

régulier; ils sont plus rapides que les navires de fret en vrac et quelques-uns prennent des passagers. Les tarifs du fret en ballots sont contrôlés par la Commission des transports du Canada.

Presque tout le trafic sur les canaux du Saint-Laurent, des Grands lacs aux diverses destinations du Bas-Saint-Laurent, est effectué par des navires spéciaux dont les dimensions sont déterminées par l'écluse 17 du canal de Cornwall (voir p. 845). Des 189 navires canadiens faisant le service des canaux, 37 sont des pétroliers, 17 transportent du fret en ballots et 135, des cargaisons sèches. Ces cargos jaugeant un tonnage réel de 2,350 à 3,000 tonnes, embarquent principalement des céréales et des cargaisons en vrac: minéral de fer et charbon, soufre, bois à pâte, etc.

Dans les années d'après-guerre, le commerce direct entre les Grands lacs et les pays d'outre-mer a accusé une augmentation constante. En 1954, onze sociétés maritimes assuraient des services océaniques à destination et partant des Grands lacs, transportant près de 800,000 tonnes de fret. En 1955, ce commerce a accusé une nouvelle augmentation; 17 sociétés exploitaient régulièrement des services océaniques. Une partie de cet accroissement peut être attribuée à des voyages d'essai effectués en vue de l'ouverture de la voie maritime. On compte qu'à l'achèvement des travaux du Saint-Laurent, le trafic direct avec les pays d'outre-mer s'accroîtra en volume et en valeur. A l'heure actuelle, les cargaisons se composent en grande partie de produits manufacturés: produits de fer et d'acier, automobiles, appareils électriques, verre, produits chimiques, produits d'argile et terre cuites, etc. En 1954, six cargaisons de grains ont été amenées directement aux ports d'outre-mer.

#### INSTALLATIONS PORTUAIRES

Un transport efficace et économique par eau dépend dans une grande mesure de l'équipement des ports, soit des bassins, des quais, des élévateurs à grains, des entrepôts, des installations de chargement et de déchargement, des raccordements de voie ferrée, des cales sèches, etc. Les installations portuaires actuelles des Grands lacs suffisent, dans l'ensemble, au trafic actuel. Port-Arthur et Fort-William, ports jumeaux à la tête des lacs, peuvent recevoir dans leurs élévateurs plus de 90 millions de boisseaux. A l'achèvement de la voie maritime, l'arrivée des océaniques à la tête des lacs nécessitera peut-être de nouvelles installations de chargement et de déchargement.

A Windsor, les principaux bassins appartiennent à des entreprises privées et toute augmentation du trafic nécessitera probablement de nouvelles constructions. A Hamilton également, les compagnies faisant le transport des marchandises en vrac telles que le charbon, l'acier et le minéral de fer, possèdent leurs propres bassins et équipement de chargement et de déchargement. La Commission du port de Hamilton projette des dépenses considérables pour des travaux d'extension comme la construction de bassins et d'élévateurs à grains, pour répondre à l'accroissement prévu du trafic à l'achèvement de la voie maritime. A Toronto, la capacité des silos est d'environ 4 millions de boisseaux; un nouvel entrepôt y a été construit récemment. Les autres ports des Grands lacs et du fleuve qui comptent des élévateurs à grande capacité sont: Midland, Collingwood, Port-McNicoll, Goderich, Sarnia, Port-Colborne, Kingston et Prescott.

Montréal, dans la partie inférieure du Saint-Laurent, est le port le plus important, muni d'excellentes installations pour la manutention des cargaisons. A l'heure actuelle cependant, le port n'est pas équipé pour le déchargement des céréales transportées par les gros bateaux des lacs; ces derniers ne peuvent encore descendre les canaux. On est en train de remédier à cette situation. De plus, l'équipement de chargement et de déchargement de plusieurs élévateurs à grains devra être amélioré. Le 31 décembre 1953, la capacité totale des élévateurs de Montréal était de près de 16 millions de boisseaux. Plus en aval, Sorel possède un élévateur moderne de 3 millions de boisseaux, et Trois-Rivières un élévateur de 5 millions, mais des améliorations s'imposeront probablement en ce qui concerne l'entreposage et le transbordement. Le port de Québec dispose d'un élévateur de 4 millions de boisseaux dont les installations en général demanderont à être améliorées. Si, une fois la voie maritime achevée, les gros navires des lacs pouvaient se rendre à l'est aussi loin que Québec, l'installation d'un outillage approprié de déchargement des céréales, de même que l'extension des installations pour le chargement des océaniques s'avéreraient