

Les dépenses d'administration, d'exploitation et d'entretien ont atteint \$3,953,000, laissant un revenu net de \$5,261,000 avant de satisfaire aux services des intérêts et aux frais d'amortissement. Ces deux derniers chapitres se sont élevés à \$11,949,000, dont \$7,994,000 représentent l'intérêt à payer sur les emprunts contractés auprès du gouvernement du Canada. Ainsi, la section canadienne de la Voie maritime a subi une perte de \$6,688,000. Ce déficit considérable est attribuable à un trafic inférieur aux prévisions établies à ce sujet. A la fin de mars 1960, un versement d'intérêt de \$5,000,000 a été effectué au gouvernement fédéral du Canada.

A cause d'une entente internationale, il ne peut être apporté aucune modification au régime des péages avant 1964, alors que ceux-ci feront l'objet d'une révision. Toute hausse des péages amènerait probablement une diminution du nombre des navires empruntant la Voie maritime. Si, au cours de la période d'amortissement de 50 ans, les frais de construction de la Voie maritime ne peuvent être récupérés, il y aura peut-être prolongation de cette période. Au cours de la période de développement des dix premières années environ, le service de la dette peut être différé et l'accroissement du trafic rapportera nécessairement plus de revenus, ce qui permettra le remboursement de tous les frais de construction et des intérêts.

**L'avenir de la Voie maritime.**—Une saison de navigation de 230 jours environ (de la mi-avril à la mi-décembre) attribuable au climat et les dimensions des écluses et des canaux sont les seules servitudes de la Voie maritime. Il faudra à un moment donné adapter ces écluses et ces canaux aux futures exigences techniques de la navigation. La capacité du canal de Welland fait l'objet d'améliorations grâce à la construction de murs d'amarrage qui permettent aux navires de pénétrer rapidement dans les écluses et au canal de recevoir un plus grand nombre de navires à la fois.

Un réseau de téléimprimeurs, installé au cours de l'hiver de 1959 et raccordant toutes les écluses du Saint-Laurent et du canal de Welland, permet de communiquer rapidement tout renseignement concernant les navires, par exemple, un retard attribuable à une difficulté, et de renseigner les autorités portuaires sur l'arrivée probable des navires. On peut ainsi attribuer les postes à quai à l'avance et réaliser un chargement et un déchargement plus rapide. En outre, à mesure que de plus gros navires utiliseront la Voie maritime, le tonnage augmentera plus rapidement que le nombre des navires.

Il semble désormais matériellement possible de tenir la Voie maritime et ses ports ouverts toute l'année, quoique l'entretien d'écluses libres de glaces ne soient pas encore économique. Cependant, plus la Voie maritime vers le trafic s'accroît et les frais de transport diminuer, plus on sera porté à allonger la saison de la navigation. On compte que par suite de l'accroissement du transport du minerai de fer, des grains, du charbon etc., 50 millions de tonnes de marchandises passeront chaque année par la Voie maritime du Saint-Laurent d'ici une dizaine d'années. Cette augmentation du trafic se fera graduellement et résultera de l'expansion de l'économie en général du continent et du commerce étranger du Canada. Mais on peut d'ores et déjà prétendre que la Voie maritime du Saint-Laurent a joué le rôle qui lui était destiné, c'est-à-dire, une voie de transport par eau peu coûteuse conduisant au cœur même du continent, tant pour le Canada, les États-Unis et les autres pays.

#### **Sous-section 5.—Services fédéraux de la marine**

Les services étudiés dans la présente sous-section sont ceux qui se rattachent au balisage, y compris l'entretien du chenal du Saint-Laurent, à l'inspection des bateaux à vapeur, au pilotage et aux équipages ainsi qu'à l'activité des Paquebots nationaux du Canada (service des Antilles).

**Balisage.**—Le balisage comprend les phares et tout le réseau des signaux maritimes de danger établis sur les côtes orientale et occidentale du Canada, sur la baie et le détroit d'Hudson, le fleuve et le golfe Saint-Laurent, le fleuve Mackenzie et les passages dans l'Océan Arctique, les rivières et lacs intérieurs et à l'entrée des ports; c'est un réseau très