

faveur de la route du Pacifique ou réduise le volume des grains transporté sur la Voie maritime en direction de l'est.--(1) Les avantages de l'expédition directe de grains outre-mer à partir de la Tête des Lacs n'ont pas été aussi largement exploités par les expéditeurs canadiens que par les expéditeurs des États-Unis. Des entretiens ont permis d'apprendre que les tarifs offerts par les navires océaniques étrangers qui transportent ces grains directement vers les pays d'outre-mer tendent à être moins élevés à partir des ports américains qu'ils ne le sont à partir des ports canadiens, parce que les conditions dans ces derniers ports sont moins favorables.--(2)

L'autre grande route d'outre-mer qui fait concurrence à la Voie maritime pour le trafic des grains est celle du Mississippi au Golfe du Mexique. Cette route n'a jamais cessé d'acheminer, des États-Unis vers l'outre-mer, une part appréciable des mouvements de blé et de grains pour la consommation animale. Aucun indice positif ne permettait toutefois de penser en 1970 que cette route parviendrait à empiéter davantage sur le trafic des grains de la route méridionale du Golfe en raison des avantages que donnent à la Voie maritime la possibilité d'un trafic aller-retour minéral-grain qui utilise les ports céréaliers du bas Saint-Laurent dont les chenaux profonds sont ouverts toute l'année--

- 
- (1) De plus, on peut très bien concevoir que la pénurie de navires océaniques (surtout de pétroliers, mais aussi d'autres navires de transport) qui s'est manifestée vers le milieu de 1970 et l'augmentation importante des tarifs de transport océanique que cette situation fait présager, puissent de nouveau donner un avantage concurrentiel à la route de la Voie maritime sur la route du Pacifique. Voir le Financial Times, 17 août 1970, p. 10.
- (2) D'après des entrevues accordées par des transporteurs qui assurent des liaisons directes outre-mer.