants atmosphériques sur de longues distances, il constitue également un problème de taille entre les deux pays. Un Mémoire déclaratif d'intention signé par le Canada et les États-Unis en août 1980 en reconnaît d'ailleurs le sérieux; les deux gouvernements s'y engagent à négocier un accord de coopération et à prendre dans l'intervalle certaines mesures importantes.

Les préoccupations suscitées par les pluies acides se sont accrues au fur et à mesure de la publication de nouvelles données scientifiques qui montrent qu'elles ont un effet néfaste grave, particulièrement dans les régions du centre et de l'est de l'Amérique du Nord. L'acidification des lacs et la diminution des stocks de poissons qu'elle entraîne ont fait l'objet d'analyses en Amérique du Nord et en Scandinavie, où le processus est plus avancé. Les pluies acides accélèrent la corrosion des immeubles et des structures et peuvent également réduire la productivité des forêts et du sol et, indirectement, affecter la santé de l'homme.

Le gouvernement du Canada a dit des pluies acides qu'elles étaient en tête de liste de ses priorités écologiques et une question de première importance à résoudre avec les États-Unis. Le ministre de l'Environnement, John Roberts, a déclaré que l'on en savait suffisamment aujourd'hui sur le problème pour commencer dès maintenant à prendre les mesures correctives nécessaires, tout en poursuivant les recherches. Ce qu'a fait le Canada. En septembre 1980, le gouvernement de l'Ontario a intensifié les mesures de contrôle des activités de la fonderie INCO à Sudbury, principale source au Canada de polluants à l'origine des pluies acides. En janvier 1981, il a annoncé l'imposition de limites aux émissions des centrales thermiques de l'Hydro Ontario, autre importante source de ces polluants. En décembre 1980, le Parlement du Canada a amendé à l'unanimité la Loi sur la lutte contre la pollution, de manière à établir clairement le pouvoir de réglementer les sources de polluants atmosphériques qui mettent en danger la santé, la sécurité ou le bien-être des populations de part et d'autre de la frontière.

Les corps législatifs des deux pays ont demandé que des mesures soient prises. Le Congrès a adopté en 1978 une résolution qui constituait le premier appel officiel à

la négociation d'un accord bilatéral. En 1980, le Sous-comité parlementaire canadien des pluies acides a rencontré des membres du Congrès à Washington. Quatre-vingt-dix d'entre eux ont par la suite signé une lettre adressée au sous-comité dans laquelle ils promettaient d'appuyer la recherche de solutions au problème des pluies acides.

Le Canada a adopté des mesures dans ce secteur dans l'espoir que les États-Unis feraient de même. Les émissions de polluants en provenance des États-Unis, surtout des centrales thermiques de la vallée de l'Ohio et d'autres régions industrialisées, contribuent dans une large mesure à accentuer le problème des pluies acides au Canada. Si les États-Unis ne réduisent pas ces émissions, les solutions à long terme resteront sans effet. Des sources d'émission au Canada contribuent également aux pluies acides aux États-Unis. Il y va donc de l'intérêt des deux pays de coopérer pour réduire les polluants à l'origine de ce problème commun.

Il ne saurait être de solution internationale valable sans l'adoption de mesures de contrôle internes efficaces de la pollution atmosphérique. Le Congrès américain s'apprête à revoir la Loi américaine sur la lutte contre la pollution atmosphérique; cette révision aura une incidence importante sur le problème, tout comme la détermination des contrôles environnementaux qui seront liés à l'utilisation accrue du charbon.

Au début de 1980, le gouvernement du Canada s'est inquiété de ce que la législation proposée par l'administration Carter en vue de réduire la consommation de pétrole ait pour effet d'accroître le niveau des polluants contenus dans les précipitations acides et a demandé instamment que l'initiative s'accompagne de mesures adéquates de contrôle de la pollution. Les deux gouvernements ont souscrit à la Déclaration du sommet économique tenu en juin 1980 à Venise, qui reconnaît les risques écologiques inhérents à l'utilisation accrue du charbon et engage les gouvernements à faire tout en leur pouvoir pour veiller à ce que l'utilisation accrue de combustibles fossiles, particulièrement le charbon, ne se fasse pas au détriment de l'environnement. Découlant de cette préoccupation, le Programme énergétique national, annoncé en octobre 1980, prévoit le financement dans les cas où la conversion au charbon des usines alimentées au pétrole dans les provinces de l'Atlantique est écologiquement acceptable. Dans chaque cas, on s'efforcera de réduire les émissions de SO₂.

