

On a amélioré considérablement la navigation en supprimant l'étranglement du canal de 14 pieds entre Montréal et Prescott; et en assurant sur toute la longueur du chenal une profondeur minimum de 27 pieds. Six canaux du Saint-Laurent, pourvus de 22 écluses, ont été remplacés par quatre canaux à sept grandes écluses, dont deux aux États-Unis, en face de Cornwall, servant à soulever les navires d'environ 225 pieds jusqu'au niveau du lac Ontario. Le canal maritime de Welland, d'une longueur de 27 milles, a été approfondi de 25 jusqu'à 27 pieds. Les vieux canaux, étroits et peu profonds, ne permettaient aux navires qu'un chargement de 3,000 tonnes en moyenne comparativement aux 25,000 tonnes de cargaison en vrac que peuvent maintenant transporter les navires des lacs. Les océaniques peuvent porter une cargaison maximum d'environ 10,000 tonnes.

L'écluse de Saint-Lambert, située à l'extrémité sud du pont Victoria, soulève les navires d'une quinzaine de pieds entre le niveau du port de Montréal et celui du bassin de Laprairie dans un chenal de 8½ milles. L'écluse de la côte Sainte-Catherine élève les navires du niveau du bassin de Laprairie jusqu'au niveau du lac Saint-Louis, situé 30 pieds plus haut. La Voie maritime permet aux navires de contourner les rapides de Lachine le long desquels le chenal parcourt 7½ milles avant d'atteindre le lac Saint-Louis. Située à l'extrémité ouest de ce lac, l'écluse aval de Beauharnois soulève les navires de 41 pieds, leur permet de contourner la centrale hydroélectrique de Beauharnois et un court canal les conduit à l'écluse amont de Beauharnois qui les élève de 41 pieds encore jusqu'au niveau du lac Saint-François. Les 13 milles du canal de Beauharnois aboutissent à ce lac. Jusque-là, c'est au Canada qu'il appartenait de construire les écluses et d'approfondir les chenaux. Le trafic en route vers l'ouest passe ensuite par deux écluses américaines: d'abord l'écluse Snell, qui soulève les navires de 45 pieds et mène au canal Wiley-Dondero (long de 10 milles), ensuite l'écluse Eisenhower, qui élève les navires de 38 pieds et les conduit au lac Saint-Laurent. Située à l'extrémité ouest de ce lac, l'écluse d'Iroquois, construite par le Canada, permet aux navires d'éviter le barrage régulateur d'Iroquois. Ensuite, le chenal traverse la région des Mille-Îles jusqu'au lac Ontario. De Port Weller, sur ce lac, jusqu'à Port Colborne sur le lac Érié, soit une distance de 27 milles, les navires sont soulevés de 326 pieds par une série d'écluses jusqu'au niveau du lac Érié en passant par le canal maritime de Welland. Les écluses ont une longueur de 768 pieds, une largeur de 80 pieds et une profondeur de 30 pieds.

Navires d'eaux intérieures canadiens.—En décembre 1959, les navires sous pavillon canadien qui naviguaient sur les lacs supérieurs et empruntaient les canaux du Saint-Laurent, et dont la jauge brute atteignait au moins 1,000 tonneaux, étaient ainsi répartis:

<i>Genre de navire</i>	<i>Nombre</i>	<i>Jauge brute</i>	<i>Port en lourd</i>
Navires de charge			
Navires de transport en vrac			
Transporteurs de minéral.....	58	464,992	689,350
Navires autodéchargeurs.....	12	42,282	51,550
Navires à cargaison mixte.....	124	273,804	405,850
Chaland à cargaison mixte.....	9	27,442	47,700
Navires à caissage.....	20	55,009	73,500
Navires-citernes.....	41	80,681	117,995
Transbordeurs de wagons.....	1	1,052	...
Navires à passagers.....	5	13,080	...
TOTAL.....	270	958,342	1,385,945

On estime généralement que le coût de transport par tonne-mille à bord des navires de transport en vrac est le moins élevé, à cause de leur conception spéciale et de leur grande capacité. Le port en lourd des plus récentes unités va de 5,000 à 25,000 tonnes. A part les autodéchargeurs, munis de leur propre équipement, ces navires comptent sur des installations portuaires pour le chargement et le déchargement de leurs cargaisons. Les navires à caissage transportent une grande variété de marchandises mixtes: matériel agricole, automobiles et pièces, quincaillerie et matériel électrique. La valeur du caissage