

A travers l'histoire du Canada, cette route fluviale joue le même rôle essentiel : fournir un moyen de transport bon marché. Ce facteur a été et reste de première importance pour le développement économique du Canada. Des moyens de transport à bas prix sont nécessaires pour couvrir les longues distances entre les diverses régions du Canada. Le Saint-Laurent assure la liaison entre les régions industrielles de l'Est et les régions productrices de matières premières de l'Ouest. En outre, le transport bon marché, par le fleuve, des marchandises provenant des régions de l'Atlantique-Nord est un facteur également important dans la concurrence que le Canada doit livrer aux pays d'outre-mer. Le Canada est la quatrième nation commerçante du monde et dépend de ces marchés d'outre-mer pour l'exportation d'un grand nombre de marchandises : céréales, minéraux, produits forestiers, quelques produits manufacturés, de même que pour ses importations destinées aux consommateurs et aux fabriques. Par ailleurs, depuis plusieurs années, une proportion croissante du commerce extérieur s'est fait avec les États-Unis. Dans cet acheminement du nord au sud, la voie fluviale est aussi d'une importance capitale.

Six provinces canadiennes et huit États des États-Unis se partagent cette grande route maritime. Cette région, représentant une portion du continent avec forte concentration de la population des deux pays, est l'une des plus industrialisées du monde. De cette étendue desservie par le Saint-Laurent on tire environ les quatre cinquièmes de la production de fer et d'acier des États-Unis et du Canada, la même proportion de céréales, les deux tiers des produits manufacturés, un quart des produits chimiques et du pétrole raffiné. Le transport bon marché par eau a été un important facteur de cette concentration industrielle.

Le volume du trafic sur les Grands lacs a été en 1955 de près de 200 millions de tonnes nettes (tonne nette = 2,000 livres). Ce trafic doit se faire au cours d'une saison de navigation d'environ 230 jours, de la mi-avril à la mi-décembre. Les navires canadiens en transportent environ 40 millions de tonnes et les navires américains la majeure partie de 160 millions. Les océaniques qui peuvent remonter les canaux du Saint-Laurent en chargent une petite quantité. Ces dernières années, le trafic annuel par les canaux du Saint-Laurent s'est élevé à près de 10 millions de tonnes. Presque toutes les cargaisons sur les Grands lacs et sur les canaux du Saint-Laurent se composent de produits en vrac d'une faible valeur unitaire, dont les plus importants sont le minerai de fer, les céréales, le charbon, les produits forestiers et les dérivés du pétrole.

VOIE FLUVIALE ET MOYENS DE TRANSPORT

Du niveau du lac Supérieur, la voie maritime intérieure des Grands lacs et du Saint-Laurent s'abaisse au niveau de la mer en cinq paliers : 1° la rivière Sainte-Marie entre les lacs Supérieur et Huron, avec une chute de 21 pieds ; 2° le passage Sainte-Claire-Détroit reliant le lac Huron au lac Érié, avec une chute de 8 pieds ; 3° le canal Welland, du lac Érié au lac Ontario, avec une chute de 326 pieds ; 4° le Haut-Saint-Laurent, du lac Ontario à Montréal, avec une chute de 225 pieds ; et 5° le long trajet de Montréal à la mer, avec une chute de 20 pieds.

Bien que les nombreux rapides et chutes entre le lac Supérieur et Montréal représentent un véritable actif pour le Canada en tant que source d'énergie électrique, ils ont considérablement augmenté les difficultés de la navigation sur la voie maritime des Grands lacs et du Saint-Laurent. La construction s'est poursuivie de façon intermittente depuis plus d'un siècle, mais il reste encore beaucoup à faire. Seul les petits navires océaniques de 1,500 tonneaux peuvent aujourd'hui se rendre de l'Atlantique à la tête des Grands lacs. Le volume du trafic sur les Grands lacs et le Saint-Laurent est actuellement limité par l'insuffisance des installations de navigation entre Montréal et le lac Ontario. Ces installations divisent la voie entière en trois sections.

La section est, à eaux profondes, va de Montréal à la mer et comprend le chenal du Saint-Laurent qui s'étend de Montréal à 30 milles en aval de Québec. Les dragues de l'État canadien maintiennent ce chenal à une profondeur de 35 pieds, afin que la plupart des océaniques puissent naviguer en sécurité jusqu'à Montréal. Il est actuellement élargi et son tracé est redressé en vue de l'intensification du trafic qui se fera sentir à l'achèvement des travaux du Saint-Laurent.