

d'un super-port, et l'on constate également un accroissement notable des autres services et installations portuaires. Sur le plan des coûts, les inconvénients de la route de la Voie maritime, du point de vue de l'expédition des grains vers l'Europe, (Tableau 2), proviennent principalement du coût supplémentaire du transport par eau--(1). Ainsi, en 1968-1969, il en coûtait, pour expédier directement le blé outre-mer à partir de la Tête des Lacs, près de quatre cents de plus par boisseau, que par la route du Pacifique et il en coûtait 5,7 cents de plus par boisseau pour l'expédier par la route des ports du Saint-Laurent.--(2) Les péages de la Voie maritime ne constituent qu'une partie relativement faible du coût total du transport des grains par ces routes jusqu'en Europe, soit 1,3 cent le boisseau--(3) ou 3% environ du coût total du transport. Il est peu probable qu'une augmentation des péages, à moins qu'elle ne soit très importante, fasse pencher beaucoup la balance en ou réduise

-
- (1) Étant donné que, depuis quelques années, les grandes expéditions de blé en vrac sont faites de plus en plus à destination de l'Europport d'Anvers-Rotterdam, d'où le blé est transbordé à destination du Royaume-Uni et d'autres ports européens, cette route constitue, pour les coûts de transport du blé, un meilleur exemple que la route directe jusqu'au Royaume-Uni (Tableau 2).
 - (2) Une partie de cette disparité des tarifs par les ports du Saint-Laurent est sans doute compensée par les avantages que représente sur le marché le fait de disposer de grains prêts à être livrés pendant les mois d'hiver, alors que la Voie maritime est fermée. L'avantage économique de la route des ports du Saint-Laurent par rapport à l'expédition de grains faite l'hiver par chemin de fer jusqu'aux ports des provinces maritimes est devenu très important.
 - (3) Sur la section Montréal - Lac Ontario.