

apporter un nouveau stimulant au transport efficace des grains à partir des ports lacustres et procurer aux océaniques une source d'approvisionnement en grains accessible à longueur d'année.

Ainsi, la Voie maritime et ses installations devraient vraisemblablement permettre aux grains canadiens de faire meilleure figure sur les marchés d'outre-mer. Bien que les océaniques puissent maintenant se rendre directement dans les ports de la tête des lacs pour y charger des grains à destination d'outre-mer, la plupart des grains expédiés de Port Arthur et de Fort William sont transportés dans des navires des lacs jusqu'à Montréal et aux autres ports en vue de leur exportation; les océaniques n'ont pris que 15,000,000 de boisseaux à la tête des lacs. Les océaniques sont désavantagés du fait qu'ils ne sont pas équipés pour le chargement rapide des grains, de sorte qu'ils retardent les autres navires aux élévateurs.

Le transport à bon marché du minerai de fer et de la pierre à chaux par voie des Grands lacs a constitué l'un des principaux facteurs de l'expansion des industries de l'acier aux États-Unis et au Canada. Les aciéries des États-Unis sont surtout situées dans la région du lac Érié et au sud du lac Michigan, alors que les aciéries canadiennes se trouvent à Hamilton, à Welland et à Sault-Sainte-Marie. Ces industries comptent encore principalement sur le minerai de fer de la chaîne de Mesabi au Minnesota, auquel vient s'ajouter le minerai de fer des régions de Steep Rock et d'Algoma en Ontario. En 1959, la totalité des expéditions de minerai de fer en provenance des ports des Grands lacs a atteint près de 55,000,000 de tonnes nettes; la plupart de ces expéditions provenaient des ports des États-Unis sur le lac Supérieur (soit Superior, Two Harbours, Duluth, Escanaba, etc.), une faible proportion provenant des ports canadiens de Port Arthur et de Michipicoten. Le plus gros du minerai est allé aux aciéries des États-Unis.

Le rendement des mines de Mesabi aux États-Unis est en décroissance, d'où augmentation des frais de production. L'industrie de l'acier des États-Unis a donc recherché de nouvelles sources de minerai afin d'ajouter à l'approvisionnement actuel et, depuis 1954, elle a importé le minerai de fer du Venezuela et du Canada en quantités considérables. La mise en valeur des réserves énormes du Québec et du Labrador, jointe à la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent, apporte aux industries sidérurgiques des États-Unis et du Canada, une nouvelle source de minerai de fer, facilement accessible et à un prix qui peut concurrencer les prix actuels du minerai de la chaîne de Mesabi.

La perspective à long terme de la Voie maritime à titre de route principale pour l'acheminement du minerai du Québec et du Labrador vers les aciéries du Canada central et des États-Unis est excellente. Dans les dix prochaines années, cette région produira peut-être environ 30,000,000 de tonnes de minerai de fer chaque année. Toutefois, les écluses posent certaines difficultés et il a été proposé que le jumelage des écluses du canal de Welland permettrait le passage simultané des navires remontants et des navires descendants. Le mouvement du minerai du Labrador vers les aciéries d'Hamilton, sans transbordement coûteux dans des ports intermédiaires, contribuerait à empêcher la hausse du prix de l'acier. De plus, la Voie maritime permettra aux producteurs d'acier de l'Europe et du Royaume-Uni de livrer une plus vive concurrence sur les marchés du centre du Canada. Avant l'ouverture de la Voie maritime, les frais additionnels de transbordement dans les ports du Saint-Laurent ou de l'Atlantique apportaient un certain degré de protection naturelle à l'industrie canadienne de l'acier.

Les produits forestiers comprennent surtout le papier-journal, la pâte de bois, le bois à pâte et le bois d'œuvre. La plupart de ces produits sont expédiés aux États-Unis par fer plutôt que par eau. Les expéditions de bois à pâte sont les plus importantes puisque, tous les ans, un demi million de tonnes descendent par les canaux de Sault-Sainte-Marie et environ la même quantité monte par les canaux du Saint-Laurent et de Welland. Environ la moitié du bois à pâte est expédiée aux États-Unis et le reste à Thorold (Ont.). La pâte de bois du Canada, tout comme le papier-journal, a des débouchés considérables aux États-Unis mais la plus grande quantité est confiée au chemin de fer. Une certaine quantité de pâte de bois provient de l'Ontario et une autre du Québec passant par les canaux du Saint-Laurent de Baie-Comeau à la région de Chicago. Environ un quart de million de