Même si elle a fait depuis peu son apparition dans le contexte des relations canado-américaines, la question des précipitations acides n'est pas récente. Le problème du transport de polluants atmosphériques sur de longues distances a fait l'objet de discussions entre les gouvernements du Canada et des États-Unis à l'occasion de la visite à Ottawa, en 1976, de l'administrateur de l'Agence de protection de l'environnement, M. Russell Train.

En 1978, les deux gouvernements ont créé un Groupe bilatéral consultatif de recherche pour coordonner les programmes de recherche en cours dans les deux pays sur le transport de polluants atmosphériques sur de longues distances.

En juillet 1979, ils ont également publié une Déclaration conjointe qui précisait les fondements des obligations, engagements et pratiques coopératives applicables à la pollution atmosphérique transfrontière, et se sont engagés à élaborer un accord de coopération.

Le Mémorandum déclaratif d'intention concernant la pollution atmosphérique transfrontière, signé à Washington en août 1980, établit le cadre dans lequel le Canada et les États-Unis traiteront du problème. Les deux gouvernements s'y engagent à entamer, avant juin 1981, des négociations en vue de la conclusion d'un accord coopératif, et de prendre dans l'intervalle des mesures pour faire face au problème, dont l'application rigoureuse des règlements existants, la notification et la consultation préalables, et la coopération en matière de recherche. Cinq groupes de travail Canada/États-Unis s'affairent actuellement à préparer les aspects techniques de l'accord.

GARRISON DIVERSION

The Garrison Diversion is a North Dakota project designed to irrigate land in the northern, central and southeastern parts of the State. As currently designed and as authorized by the U.S. Congress, the project includes plans to transfer water from the U.S. Missouri River Basin into the Canadian Hudson Bay Basin. This inter-basin transfer of water would cause the introduction into Canadian waters of biota (e.g. fish species, parasites and diseases that are foreign to those waters). The consequent damage to the multi-million dollar fisheries industry in the Province of Manitoba would be severe and irreversible.

Canada has firmly opposed the Garrison Diversion Project since the commencement of construction in the late 1960's because as designed, the project contains features which are likely to cause injury to Canada. Under the terms of the 1909 Boundary Waters Treaty, Canada and the United States agreed that "... waters flowing across the boundary shall not be polluted on either side to the injury of health or property of the other". In response to the expression of Canadian concerns, the United States has provided assurances on a number of occasions that it will meet its obligation under the Treaty.

In 1975, the Governments of the two countries asked the International Joint Commission (IJC) to undertake an impartial, binational investigation of the transboundary implications of the project. In 1977, the IJC submitted its Report, which confirmed Canadian concerns and stated that the project as planned would cause pollution to Canada in violation of the Boundary Waters Treaty. The Commission was especially concerned about the serious and irreversible impact which the transfer of biota would have on Manitoba fisheries. It recommended that the project not go forward until this question was resolved.

While the Commission was in the process of investigating the matter, the U.S. also provided a commitment not to proceed with construction of the Lonetree Dam, which would connect with waters flowing into Canada, until consultations were held on the IJC Report. These consultations did not take place immediately after submission of the IJC Report as it was understood by Canada that the U.S. Department of Interior was preparing a modified Garrison plan which would take into consideration both the expressed Canadian concerns and the recommendations of the IJC. Additionally, some U.S. domestic opposition, including court challenges, created uncertainty as to the project's status. Bilateral consultations at that time therefore were not opportune.

A draft modified plan, reducing the currently authorized 250,000 acre plan to 96,300 acres, was made public in 1978; however, the revised plan retained the crucial feature of inter-basin transfer of water. On this basis, the revised plan was strongly opposed by Canada.

