

La section centrale, 120 milles de Montréal à Prescott, près de l'extrémité du lac Ontario, a une profondeur maîtresse de chenal de 14 pieds, qui est celle des six canaux aménagés dans cette région pour contourner les divers rapides du Saint-Laurent. Ces six canaux sont: 1° le canal Lachine, contournant les rapides du même nom; 2° le canal Soulanges, contournant les rapides des Cascades, des Cèdres et de Coteau; 3° le canal de Cornwall, contournant les rapides du Long-Sault. L'écluse 17 de ce canal limite la dimension des navires à 255 pieds de long, 43 pieds de large et moins de 14 pieds de tirant d'eau; 4° le canal de Farran's Point, contournant les rapides Iroquois; 5° le canal du Rapid Plat, contournant les rapides de Cardinal; enfin, 6° le canal du Galop, contournant les rapides du même nom. C'est cette section peu profonde qui empêche la plupart des océaniques de naviguer au delà de Montréal et qui retient les grands cargos dans les eaux intérieures des Grands lacs.

L'aménagement de la voie maritime améliorera la navigation grâce à un chenal de 27 pieds de profondeur au minimum et à la suppression des six canaux et 22 écluses du Saint-Laurent, qui seront remplacés par trois canaux et sept écluses seulement. Les océaniques d'une capacité d'environ 9,000 tonnes et les plus gros bateaux des Grands lacs, pouvant transporter des cargaisons en vrac d'environ 25,000 tonnes, pourront naviguer le long de cette section beaucoup plus rapidement que le font actuellement les bateaux les plus petits. On estime qu'il leur faudra en moyenne 18.5 heures pour remonter les écluses et 16.5 heures pour les descendre, comparativement à 30.7 heures et 23.7 heures actuellement. Il est superflu de souligner l'accroissement du tonnage transporté et l'économie qui en résulteront.

Les Grands lacs qui succèdent aux canaux du Saint-Laurent, comptent une importante flotte marchande d'environ 750 bateaux battant pavillons canadien et américain. Comme mentionné précédemment, la plupart d'entre eux sont confinés aux Grands lacs à cause du peu de profondeur des canaux du Saint-Laurent. La grosseur des bateaux dans cette région est déterminée par la plus petite écluse du canal Welland qui contourne les chutes et les rapides Niagara entre le lac Ontario et le lac Érié. Y accèdent des navires d'au maximum 715 pieds de long, 75 pieds de large et d'un tirant d'eau de 25 pieds. Les plus gros vaisseaux peuvent caboter dans les lacs Supérieurs, du lac Huron au lac Supérieur par l'écluse MacArthur, à Sault-Sainte-Marie. Quatre écluses plus petites, une en territoire canadien et trois en territoire américain, contournent aussi les rapides à cet endroit. Les chenaux des lacs supérieurs ont actuellement une profondeur de 25 pieds pour la circulation en amont et de 21 pieds pour la circulation en aval.

Le tableau suivant indique le nombre de navires sous pavillon canadien, de 1,000 tonnes brutes et plus, qui naviguaient sur le lac Supérieur et dans les canaux du Saint-Laurent en novembre 1955:

	CONFINÉS AUX LACS SUPÉRIEURS			CAPABLES DE PASSER LES CANAUX DU SAINT-LAURENT		
	Non- bre	Tonnage brut	Tonnage réel	Non- bre	Tonnage brut	Tonnage réel
Cargaisons sèches.....	69	467,453	730,971	152	299,509	441,745
Pétroliers.....	2	25,233	38,810	37	71,969	105,200
Voyageurs.....	5	13,080	5,710	—	—	—
TOTAUX.....	76	505,766	775,491	189	371,478	546,945

Il est dit que les navires transportant les cargaisons sèches sur les Grands lacs, grâce à leur forme spéciale et leur forte capacité, assurent le transport par tonne-mille le meilleur marché du monde. Leur tonnage va de 5,000 à 25,000 tonnes, ce dernier chiffre s'appliquant surtout aux bateaux récents. A l'exception de deux charbonniers qui transportent leur propre équipement de chargement et de déchargement, ces bateaux dépendent de l'équipement des ports. Quatre cargos des Grands lacs transportent du fret en ballots englobant une grande variété de marchandises: instruments aratoires, automobiles et pièces, quincaillerie et équipement électrique. Le fret en ballots a une valeur élevée proportionnellement à la dimension et au poids. Ces cargos suivent habituellement un horaire