



On peut imaginer ce que serait devenu le transport maritime intérieur, face à la concurrence du rail, de la route et des ports de la côte maintenant ouverts à l'année, si les canaux et écluses entre Montréal et le lac Érié avaient mesuré 4,3 mètres, comme ce fut le cas de 1904 à 1959. Heureusement la « canalisation » offrit un chenal de 8,2 mètres et la possibilité d'accueillir des navires de 222,5 mètres.

Le volume de marchandises passant par le vieux système de canaux, qui était de 11 millions de tonnes par an avant la construction de la Voie maritime, passa à 40 millions en 1964. Des navires ont également été construits en fonction des dimensions des écluses et, alors qu'un « laker » transportait en moyenne 4 067 tonnes de marchandises en traversant la Voie maritime en 1959, le chiffre était passé à 19 584 tonnes en 1982.

Au cœur de deux pays

La Voie maritime du Saint-Laurent, route navigable parcourant le fleuve et cinq grands lacs et ayant quelque 24 700 kilomètres carrés de surface, donne accès à des villes importantes de chaque côté de la frontière internationale et dessert ainsi l'industrie et l'agriculture des régions intérieures de l'Amérique du Nord.

Le centre du continent couvre plus de 3 341 000 kilomètres carrés de superficie, y compris le centre nord des États-Unis et une partie de quatre provinces canadiennes. Il fait vivre quelque 61 millions d'habitants. On l'a appelé le cœur de l'industrie et le grenier du continent.

Le cœur du continent, plus que toute autre partie de l'un ou l'autre des deux pays, est depuis de nombreuses années une région de commerce international favorisant l'établissement et l'expansion des ports le long de 13 280 kilomètres de littoral. C'est

en passant par ces ports que des quantités de plus en plus grandes de cargaisons en vrac et de marchandises diverses — grains, minerais de fer, charbon et produits manufacturés — viennent alimenter le commerce du monde. Chaque année, les navires qui empruntent la Voie maritime du Saint-Laurent transportent de plus grandes quantités de marchandises d'exportation et d'importation en provenance et à destination de cette vaste région, transformant les villes riveraines des lacs et du fleuve en ports maritimes intérieurs débordant d'activité.

La route commerciale

En ouvrant au trafic océanique les lacs intérieurs du centre du continent, la Voie maritime a ajouté un important tronçon au réseau des routes commerciales établies. En reliant les villes de l'intérieur aux grands ports de mer du monde, elle a augmenté l'efficacité et la commodité du transport par eau, éliminant presque entièrement la nécessité et les frais de transbordement de marchandises diverses.

Avant le parachèvement de la Voie maritime, le mouvement des denrées d'exportation et d'importation entre l'intérieur du continent et les pays du monde comprenait le transport en partie par eau et en partie par terre, ce qui nécessitait des opérations répétées de manutention en route vers le point de destination. À l'heure actuelle, les navires qui empruntent cette route peuvent transporter une tonne de cargaison en vrac de Chicago à Liverpool à un prix inférieur au coût du fret par voie terrestre de Chicago aux ports de transbordement de la côte est. Les machines, les outils, les automobiles et un grand nombre de denrées diverses sont maintenant transportés directement entre le centre du continent et les pays d'Europe ou d'autres parties du monde sans qu'il soit besoin, dans la plupart des cas, d'autres

opérations de chargement que celles du point de départ, ce qui représente une réduction importante des frais de transport.

En plus de l'Europe, le centre du continent américain est en train d'établir de solides relations commerciales avec d'autres continents. Chaque année, un plus grand nombre de navires se rendent en Afrique, en Amérique du Sud, en Australie et en Asie. Il est étonnant de constater que la distance se franchit très facilement dans le cas des voyages à destination de ces lointaines parties du monde. Ici également, d'importantes économies constituent un attrait tant pour les expéditeurs que pour les destinataires.

Depuis l'ouverture de la Voie maritime, les hommes d'affaires du monde entier ont découvert que le centre du continent demande une attention spéciale à cause de sa situation, de ses dimensions et de sa diversité ainsi que de sa nouvelle accessibilité.

Le centre du continent étonne souvent les économistes qui normalement s'attendent à ce que la région côtière soit la plus importante d'un pays. Toutefois, en Amérique du Nord, c'est l'intérieur qui domine dans le domaine de l'agriculture, de la production industrielle, de la population et de l'emploi.

À l'intérieur de cette région complexe, les hommes d'affaires apprennent combien il est important d'avoir un port de mer à la porte du quartier des affaires. L'activité économique créée par le développement des ports, par l'amélioration de la position des exportateurs au point de vue de la concurrence et par la hausse de l'emploi a infusé une énergie nouvelle à une région qui était déjà dynamique.

Chaque année, l'activité commerciale du centre du continent augmente grâce à la Voie maritime. De nouveaux navires apparaissent. On remarque de nouveaux pavillons. On entend parler plus de langues étrangères sur les jetées des ports intérieurs.