Last summer, the U.S. Congress appropriated \$9.7 million for continued work on Garrison. While this is a relatively small amount, any new construction heightens Canadian fears that momentum will mount for completion of the already partially built project. In the absence of any significant project redesign, any such construction would appear to be leading inexorably toward completion of features that would ultimately result in violation of the Boundary Waters Treaty.

Canada was encouraged by a Department of the Interior announcement in November 1980 that the portion of the \$9.7 million appropriation relating to project features affecting Canada would be placed in a "reserve fund" pending the conclusion of consultations with Canada. In December, however, the U.S. Office of Management and Budget disapproved this deferral. Despite informal assurances by the Department of the Interior that the money will be spent only on the West Oakes Test Area, which involves no effect on Canada, the uncertainties connected with the project continue to cause concern.

The United States has proposed that a process of bilateral consultation commence in March of this year. Canadian scientific and technical experts have been briefed on the latest U.S. technical developments in order that these consultations can be based on a firm understanding of the technical issues involved.

Canada is concerned that the implementation of the project as it is now designed, involving as it does no guaranteed protection against the inter-basin transfer of biota, would cause serious injury in Canada and would violate the Boundary Waters Treaty.

DÉRIVATION DE GARRISON

Le projet de dérivation de Garrison, mené dans le Dakota du Nord, vise à irriguer les terres dans le nord, le centre et le sud-est de cet État. Dans sa conception actuelle et tel qu'autorisé par le Congrès des États-Unis, le projet comprend un transfert d'eau du bassin de la rivière Missouri aux États-Unis, au bassin de la baie d'Hudson au Canada, ce qui entraînerait le transfert de biotes (espèces de poisson, parasites, maladies, etc. étrangers au milieu) dans les eaux canadiennes. Le projet causerait des dommages sérieux et irréversibles à l'industrie de la pêche du Manitoba, dans laquelle des millions de dollars sont engagés.

Le Canada s'est fermement opposé au projet de dérivation de Garrison depuis le début des travaux de construction, à la fin des années 60, en raison des incidences vraisemblablement néfastes au Canada de certains aspects du projet dans sa conception actuelle. Aux termes du Traité de 1909 sur les eaux limitrophes, le Canada et les États-Unis sont convenus que "... les eaux qui coupent la frontière ne seront d'aucun côté contaminées au préjudice des biens ou de la santé de l'autre côté". En réponse aux inquiétudes exprimées par le Canada, les États-Unis ont affirmé à plusieurs reprises qu'ils respecteraient leurs obligations aux termes du Traité.

En 1975, les gouvernements des deux pays ont demandé à la Commission mixte internationale (CMI) d'entreprendre une enquête impartiale sur les incidences du projet des deux côtés de la frontière. Le rapport présenté par la CMI, en 1977, a confirmé les inquiétudes du Canada en soutenant que le projet dans sa conception actuelle causerait des dommages au Canada, en violation du Traité sur les eaux limitrophes. Préoccupée par les effets nuisibles et irréversibles du transfert de biotes sur l'industrie de la pêche du Manitoba, la Commission a recommandé que les travaux soient suspendus en attendant que cette question soit réglée.

Pendant que la Commission faisait enquête sur cette question, le gouvernement des États-Unis s'est engagé à suspendre également les travaux de construction du barrage de Lonetree reliant les eaux dérivées et celles s'écoulant vers le Canada, dans l'attente du résultat des consultations sur le rapport de la CMI. Ces consultations n'ont pas eu lieu immédiatement après la présentation du rapport, le Canada croyant savoir que le Département de l'Intérieur préparait un plan révisé qui tiendrait compte à la fois des inquiétudes exprimées par le Canada et des recommandations de la CMI. En outre, certaines objections aux États-Unis, y

compris des poursuites intentées devant les tribunaux, ont créé un climat d'incertitude quant à l'avenir du projet. Par conséquent, le moment n'était pas opportun de tenir des consultations bilatérales.

Un projet modifié réduisant à 96 300 acres la superficie de 250 000 acres prévue dans le plan autorisé a été rendu public en 1978; cependant, comme il prévoyait lui aussi des transferts d'eau entre les bassins, le Canada s'y est fermement opposé.

