

jusqu'au cœur même du continent tandis que des navires moins gros, qui empruntaient autrefois le fleuve, sont à même d'écourter de 8 à 10 heures leur trajet entre Montréal et le lac Ontario. Le rôle essentiel du fleuve—celui de fournir des transports par eau à bas prix dont l'essor économique du Canada ne peut plus se passer—se trouve donc accru; les régions industrielles de l'est sont agrandies tandis que dans les régions de l'Ouest, sources de matières premières, l'activité augmente. En ouvrant les régions industrielles, agricoles, minières et forestières de l'Amérique du Nord au commerce océanique du globe, la voie maritime élargie permettra au Canada de mieux faire concurrence sur les marchés d'outre-mer, augmentera le commerce international et resserrera les liens économiques qui existent déjà entre le Canada et les États-Unis. Les deux pays ont heureusement un intérêt commun à la Voie maritime: c'est le grand chemin et le débouché économique et industriel dont tous deux ont besoin.

La Voie maritime constitue en outre un monument durable qui témoigne de l'esprit entreprenant des deux nations et de la compétence de leurs ingénieurs. Les faits suivants indiquent bien l'ampleur du projet: on a adjugé plus de 140 contrats de première importance; on a enlevé 51 millions de verges cubes de terre et dragué 18 millions de verges cubes; 10 millions de sacs de ciment ont fourni plus de deux millions de verges cubes de bétonnage; il a fallu 58,000 tonnes d'acier; et le projet a donné du travail à près de 61,000 personnes, dont les gages ont profité au commerce et aux villes des bords du Saint-Laurent. Le coût total de l'entreprise s'est élevé à 470 millions, dont le Canada a fourni 330 millions; le déplacement des agglomérations a nécessité l'évacuation de 6,500 personnes et entraîné des dépenses de 30 millions de dollars. Les travaux de construction, commencés en 1954, étaient en grande partie terminés dès le printemps de 1959, de sorte qu'on a pu ouvrir la Voie maritime à la circulation le 25 avril de cette année. La Voie maritime du Saint-Laurent a été inaugurée officiellement le 26 juin 1959, par Sa Majesté la Reine Élisabeth II et le président des États-Unis, M. Dwight D. Eisenhower.

Pendant sa première année d'activité, quelques difficultés ont entravé le fonctionnement de la Voie maritime. L'absence d'équipement approprié sur les navires étrangers, une connaissance insuffisante des règlements, des installations de chargement et de déchargement inappropriées et l'insuffisance de pilotes compétents—tout cela gênait parfois la circulation, surtout au canal de Welland; et l'immobilisation d'un navire coûtait de \$1,000 à \$3,000 par jour. Mais la situation s'améliore de plus en plus, et tout porte à croire qu'à la longue les exploitants de navire pourront observer les horaires prévus.

On distinguera plus clairement, dans quelque temps, l'influence de la Voie maritime sur les autres moyens de transport et sur l'ensemble de l'économie nationale. Il y a lieu de croire que les transports ferroviaires en souffriront au début mais l'industrie et les marchés prendront un nouvel essor, grâce au commerce accru de la voie élargie, ce qui dédommagera largement les chemins de fer des réductions subies pendant une courte période. Il se peut aussi que les transports routiers de long parcours soient un peu réduits, sans pourtant que les transports de courte distance soient en rien diminués. A cause du trafic accru qui doit emprunter la Voie maritime et de la désuétude de plus en plus marquée des navires d'eaux intérieures de la marine marchande canadienne, il faudra sans doute construire quelques nouveaux navires; mais à part cela, il paraît peu probable que la Voie maritime entraîne une augmentation appréciable de l'activité des chantiers canadiens. On a déjà construit quelques nouveaux vaisseaux destinés au commerce de la Voie maritime; et l'on s'attend à ce que la construction de plusieurs navires des lacs, non destinés à la navigation océanique, fournisse plus tard du travail. En outre, la transformation de quelques petits navires de canal en gros navires des lacs a déjà occupé quelque peu nos chantiers, mais il est peu probable qu'on effectue d'autres transformations de ce genre. La quantité de réparations maritimes confiées à nos chantiers dépendra sans doute du nombre de navires marchands des eaux intérieures (y compris des bâtiments étrangers) qui emprunteront la Voie maritime; mais, à cause du prix élevé des réparations effectuées dans les chantiers canadiens, on ne peut guère s'attendre à ce que des océaniques étrangers fassent appel à leurs services.