

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.

Les terminus pétroliers en eau profonde à Port Hawkesbury (N.-É.), dans le détroit de Canso, à Mispec Point (N.-B.) près de Saint-Jean et à Come-by-Chance (T.-N.) accueillent des navires-citernes de 350,000 tonnes en lourd ou plus et de 90 pieds de tirant d'eau ou plus. On étudie sérieusement de nouveaux projets portant sur la construction d'autres terminus de ce genre dans le détroit de Canso, à Lorneville (N.-B.) et sur le bas Saint-Laurent. De nouvelles installations à Sept-Îles (Qué.) permettent le chargement de minéraliers jaugeant jusqu'à 250,000 tonnes.

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 et Toronto, de même qu'à Vancouver et à 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 nouveaux navires à conteneurs voyagent à des vitesses pouvant atteindre 33 nœuds et la période de rotation dans un port est critique du point de vue économique. C'est pourquoi les installations portuaires hautement spécialisées 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, qui fut 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 15.19 et 15.20 donnent des statistiques globales concernant le trafic sur les canaux du Saint-Laurent et de Welland en 1972 et 1973. 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 1973, 4,160 navires transportant environ 30,3 millions de tonnes de marchandises ont remonté la voie maritime et 4,124 navires transportant 44,9 millions de tonnes l'ont descendue. Les navires transocéaniques ont transporté 23,9% de toutes les marchandises, et les navires des Grands Lacs 76,1%. Sur le tonnage global transporté vers l'amont en 1973, la part d'origine