L'été dernier, le Congrès des États-Unis a affecté 9,7 millions de dollars à la continuation des travaux de dérivation de Garrison. Même s'il s'agit là d'une somme relativement modeste, tous nouveaux travaux de construction augmentent les craintes du Canada de voir mené à terme ce projet déjà partiellement construit. En l'absence de toute modification importante des plans, ces travaux semblent mener inévitablement vers l'achèvement d'ouvrages dont les effets constitueront ultimement une violation du Traité sur les eaux limitrophes.

Les inquiétudes du Canada ont été quelque peu dissipées lorsque le département de l'Intérieur a annoncé en novembre 1980 que la part de la somme de 9,7 millions de dollars affectée aux aspects du projet ayant des incidences au Canada serait placée dans un "fonds de réserve" en attendant l'achèvement des consultations avec le Canada. Cependant, en décembre le Bureau de gestion et du budget (Office of Management and Budget) des États-Unis a refusé son approbation. En dépit des assurances officieuses du département de l'Intérieur selon lesquelles l'argent ne sera dépensé que pour les travaux dans la région de West Oakes, qui n'ont aucune incidence pour le Canada, les incertitudes liées au projet demeurent une source de préoccupation.

Les États-Unis ont proposé que des consultations bilatérales soient tenues en mars cette année. Des experts scientifiques et techniques canadiens ont été mis au fait des derniers progrès techniques aux États-Unis, afin que tous les participants soient bien au courant des questions techniques qui seront débattues.

Le Canada craint que l'achèvement du projet dans sa conception actuelle, qui ne prévoit aucune protection contre les transferts de biotes entre les bassins, ne cause de graves dommages au Canada, en contravention des dispositions du Traité sur les eaux limitrophes.

LOVELL - FORM 606-B
PROCÉDÉ Plastiflex® PROCESS
MONTREAL, QUÉBEC

Canada-U.S. Automotive Trade

Total Canada-U.S. automotive trade in 1979 reached an all-time high of Cdn \$25.9 billion, or 29.2% of all bilateral merchandise trade with the U.S. The Canadian deficit in automotive trade with the U.S. also reached a record level of \$3.1 billion (\$2.65 billion for bilateral trade in automotive products covered by the Auto Pact). Preliminary data for 1980 shows an improvement of almost \$1 billion in Canada's bilateral trade deficit in automotive products. Reflecting the drop in automotive sales in both the U.S. and Canada, however, the total two-way automotive trade has also slipped by \$3.4 billion from the 1979 level.

A predominant proportion of cross-border automotive trade moves under the provisions of the Canada-U.S. Automotive Products Trade Agreement which was negotiated between the two governments in 1964. The Auto Pact sets out the terms and conditions under which a measure of reciprocal duty-free access is provided with the objective of creating a broader market for automotive products within which the full benefits of specialization and large-scale production can be achieved. The U.S., for its part, grants general duty-free entry to Canadian-produced motor vehicles and original equipment auto parts providing they contain at least 50% North American content. The Canadian implementation of the Auto Pact differs from that of the U.S. in several respects, chiefly: 1) duty-free importation of motor vehicles and parts is restricted to "designated motor vehicle producers"; 2) duty-free importation has been extended on a most-favoured-nation basis (i.e. qualified motor vehicle producers may import eligible articles under the Auto Pact duty-free from any British Preferential or most-favoured-nation country).

In order to qualify as a "designated Canadian motor vehicle producer" under the Auto Pact certain basic conditions must be met. These include the maintenance, on an annual basis, of a minimum level of vehicle production in Canada relative to vehicle sales in the Canadian market (i.e. the "production to sales ratio") and achievement of a minimum annual level of Canadian Value-Added (CVA) from automotive-related activity.

Although it is generally acknowledged that the Auto Pact has provided mutual benefits to Canada and the U.S. in terms of an overall increase in production, employment and trade, the Canadian performance under the Pact in certain areas has been a cause for concern. With regard to auto parts and components, for instance, Canada has had a substantial trade deficit with the United States

in every year of the agreement and the parts deficit has been steadily increasing since 1970 to reach a record level of \$4.2 billion in 1979, with a slight improvement indicated in 1980. The Canadian deficit in auto parts trade has been offset, to some extent, by a traditional trade surplus in motor vehicles. However, the overall Canadian trade balance under the Auto Pact has worsened considerably since the early 1970's when Canada was in a surplus position. A further area of concern with respect to Canadian automotive activity relates to what has been termed the "truncated" nature of the Canadian industry-- that is, the tendency for Canadian subsidiary firms to rely on their U.S. parent companies for research and development, engineering and design, management functions and investment and sourcing decisions.

