

jusqu'au lac Supérieur, en les élevant d'une vingtaine de pieds grâce à l'une des quatre écluses des États-Unis, ou à l'écluse canadienne de Sault-Sainte-Marie. Ensuite vient le long trajet dans les eaux non abritées du lac jusqu'à la tête des lacs aux États-Unis, à Duluth-Superior, ou la tête des lacs au Canada, à Thunder Bay, au coeur même du continent nord-américain, à 2,300 milles de l'océan Atlantique.

Bilan financier

Suivant les chiffres les plus récents, le Canada aura déboursé environ 340 millions de dollars pour de nouveaux travaux sur la Voie maritime proprement dite, de Montréal au lac Erié. Le long des tronçons internationaux du fleuve, les travaux auront coûté aux États-Unis environ 130 millions. (Les deux organismes d'énergie hydro-électrique auront consacré 600 millions à l'aménagement de la centrale de Barnhart, soit 300 millions déboursés par l'Hydro-Ontario et 300 par la *Power Authority* de l'État de New York.) Ces capitaux proviennent d'émissions d'obligations et d'emprunts divers et sont amortis par les revenus qu'apporte la vente d'énergie.

En vue de recouvrer les frais de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages de navigation, on perçoit des péages établis selon un tarif publié. (Les péages provenant de l'exploitation de la section de Montréal au lac Ontario de la Voie maritime sont répartis entre le Canada et les États-Unis en fonction des frais annuels respectifs des deux organismes nationaux de la Voie maritime -- 73 pour cent à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (Canada) et 27 pour cent à la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* (États-Unis). Tous les péages provenant de la navigation dans le canal de Welland reviennent à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Trafic

Durant une saison de navigation, allant du 1^{er} avril au 12 décembre, l'intensité du trafic augmente à mesure qu'on approche de l'extrémité amont de la Voie maritime. En 1970, quelque 51.1 millions de tonnes de marchandises ont passé dans la section de Montréal au lac Ontario de la Voie maritime du Saint-Laurent, et plus de 62.9 millions de tonnes dans la section du canal de Welland. Au cours de la saison de navigation de 1970, les écluses du Sault ont vu passer plus de 101.4 millions de tonnes. Cette voie navigable est essentiellement une route de marchandises en vrac; de fait, plus de 90 pour cent du trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent proprement dite est de cette nature. De 15 à 20 millions de tonnes de minerai de fer sont transportées de Sept-Îles et des autres ports amont du Saint-Laurent vers Hamilton et Ashtabula. A peu près autant de tonnes de grains des Prairies canadiennes et des États du Mid-West américain sont transportées de la tête des lacs et d'autres ports des lacs jusqu'aux élévateurs de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec et vers les marchés d'outre-mer.