

et \$0,90 par tonne de cargaison générale. Au canal de Welland, le péage était de \$0,02 par T.J.B., de \$0,02 par tonne de cargaison en vrac et de \$0,05 par tonne de cargaison générale.

L'expression "cargaison en vrac" s'applique aux grains, au minerai de fer, au charbon et à des liquides comme les produits pétroliers. Une "cargaison générale", comme l'expression le laisse sous-entendre, désigne la plupart du temps des produits manufacturés.

Les taux de péage de 1959 furent fixés dans l'espoir d'obtenir directement des utilisateurs les revenus nécessaires pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, ainsi que l'intérêt sur les emprunts, et pour rembourser le capital sur une période de cinquante ans.

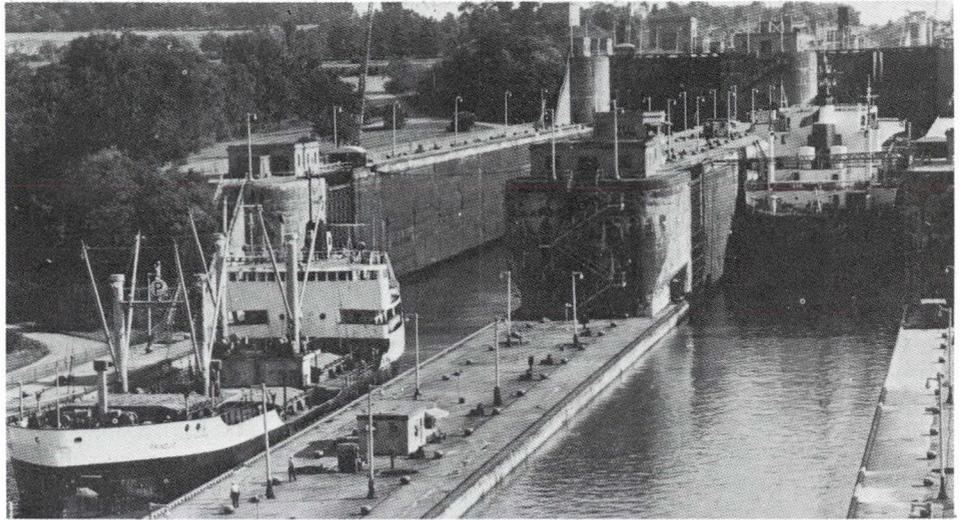
Il n'en a pas été ainsi pour le Canada. Les revenus tirés des péages perçus dans la section entre Montréal et le lac Ontario sont divisés entre les deux pays: 73 pour cent pour le Canada et 27 pour cent pour les États-Unis. Alors que ces derniers ont obtenu une remise d'intérêts en 1970 et peuvent maintenant enregistrer chaque année un remboursement d'une partie de leur dette, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a encouru une dette énorme et croissante qui pourrait, à son rythme actuel d'accroissement, atteindre un milliard de dollars d'ici 1981.

#### Saignée financière

Le boulet qu'a traîné le Canada a été le canal de Welland. Les péages modestes fixés en 1959 pour ce canal furent suspendus par le gouvernement en 1962. Des droits d'écluse de 800\$ par navire, indépendamment de son tonnage ou de sa cargaison, et de 400\$ pour un navire sur lest ont été mis progressivement en application entre 1967 et 1971, mais n'ont pas produit assez de revenus pour couvrir le quart des frais d'exploitation et d'entretien de cette section.

Jusqu'en 1973, la section entre Montréal et le lac Ontario a eu un surplus d'exploitation assez considérable pour couvrir ses propres frais d'exploitation et le déficit du canal de Welland, même si les revenus n'ont jamais permis de rembourser ni le capital ni les intérêts.

Depuis 1973, les frais d'exploitation et d'entretien ont dépassé les revenus, et le déficit a continué de s'accroître.



L'ajustement périodique des taux de péage visant à tenir compte de l'inflation, pratique commerciale normale, aurait pu éviter ou atténuer le problème. Deux révisions ont, de fait, eu lieu depuis 1959, en 1964 et en 1967, et dans les deux cas, les recommandations du Canada d'augmenter les péages n'ont pas obtenu l'accord des États-Unis. La position des États-Unis est compréhensible. Le capital et les frais d'exploitation et d'entretien qu'ils ont engagés dans la Voie maritime sont de beaucoup inférieurs à ce qu'ils représentent pour le Canada.

"Le Canada beaucoup plus que les États-Unis a intérêt à disposer d'une voie maritime donnant accès à l'Ouest via les Grands lacs", indique M. Paul Normandeau, président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Actuellement, la dette de l'Administration se chiffre par 625 millions de dollars versés en prêts pour la construction de la section entre Montréal et le lac Ontario et la rénovation du canal de Welland, terminée en 1972. En outre, l'Administration doit plus de 220 millions de dollars en intérêts ajournés.

Dans son rapport annuel de 1975, M. Normandeau précise: "Cette triste situation financière donne une fausse impression de la Voie maritime et cache sa valeur réelle pour le Canada, son succès d'exploitation et sa viabilité économique d'ensemble. Évaluée en termes de tonnage, l'importance économique de la Voie maritime est mise en lumière par la croissance appréciable de cette dernière au cours des dix-sept ans d'exploitation.

"La navigation dans la section entre

Montréal et le lac Ontario est passée d'une moyenne de quelque 12 millions de tonnes, pour les années précédant immédiatement 1959, à 57,6 millions de tonnes en 1973 qui reste une année record. Des augmentations comparables, atteignant 67,2 millions de tonnes en 1973, ont été enregistrées dans la section du canal de Welland".

La solution proposée par M. Normandeau est la suivante:

a) transformer la dette d'emprunt de 625 millions de dollars en actions détenues par le gouvernement fédéral;

b) transformer les 220 millions de dollars d'intérêts impayés en un prêt sans intérêt à être annulé;

c) verser par année à la trésorerie fédérale un pour cent des 625 millions de dollars investis par le gouvernement dans la Voie maritime.

d) hausser les péages afin de fournir à l'Administration de la Voie maritime assez de revenus pour couvrir les frais d'exploitation annuels et les immobilisations normales, et pour permettre le remboursement d'un pour cent au gouvernement;

e) établir des taux uniformes de péage pour le canal de Welland et la section entre Montréal et le lac Ontario.

"L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, indique M. Normandeau, deviendrait ainsi la société rentable qu'elle devait être au début — capable de fixer des objectifs financiers réalistes, essentiels pour la gestion, car ils favorisent l'efficacité et le bon moral au sein de l'organisme."

#### Solution adéquate

M. Normandeau considère l'arrangement comme une solution adéquate, car il permet de dégager les usagers