In addition to those concerns arising out of past performance, the revolutionary changes taking place in the automotive industry and the uncertainties as to the future shape of the automotive world inject a new element into the Auto Pact situation. The sudden and dramatic consumer shift to smaller, more fuel-efficient vehicles has resulted in a major increase of vehicle imports into North America and has signalled the advent of the "world car" era. These developments, combined with the impact of an economic recession, have had serious effects on employment and production in the Canadian automotive industry.

Conversion of existing model lines to produce the new generation of vehicles requires capital expenditures of an order of magnitude unprecedented in the history of the industry and at a time when manufacturers are facing severe cash flow problems as a result of slack consumer demand. The impact is also being felt by parts and material suppliers and product obsolescence has taken a heavy toll on Canadian parts producers, resulting in closure of certain facilities. As the manufacturers undertake restructuring, production shifts, and introduction of new technologies required to adjust to the new "world car" scenario, there is also the question of the influence on decision-making, of increasing use of investment incentives and other levers in jurisdictions around the world including the United States.

Against this background, Canada-U.S. consultations were initiated, at the request of the Canadian Government, under the provisions of Article IV of the Canada-U.S. Auto Agreement at a meeting in Ottawa between Hon. Herb Gray and U.S. Trade Representative Governor Reubin Askew on April 21, 1980. The first consultative meeting was held in Washington

on June 27 between delegations headed by the Hon. Herb Gray and Governor Askew and consultations have continued at the levels of officials.

In addition to questions related to the Auto Pact and the emerging global trading environment, a further area of interest and concern in the automotive sector relates to the rising penetration of imports into the North American market, particularly from Japanese vehicle manufacturers. Preliminary indications are that imports of Japanese vehicles into Canada in 1980 were at a level of over 170,000 units--more than double that in 1979, although only about 20% above 1978 imports. Nevertheless, the growth in market penetration by Japanese autos has been less significant in Canada than in the U.S., where Japanese cars accounted for about 21% of total new car sales in 1980 (as compared to under 15% in Canada).

The growth in Japanese exports to several world markets has resulted in pressures for import-restrictive action in both North America and Europe. As a result, the Japanese Government has requested that Japanese auto manufacturers exercise caution in their exports to any area or country, with specific reference to the United States, Canada and certain member states of the European Community. A U.S. import relief investigation under Section 201 of the U.S. Trade Act ended in November 1980 with a decision that increased vehicle imports were not a "substantial" cause of serious injury to the U.S. auto industry, on the basis that the change in consumer preferences and the decline in demand for autos were more important factors. The possibility remains for some action by the U.S. Administration or Congress, however, and Canada is following closely developments on this front, including legislative proposals in the U.S. Congress.

In an effort to seek positive solutions to automotive trading questions with Japan, the Canadian Government has also launched initiatives aimed at enhancing the degree of Canadian content in Japanese cars sold both in North America and world markets by increasing Canadian auto parts sales to Japan and encouraging Japanese firms to consider Canada as a location for North American production facilities. To this end, the Hon. Herb Gray visited Tokyo in August 1980 for discussions with the Japanese Government and private sector. There has been follow-up activity, including exchanges of automotive parts sourcing and investment missions, and, at a meeting between Minister Gray and Japanese Minister of International Trade and Industry, Rokusuke Tanaka, on the occasion of the latter's visit to Ottawa in January 1981, the commitment of the Canadian and Japanese Governments to seeking further progress in this area was reaffirmed.

