

tonnes seulement de papier-journal empruntent les canaux du Saint-Laurent pour se rendre aux États-Unis. Le bois d'œuvre en provenance de la Colombie-Britannique et des provinces Maritimes qui est destiné au centre du Canada et aux États-Unis est transporté surtout par chemin de fer; le bois d'œuvre de la Colombie-Britannique est aussi acheminé vers l'Est par mer via le canal de Panama.

La plus grande partie du charbon qui est transporté sur les Grands lacs vient des ports du lac Érié aux États-Unis, bien qu'une faible quantité provienne de South Chicago. Comme il a déjà été mentionné, la majeure partie de ces expéditions de charbon ne traverse pas les canaux. L'ouverture de la Voie maritime a influé sur le transport du charbon dans l'est du Canada puisque de plus gros navires peuvent pénétrer dans les Grands lacs et en sortir sans effectuer de transbordement, ce qui a amélioré le marché du charbon des États-Unis au Canada. Elle a été, cependant, désavantageuse pour l'industrie du charbon de la Nouvelle-Écosse, qui reçoit du gouvernement du Canada une subvention pour le transport. Il existe aussi sur les canaux du Saint-Laurent un trafic descendant de coke, peu important, en provenance des États-Unis.

En Ontario, les ports de Sarnia, de Toronto et de Port Credit sont les principaux centres canadiens de distribution de l'essence et des produits pétroliers dans la région des Grands lacs, alors que Montréal est le principal centre de distribution pour la région du Saint-Laurent. La Voie maritime a ouvert un marché potentiel pour le pétrole étranger dans le centre du Canada. Les raffineries de Montréal s'approvisionnent déjà entièrement au Venezuela, aux Antilles britanniques et au Moyen Orient. On est d'avis que la Voie maritime permettra une plus grande concurrence de la part des entreprises pétrolières étrangères puisque de gros pétroliers transportant environ 70,000 barils seront en mesure d'approvisionner les raffineries de Toronto et de Sarnia, sans compter que la même situation pourra se présenter pour d'autres produits raffinés.

Le sable, le gravier et la pierre représentent une valeur unitaire peu élevée et se transportent généralement dans des chalands. Ces denrées constituent un trafic considérable dans la région des Grands lacs mais elles sont de peu d'importance sur le Saint-Laurent; seules de faibles quantités descendent de la région d'Oka pour aboutir à Montréal.

Empruntent aussi le réseau du Saint-Laurent certaines denrées en vrac, comme le ciment, le gypse, le quartzite, le spath fluor, le soufre, les engrais chimiques etc., qui sont expédiés en quantités relativement petites et les denrées diverses comme le sel, le sucre, le poisson et les marchandises en colis. Les marchandises diverses, qui se composent de produits de dimensions et de poids différents, ont une valeur unitaire élevée et rapportent un revenu considérable aux armateurs.

**Financement de la Voie maritime.**—Le rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'année 1959 renferme l'état financier de la première année d'exploitation. En vertu de la loi, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et les autorités aux États-Unis sont tenues d'exiger des péages ou taxes pour les navires et les cargaisons qui utilisent la Voie maritime, ce qui permettra de récupérer les sommes engagées pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime et de payer les intérêts et l'amortissement des immobilisations au cours d'une période de cinquante ans. Ainsi, d'après une estimation du trafic-marchandises annuel sur une période de 50 ans, il a été établi un tarif de péages qui serait assez élevé pour couvrir les frais mais assez bas pour encourager le trafic maritime. Le revenu des péages provenant de la section de la Voie maritime comprise entre Montréal et le lac Ontario est partagé entre les États-Unis et le Canada proportionnellement aux dépenses respectives que les deux organismes ont dû faire pour sa construction. Sur le revenu des péages de 1959, le Canada a reçu environ 73 p. 100 et les États-Unis le reste, soit 27 p. 100. Les péages provenant du canal de Welland reviennent exclusivement au Canada.

Le revenu total des péages de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 s'est élevé à \$9,214,475, dont \$7,105,279 représentent les péages appliqués à la traversée des nouvelles écluses de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario, \$1,224,062 proviennent des péages du canal de Welland et \$885,134, d'autres services.