

est généralement très élevée par rapport à son encombrement et à son poids. D'ordinaire, ces navires assurent des services réguliers; ils sont plus rapides que les navires de transport en vrac et quelques-uns d'entre eux transportent des passagers. La Commission des transports régit les tarifs applicables au caissage. Les petits navires de canal, dont la plupart sont des navires de charge (vrac), disparaissent peu à peu ou sont convertis en navires plus gros; ils transportent des grains ou d'autres cargaisons en vrac, comme le minerai de fer, le charbon, le soufre, le bois à pâte, etc.

Les navires de transport en vrac, qui naviguent surtout dans les Grands lacs et qui ont une grande capacité de charge à cause de leur faible tirant d'eau, ne peuvent pas se rendre beaucoup plus loin que Sept-Îles mais ils sont mieux adaptés que les transports océaniques à la navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent. Les petits transports océaniques qui traversaient les anciens canaux de 14 pieds s'en tirent assez bien mais les gros transports océaniques ont éprouvé de la difficulté. Ayant des superstructures élevées, ils sont facilement poussés par le vent et, dans les canaux et les écluses de peu de largeur, ils se sont déplacés lentement et ont retardé les autres bâtiments. En revanche, les navires des lacs étant bas, ils donnent peu de prise aux vents et ne sont pas projetés contre les bajoyers.

Les océaniques qui empruntent la Voie maritime ne peuvent transporter qu'une charge réduite et on estime que le coût du transport effectué par un océanique chargé pour un tirant d'eau de 24 pieds et 6 pouces (le maximum dans la Voie maritime) est de 25 p. 100 plus élevé que le coût du transport effectué par cet océanique ayant un chargement complet pour la navigation en haute mer.

Il semblerait que ces difficultés du début pourraient porter les gros océaniques à renoncer à la navigation dans la Voie maritime et, par suite, celle-ci deviendrait surtout le domaine des navires d'eaux intérieures. Cela veut dire que les gros navires des lacs, qui sont surtout des transporteurs de grains et de minerai, emprunteraient la Voie maritime entre les ports des Grands lacs et les ports du fleuve Saint-Laurent, et que la plupart des gros transports océaniques feront leur chargement et leur déchargement à Montréal ou en aval. On peut douter de la possibilité de construire un navire qui réunisse la tenue de mer des océaniques et les caractéristiques des navires des lacs de façon à pouvoir évoluer aussi bien sur l'océan et dans les eaux intérieures.

Au cours des années d'après-guerre, le trafic direct entre les Grands lacs et les pays d'outre-mer n'a cessé d'augmenter et cette tendance se maintiendra probablement malgré les difficultés rencontrées par les navires océaniques. Avant l'ouverture de la Voie maritime, 17 compagnies de navigation assuraient sur cette route des services océaniques réguliers dont la plupart, il est vrai, se faisaient à titre expérimental. En 1959, au moins 17 pays participèrent au trafic direct avec le Canada ou les États-Unis via la Voie maritime du Saint-Laurent. Les cargaisons en vrac transportées par des navires autres que des navires du Canada ou des États-Unis se sont élevées à quatre millions de tonnes nettes et les cargaisons mixtes transportées par des navires battant pavillon étranger ont atteint près de 2,400,000 tonnes nettes. Outre les grains, les cargaisons comprenaient des produits fabriqués, des produits du fer et de l'acier, des voitures, du matériel électrique, du verre, des produits chimiques, ainsi que des produits de l'argile et de la poterie.

Installations portuaires.—Le transport par eau efficace et économique dépend en grande partie des ouvrages portuaires comme les docks, quais, élévateurs à grains, entrepôts, matériel de chargement et de déchargement, voies ferrées, cales sèches, etc. Avant l'ouverture de la Voie maritime, les installations portuaires des Grands lacs étaient, dans l'ensemble, appropriées au trafic existant. L'ouverture de la Voie maritime est probablement le plus important facteur du développement économique des ports des lacs et à mesure que se poursuivra l'augmentation régulière du trafic, chacune des villes importantes situées sur les Grands lacs s'efforcera d'améliorer ses installations portuaires au moyen de programmes financés par le public. La principale tâche à accomplir consistera à transformer ces ports locaux et industriels établis pour la manutention des cargaisons en vrac