

Navigation. Les dépenses d'investissement dans les ports sont à la hausse, étant donné que la dimension accrue des navires exige des installations plus éloignées du rivage, le dragage des chenaux, de plus grands bassins de virage et des systèmes plus complexes d'aides à la navigation et au contrôle du trafic. De plus, à cause de considérations touchant l'environnement, il faut souvent opter pour la construction de terminus coûteux.

La conteneurisation se répand de plus en plus, entraînant des modifications profondes dans l'acheminement et la manutention des marchandises. D'importants terminus pour conteneurs sont situés à Saint-Jean (N.-B.), Halifax, Québec, Montréal, Toronto, Vancouver et New Westminster. Le Canadien Pacifique et le Canadien National exploitent un service rapide de trains-conteneurs entre ces ports et les centres intérieurs du Canada et des États-Unis.

Les navires à conteneurs voyagent à des vitesses élevées, 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 (14 t) à l'heure; d'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 d'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

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 (8.23 m). 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 à Sault-Sainte-Marie. 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 15.25 et 15.26 donnent des statistiques globales concernant le trafic sur les canaux du Saint-Laurent et de Welland en 1974 et 1975. 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 1975, 3,559 navires transportant environ 24.3 millions de tonnes (22 millions de t) de marchandises ont remonté la voie maritime, et 3,540 navires transportant 42.6 millions de tonnes (38.6 millions de t) l'ont descendue. Les navires transocéaniques ont transporté 18.9% de toutes les marchandises, et les navires des Grands Lacs 81.1%. Sur le tonnage global transporté vers l'amont en 1975, la part d'origine canadienne représentait 20.0 millions de tonnes (18.1 millions de t), et la part d'origine étrangère 4.3 millions de tonnes (3.9 millions de t); vers l'aval, la part d'origine canadienne constituait 34.2 millions de tonnes (31.0 millions de t), et les cargaisons à destination ou en provenance de pays étrangers 8.4 millions de tonnes (7.6 millions de t).

Dans la section Montréal-lac Ontario, le trafic vers l'amont en 1975 s'est élevé à 21.9 millions de tonnes (19.9 millions de t), et le trafic vers l'aval à 26.1