

Les nouveaux navires à conteneurs voyagent à des vitesses pouvant atteindre 33 nœuds et la durée du séjour dans un port est critique du point de vue économique. C'est pourquoi les installations portuaires sont constamment améliorées et rendues plus efficaces par l'aménagement de rampes spéciales pour les navires à manutention horizontale; de grandes grues pouvant manipuler au moins 20 conteneurs de 15 tonnes à l'heure; des installations spéciales de mise en conteneur; de grands espaces à ciel ouvert pour l'entreposage des conteneurs, des voitures, du bois d'œuvre et des produits en vrac comme le charbon; et des installations pour le chargement et déchargement des trains et camions. A l'heure actuelle, la grande préoccupation est moins la manutention ou le mouvement des navires que l'agrandissement des espaces destinés à l'entreposage des conteneurs.

15.4.3 La voie maritime du Saint-Laurent

On trouvera dans des éditions antérieures de l'*Annuaire du Canada* des renseignements sur les débuts et la progression des travaux d'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent. L'édition de 1956 (pages 843-851) donne des renseignements détaillés sur le trafic de la voie navigable Grands Lacs - Saint-Laurent juste avant le début des travaux, et l'édition de 1960 (pages 871-881) relate l'histoire de la voie maritime au cours de sa deuxième année d'activité. La première décennie de la voie maritime fait l'objet d'un exposé dans l'édition de 1969 (pages 907-911).

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, constituée en corporation par une Loi du Parlement en 1951, a assuré la construction (et ultérieurement l'entretien et le fonctionnement) des aménagements du côté canadien entre Montréal et le lac Érié pour permettre le passage des navires ayant un tirant d'eau de 27 pieds. Au même moment, la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* des États-Unis effectuait des aménagements analogues dans la section des rapides internationaux. La voie maritime fut ouverte à la navigation commerciale le 1^{er} avril 1959 et l'inauguration officielle eut lieu le 26 juin 1959. Lors de sa mise en service, certains canaux secondaires sont passés sous l'autorité de l'Administration de la voie maritime afin que celle-ci en assure le fonctionnement et l'entretien. Ces canaux comprennent celui de Lachine (fermé en 1971), une section du canal de Cornwall (fermée en 1968), une portion du troisième canal de Welland et l'écluse canadienne de Sault-Sainte-Marie. Les navires empruntant ces voies d'eau n'ont pas à acquitter de péages et la présente section ne renferme pas de données se rapportant au trafic qui y circule. Les travaux d'envergure entrepris en 1967 sur le chenal afin de contourner la ville de Welland ont été achevés pour la saison de navigation de 1973.

Trafic de la voie maritime. Les tableaux 15.21 et 15.22 donnent des statistiques globales concernant le trafic sur les canaux du Saint-Laurent et de Welland en 1973 et 1974. Les doubles comptes ont été éliminés de sorte que les chiffres indiquent les quantités réelles de marchandises acheminées par la voie maritime du Saint-Laurent.

En 1974, 3,182 navires transportant environ 25.9 millions de tonnes de marchandises ont remonté la voie maritime et 3,167 navires transportant 34.2 millions de tonnes l'ont descendue. Les navires transocéaniques ont transporté 19.6% de toutes les marchandises, et les navires des Grands Lacs 80.4%. Sur le tonnage global transporté vers l'amont en 1974, la part d'origine canadienne représentait 20.6 millions de tonnes et la part d'origine étrangère 5.3 millions de tonnes; vers l'aval, la part d'origine canadienne était de 27.8 millions de tonnes et les cargaisons à destination ou en provenance de pays étrangers, de 6.4 millions de tonnes.

Dans la section Montréal - lac Ontario, le trafic vers l'amont en 1974 s'est élevé à 23.0 millions de tonnes et le trafic vers l'aval à 21.1 millions de tonnes, ce qui constitue une diminution de 23.4% par rapport à 1973. Les expéditions de minerai de fer des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié représentaient près de 62.1% du trafic d'amont, tandis que le trafic d'aval portait principalement sur les expéditions de grain à l'étranger. Par rapport à 1973, le nombre des transits vers l'amont a diminué de 924 et celui des transits vers l'aval de 941, ce qui indique que le nombre de navires qui ont emprunté cette section de la voie maritime a fléchi de façon spectaculaire. En 1974, les marchandises en vrac constituaient 89.8% des cargaisons empruntant cette section, les principales marchandises acheminées par les canaux du Saint-Laurent étant le minerai de fer, le blé, le maïs, le mazout, le fer et l'acier ouvrés, et l'orge. L'orientation du trafic montre que 33.4% des mouvements ont eu lieu entre des ports canadiens, 40.0% entre des ports canadiens et des ports américains, et 26.3% entre