Échanges canado-américains de produits de l'automobile

Ces échanges ont atteint en 1979 un niveau sans précédent, soit 25,9 milliards de dollars canadiens ou 29,2% de tous nos échanges de marchandises avec les États-Unis. Notre déficit au titre des échanges de produits de l'automobile a lui aussi atteint le niveau sans précédent des 3,1 milliards (dont 2,65 milliards en échanges bilatéraux de produits de l'automobile couverts par le Pacte de l'automobile). Des données préliminaires pour 1980 montrent une diminution de près d'un milliard de dollars du déficit de nos échanges bilatéraux au titre de ces produits. Suivant la chute des ventes d'automobiles aux États-Unis et au Canada, la valeur globale de nos échanges de produits de l'automobile a également baissé de 3,4 milliards par rapport à 1979.

Ces échanges sont en bonne part régis par les dispositions de l'Accord canado-américain concernant les produits de l'industrie automobile négocié par les deux gouvernements en 1964. Le Pacte de l'automobile précise les termes et conditions permettant l'importation réciproque en franchise de douane en vue de la création pour les produits de l'industrie automobile d'un marché plus large au sein duquel il sera possible de bénéficier à plein de la spécialisation et de la production à grande échelle. Les États-Unis, pour leur part, accordent un privilège général d'entrée en franchise aux véhicules automobiles et aux pièces d'équipement primitif fabriqués au Canada, à la condition que le contenu nord-américain soit d'au moins 50 pour cent. L'application du Pacte par le Canada diffère à plusieurs égards de celle qu'en font les États-Unis, surtout en ce qui concerne: 1) l'importation en franchise de douane de véhicules et de pièces automobiles est restreinte aux "producteurs de véhicules automobiles désignés"; 2) le privilège d'importation en franchise a été accordé sur la base du traitement de la nation la plus favorisée (c.-à-d. que les producteurs qualifiés peuvent importer des articles autorisés par le Pacte sans avoir à payer le tarif préférentiel britannique ou le tarif de la nation la plus favorisée).

L'admissibilité au titre de "producteur de véhicules automobiles canadien désigné" selon le Pacte est assujettie à certaines conditions de base. Ce sont notamment le maintien d'un niveau annuel minimal de production de véhicules au Canada par rapport au niveau des ventes de véhicules sur le marché canadien (c.-à-d. le "coefficient production/ventes") et l'obtention d'un niveau annuel minimal de valeur canadienne ajoutée par les activités liées à l'industrie automobile.

On reconnaît généralement que le Pacte de l'automobile a fourni des avantages au Canada et aux

États-Unis en termes d'accroissement global de la production, de création d'emplois et de débouchés, mais la performance canadienne a suscité des préoccupations. En ce qui concerne par exemple les échanges de pièces et d'éléments d'automobiles, le Canada a enregistré un important déficit pour chaque année d'application du Pacte, et le déficit des échanges de pièces s'est constamment accru depuis 1970 pour atteindre le chiffre record de 4,2 milliards en 1979; on s'attend à une légère amélioration en 1980. Ce déficit dans les échanges de pièces a été en partie compensé par les excédents que nous procurent habituellement les échanges de véhicules. Toutefois, le solde global de nos échanges dans le cadre du Pacte s'est sensiblement détérioré depuis le début des années 70, alors que le Canada était en position excédentaire. Un autre secteur de préoccupation concerne ce que l'on a appelé la nature "tronquée" de l'industrie canadienne, à savoir la tendance qu'ont les filiales canadiennes à dépendre de leurs sociétés-mères américaines pour la recherche et le développement, le génie et le design, la gestion et les décisions sur les investissements et les approvisionnements.

Outre ces préoccupations découlant de la performance passée, les changements révolutionnaires qui se produisent actuellement dans l'industrie de l'automobile et les incertitudes quant à l'avenir du marché introduisent un nouvel élément dans la situation. La soudaine préférence marquée du consommateur pour des véhicules plus compacts et moins énergivores a entraîné un accroissement substantiel des importations de véhicules en Amérique du Nord et a marqué le début de l'ère de la "voiture universelle". Ces développements, conjugués à l'incidence d'une récession économique, ont eu de sérieux effets sur l'emploi et la production dans l'industrie canadienne de l'automobile.

