

Le nouveau programme canadien comporte l'aménagement international des ressources hydro-électriques par des organismes distincts désignés par chacun des gouvernements fédéraux (au Canada, la Commission de l'hydro-électricité de l'Ontario). Le Canada construirait des canaux dans cette section et achèverait la voie maritime depuis Montréal jusqu'au lac Érié.

Le Parlement canadien, tard en 1951, adopta une loi établissant l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, société de la Couronne chargée de construire et de mettre en service les aménagements relatifs à la voie. Il ratifia aussi l'accord conclu avec l'Ontario au sujet de la mise en valeur de l'énergie. Le 30 juin 1952, le Canada et les États-Unis ont soumis à la Commission conjointe internationale des requêtes séparées lui demandant d'approuver les aménagements-clés énergétiques. La Commission a donné son approbation le 29 octobre et, le 4 novembre 1952, le Canada faisait savoir aux États-Unis qu'il ne s'attendait plus à la ratification du traité de 1941.

La mesure finale autorisant l'aménagement hydro-électrique a été prise le 5 novembre 1953, lorsque le président des États-Unis signa un décret exécutif qui désignait la *New York State Power Authority* pour en entreprendre conjointement avec la Commission d'hydro-électricité de l'Ontario l'exécution du projet. La construction commencera en 1954 si les poursuites encore devant les tribunaux en novembre 1953 et qui visaient à empêcher l'État de New-York de participer à cette entreprise en commun échouent.

Section 2.—Statistique financière du transport par eau

Les principales statistiques sur le coût du transport par eau sont les états des dépenses publiques pour les cours d'eau. Ces dépenses peuvent être classées comme immobilisations ou placements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Les revenus d'exploitation sont aussi enregistrés. Dans la mesure où il s'agit d'immobilisations pour améliorations permanentes des cours d'eau, celles de l'administration fédérale sont sans doute les plus considérables. Des municipalités et des sociétés privées ont fait certaines dépenses pour améliorer les ports locaux, mais ces dépenses se limitent presque entièrement aux aménagements de terminus et de docks. Toutefois, les placements dans la navigation, en dehors de la Marine marchande du gouvernement canadien, Ltée, et des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles), proviennent presque entièrement de sources privées. Il n'existe pas de chiffres sur les placements privés dans la navigation sauf ceux qui paraissent dans les rapports des sociétés et qui ne couvrent qu'une partie du champ statistique. Il n'existe pas davantage de statistiques sur les recettes des armateurs provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises.

Immobilisations.—Les seuls chiffres disponibles sur les immobilisations fédérales affectées aux voies d'eau du Canada sont tirés des Comptes publics et des rapports annuels des ministères des Transports, des Travaux publics et des Finances. Toutefois, ces immobilisations ne peuvent être considérées comme une indication de la valeur actuelle des entreprises visées. Les frais d'aménagement de canaux et de voies d'eau ainsi que d'ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada figurent dans ces rapports à leur valeur comptable primitive, aucune déduction n'étant faite des totaux cumulatifs pour dépréciation d'année en année ou pour abandon de vieux ouvrages remplacés, comme les premiers canaux Welland, par exemple. Ces chiffres exagèrent donc d'autant la valeur actuelle des ouvrages en exploitation. Une autre limitation dont il faut tenir compte au sujet de ces chiffres, c'est qu'ils ne comprennent pas les frais d'entretien et