

Au plus fort de la période estivale de construction en 1957, plus de 6,000 hommes étaient employés à la réalisation des ouvrages canadiens de navigation et environ 2,000 hommes à celle des ouvrages américains. Les deux compagnies hydro-électriques—la Commission de l'énergie hydro-électrique de l'Ontario et la *Power Authority of the State of New York*—avaient environ 10,000 hommes à leur service.

Le coût total de l'entreprise de la voie maritime est approximativement de 1,025 millions, réparti ainsi: l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 285 millions; la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, 140 millions; l'Hydro-Ontario, 300 millions; la *Power Authority of the State of New York*, 300 millions. A la fin de 1957, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent avait adjugé des contrats représentant une valeur de 235 millions environ.

La voie maritime est une entreprise rentable et les frais de construction et d'exploitation doivent être récupérés au moyen de péages imposés sur les navires. Les commissions des péages du Canada et des États-Unis sont toutes deux d'avis qu'un régime composite de péage offrirait des avantages à la fois pour la voie maritime et pour ses usagers. Ce régime comporte deux péages parallèles: un péage peu élevé, établi d'après la jauge nette au registre de chaque navire ayant un chargement ou lesté, et un péage plus élevé ayant pour base le tonnage réel des marchandises transportées.

Les administrations canadienne et américaine en sont venues à la conclusion que les navires d'une longueur hors tout d'au plus 730 pieds et d'une largeur d'au plus 75 pieds, peuvent emprunter la voie maritime mais que les navires dont la longueur dépasse 715 pieds ou la largeur 72 pieds doivent rentrer dans la catégorie des navires présentant des caractéristiques qui les assujétissent à un horaire et à des manœuvres appropriés afin de ne pas gêner indûment le trafic normal. Elles sont d'avis que cette façon de procéder sera conforme aux meilleurs intérêts de la voie maritime et de ses usagers.

Section 2.—Statistique financière des transports par eau

Les principales statistiques sur le coût des ouvrages servant aux transports par eau sont les états des dépenses publiques. Ces dépenses peuvent se classer comme immobilisations, ou comme investissements et dépenses d'entretien et d'exploitation. Le revenu d'exploitation est aussi enregistré. La majeure partie des immobilisations pour l'amélioration permanente des voies navigables est fournie par l'administration fédérale. Les immobilisations des municipalités et des entreprises privées se limitent presque entièrement aux aménagements de terminus et de docks. Toutefois, les investissements en navires sont d'ordre presque entièrement privé. Il n'existe pas de chiffres sur ces investissements privés en dehors de ceux qui figurent dans les rapports des sociétés, mais ces sociétés ne répondent pas pour toutes les dépenses intéressant la navigation. Il n'existe pas davantage de statistiques sur le revenu provenant du trafic-voyageurs et du trafic-marchandises des exploitants de navires.

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. Il faut toutefois noter que ces immobilisations ne sauraient être considérées comme représentant la valeur actuelle des entreprises en question. Les frais d'aménagement des canaux et des voies d'eau, ainsi que des ouvrages permanents destinés à faciliter le transport par eau au Canada, figurent dans les livres à leur valeur initiale; ils ne comportent pas de déduction pour amortissement ou pour remplacement d'ouvrages, comme par exemple les anciens canaux Welland. Par conséquent, ces chiffres ont pour effet de gonfler la valeur actuelle des installations en service. En outre, ils ne comprennent pas les frais d'entretien et d'amélioration ni d'exploitation de ces ouvrages, ces frais étant imputés sur le compte du déficit consolidé comme dépenses annuelles et non sur le compte du capital. Le tableau 23, où les immobilisations pour canaux, services de la marine et divers aménagements de transport par eau totalisent 435 millions à la fin de mars 1956, appelle les réserves ci-dessus. La