La transformation des actuelles chaînes de fabrication en vue de produire une nouvelle génération de véhicules exige des investissements sans précédent dans l'histoire de l'industrie et ce, à un moment où les fabricants connaissent de sérieux problèmes de liquidités découlant du ralentissement de la demande. L'incidence est également ressentie par les fournisseurs de pièces et de matériaux, et la désuétude des produits a lourdement taxé les producteurs canadiens de pièces, entraînant la fermeture de certaines installations. Alors que les fabricants procèdent à des restructurations, réaménagent leurs modes de production et introduisent les nouvelles techniques qu'impose le scénario de la "voiture universelle", il se pose également la question de l'influence qu'ont sur les prises de décisions le recours accru aux stimulants à l'investissement et les autres moyens de pression exercés par les gouvernements, y compris celui des États-Unis.

C'est dans ce contexte qu'ont été engagées, sur une demande du gouvernement canadien, fondée sur l'Article IV de l'Accord, des consultations canado-américaines lors d'une rencontre à Ottawa, le 21 avril 1980, entre l'honorable Herb Gray et le représentant américain au Commerce, le Gouverneur Reubin Askew. La première réunion consultative, tenue à Washington le 27 juin, a rassemblé les délégations dirigées par Messieurs Gray et Askew; et les consultations se sont poursuivies au niveau des hauts fonctionnaires.

Outre les questions liées au Pacte et le nouvel environnement commercial global qui émerge, un autre domaine d'intérêt et de préoccupation dans le secteur de l'automobile est la pénétration croissante du marché nord-américain, notamment par les fabricants de véhicules japonais. Il semble que les importations de véhicules japonais au Canada en 1980 aient dépassé le chiffre des 170 000 - soit deux fois plus qu'en 1979, même si ce nombre est supérieur d'environ 20%, seulement, à celui de l'année 1978. Toutefois, la pénétration des voitures japonaises a été moins durement sentie au Canada qu'aux États-Unis, où ces voitures ont représenté quelque 21% de l'ensemble des ventes de nouvelles voitures en 1980 (contre moins de 15% au Canada).

La croissance des exportations japonaises sur plusieurs marchés nationaux a suscité des pressions pour que l'Amérique du Nord et l'Europe imposent des restrictions à l'importation. En conséquence, le gouvernement japonais a demandé à ses fabricants d'automobiles d'exercer de la prudence dans leurs exportations, notamment en ce qui concerne les États-Unis, le Canada et un certain nombre d'États membres de la Communauté européenne. Une enquête sur les importations, entreprise en vertu de la section 201 du U.S. Trade Act, s'est terminée, en novembre 1980, en concluant que les importations accrues de véhicules n'étaient pas une cause majeure de préjudice grave à l'industrie américaine; les enquêteurs ont jugé que l'évolution des préférences du consommateur et la baisse de la demande étaient des facteurs plus importants. Il est toujours possible que l'Administration ou le Congrès des États-Unis prennent certaines mesures, et le Canada suit de près les développements dans ce domaine, y compris les mesures législatives présentées au Congrès américain.

Dans un effort pour trouver des solutions positives au problème du marché des voitures japonaises, le gouvernement canadien a également pris des initiatives visant à valoriser le contenu canadien des voitures japonaises vendues en Amérique du Nord et ailleurs dans le monde en accroissant les ventes de pièces canadiennes d'automobiles au Japon et en encourageant les firmes japonaises à songer à s'implanter au Canada pour leur production en Amérique du Nord. À cette fin, l'honorable

Herb Gray a visité Tokyo en août 1980 pour des discussions avec des représentants des secteurs public et privé du Japon. Parmi les mesures complémentaires à la visite, mentionnons des échanges de missions sur les investissements et les approvisionnements en pièces d'automobiles et, lors d'une rencontre entre le ministre Gray et le ministre japonais du Commerce international et de l'industrie, Rokusuke Tanaka, à l'occasion du passage de ce dernier à Ottawa en janvier 1981, un engagement renouvelé des gouvernements canadien et japonais de tenter d'obtenir de nouveaux progrès dans ce domaine.

DOCS

CA1 EA511 81V30 EXF

Visit to Canada of U.S. President
Reagan : March 1981 = Visite au
Canada du President Reagan (E.-U.)
: mars 1981

43253900

LIBRARY E A/BIBLIOTHEQUE A E



3 5036 20024270 2



External Affairs
Canada

Affaires extérieures
Canada