

fleuve et empruntent les canaux du Saint-Laurent, ce qui met en relief la différence d'importance entre le trafic des Grands lacs et celui du fleuve Saint-Laurent. La plus grande partie du trafic de Sault-Sainte-Marie passe dans les quatre écluses des États-Unis; sur un trafic total de 70,920,000 tonnes nettes, en 1959, seulement 1,230,000 tonnes ont traversé l'écluse canadienne. A remarquer aussi la prédominance des expéditions de minerai de fer qui représentent plus de la moitié de toutes les expéditions passant par les canaux de Sault-Sainte-Marie. Le charbon et les produits agricoles, la plus grande partie de ces derniers venant du Canada, ont absorbé plus de 82 p. 100 du reste du trafic.

Sur les 27,500,000 tonnes de trafic direct, ou avec escales, ayant passé dans le canal de Welland en 1959, environ 8,500,000 tonnes étaient transportées entre des ports des États-Unis et des ports canadiens. Le charbon gras (4,600,000 tonnes) et le minerai de fer (1,800,000 tonnes) ont été les principales denrées. Le trafic côtier canadien a atteint près de 6,700,000 tonnes, dont 4,380,000 tonnes de grains, et le trafic côtier des États-Unis s'est élevé à environ un million de tonnes. Les expéditions canadiennes à destination des États-Unis ont atteint 6,800,000 tonnes, dont la plus grande partie était du minerai de fer (5,260,000 tonnes), du papier-journal et de la pâte de bois (440,000 tonnes). Le trafic-marchandises transocéanique des États-Unis a atteint 3,500,000 tonnes et celui du Canada, environ 550,000 tonnes.

Sur les 21,220,000 tonnes de marchandises ayant passé par les canaux du Saint-Laurent en 1959, le trafic côtier canadien atteignait près de 8,100,000 tonnes, dont 3,800,000 tonnes étaient des grains provenant des provinces des Prairies; 1,280,000 tonnes, du minerai de fer et 810,000 tonnes, du pétrole et de l'essence. Le trafic-marchandises du Canada à destination des États-Unis s'est élevé à 5,660,000 tonnes dont la plus grande partie était du minerai de fer (4,980,000 tonnes). Le trafic-marchandises des États-Unis à destination des ports du Canada s'est élevé à 1,760,000 tonnes dont la plus grande partie était du charbon gras (730,000 tonnes). Environ 900,000 tonnes étaient des expéditions transocéaniques directes du Canada et une faible partie représentait du trafic côtier des États-Unis. Une grande partie du reste du trafic-marchandises était constitué par du trafic transocéanique des États-Unis.

Les produits agricoles, comme le blé, l'orge, le maïs, le seigle, la graine de lin, la farine et les autres produits de la meunerie, constituent le groupe le plus important des denrées qui empruntent le réseau du Saint-Laurent à partir des provinces des Prairies jusqu'aux régions orientales du pays, pour parvenir aux marchés intérieurs et aux marchés d'exportation. Les cargaisons descendantes de maïs dans les canaux de Welland et du Saint-Laurent proviennent des États-Unis et de l'Ouest de l'Ontario. Le transport de la farine sur les canaux comptent pour peu, puisqu'il se fait habituellement par chemin de fer.

Jusqu'à l'ouverture de la Voie maritime, les seuls navires à grains à atteindre Montréal et Québec étaient des navires de canal d'une capacité de 100,000 boisseaux, mais la Voie maritime permet maintenant le passage des gros navires des Grands lacs dont la cargaison peut atteindre environ 800,000 boisseaux. Les installations de déchargement conçues pour les navires de canal ont donc dû subir des modifications. Le Conseil des ports nationaux a construit, en 1959, huit installations spéciales (six à Montréal et deux à Québec) qui utilisent à la fois l'élévateur à courroie et à godets qui extrait les grains de la cale et l'appareil pneumatique qui les aspire. Ces nouvelles installations améliorent le taux de déchargement de 50 p. 100 environ (chacune ayant une capacité horaire maximum de 27,000 boisseaux) et n'emploient que la moitié du nombre d'hommes que requiert l'installation classique.

En juillet 1960, un nouvel élévateur à grains a été mis en service à Baie-Comeau, sur la rive nord québécoise du Saint-Laurent, où les navires transportant des Grands lacs un chargement de blé peuvent, après avoir déchargé, prendre une cargaison de minerai de fer pour le retour. Ce centre d'expédition, qui est le plus récent, possède un élévateur d'une capacité de 11,868,000 boisseaux; le chargement s'opère au moyen de courroies jumelées à grande vitesse allant de l'entrepôt jusqu'à douze goulottes surélevées qui déversent les grains dans les navires à raison de 100,000 boisseaux par heure. Cette installation devrait