

Maritimes est amené vers le centre du Canada et aux États-Unis, principalement par chemin de fer. Le bois de la Colombie-Britannique est aussi acheminé vers l'Est par le canal de Panama.

*Charbon.*—La plus grande partie du charbon transporté sur les Grands lacs vient des ports américains du lac Érié, bien qu'une faible quantité en soit expédiée du port de Chicago-Sud. Comme on l'a déjà mentionné, la plus grande partie des expéditions de charbon ne passe pas par les canaux. Sur les expéditions totales de 1954 (plus de 46 millions de tonnes nettes), 7,400,000 tonnes seulement ont passé par les canaux de Sault Ste-Marie, dont 1,500,000 tonnes seulement à destination des ports canadiens. Environ la moitié des quelque 10 millions de tonnes nettes de charbon importé chaque année au Canada des États-Unis arrive par eau. La majeure partie est débarquée aux ports des lacs Érié et Ontario, mais 1,500,000 tonnes nettes seulement descendent les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Québec. Cette province reçoit aussi du charbon, dont le fret est subventionné par le gouvernement canadien, de Sydney (N.-É.); 95,000 tonnes nettes uniquement remontent le Saint-Laurent jusqu'à Cornwall (Ont.). Le transport du coke en aval dans les canaux du Saint-Laurent, et provenant des États-Unis, est relativement peu important.

*Essence et pétrole.*—Sarnia, Toronto et Port-Credit sont les principaux centres de distribution de l'essence et des dérivés du pétrole pour la région des Grands lacs; Montréal en est le grand centre de distribution pour la région du Saint-Laurent. Toutes les expéditions d'essence vers Fort-William et Port-Arthur en 1954 venaient des ports canadiens, presque la moitié de Montréal et le reste de Toronto et Clarkson (Ont.). Le trafic des produits pétroliers en amont du Saint-Laurent, d'un million de tonnes nettes, s'est fait presque complètement de Trinité (Antilles anglaises) à Port-Credit (Ont.) alors qu'une petite quantité venait de l'Ouest canadien.

Entre 1950 et 1954, le pétrole brut de l'Alberta a été acheminé par pipeline jusqu'à Superior, Wisconsin, et, de là, expédié par pétroliers principalement à Sarnia, Corunna et Clarkson (Ont.). Depuis 1954, cependant, année où l'extension du pipeline de Superior à Sarnia a été réalisé, le transport par eau du brut a décliné sensiblement et, on ne compte plus maintenant qu'un ou deux gros bateaux-citernes en service sur les Grands lacs.

*Sable, gravier et pierre.*—Ces produits en vrac, d'une valeur unitaire peu élevée sont habituellement transportés par chalands. Ils représentent un volume considérable du fret dans la région des Grands lacs. Ils ont, cependant, une importance négligeable sur le Saint-Laurent où de faibles quantités descendent d'Oka, dans le Québec, à Montréal.

*Autres cargaisons.*—En plus des marchandises déjà mentionnées, il faut noter d'autres cargaisons en vrac empruntant le Saint-Laurent: ciment, gypse, quartzite, fluorine, soufre, engrais, etc., qui représentent des quantités relativement faibles, ainsi que des denrées comme le sucre, le sel, le poisson, le fret en ballots, etc. Le ciment est expédié de Belleville à Toronto (Ont.), alors que le gypse est transporté des Maritimes à Montréal où il est transbordé pour passer sur les canaux du Saint-Laurent et jusqu'à Belleville. Le quartzite est amené des rives sud du lac Huron à Welland et Cornwall. La fluorine remonte le fleuve depuis Terre-Neuve. Le soufre est transporté de Sorel (P.Q.) à Cornwall, Hamilton et Thorold (Ont.). Les engrais sont généralement transportés par chemin de fer, bien qu'une petite quantité emprunte les canaux de Sorel à Hamilton. Le sel est expédié de Windsor et Sarnia aux ports des Grands lacs, ainsi qu'à Cornwall et Montréal. Le transport par eau des automobiles et pièces est négligeable. Les cargaisons mixtes qui sont constituées de différents produits de grosseurs et poids différents ont une valeur unitaire élevée et rapportent des revenus considérables aux propriétaires de bateaux, particulièrement dans la partie inférieure du Saint-Laurent.

Cette revue du trafic-marchandises sur les Grands lacs et les canaux du Saint-Laurent illustre l'importance économique de cette route maritime pour le Canada en général, et pour les provinces intéressées, en particulier. Les États-Unis en bénéficient également.