

**Navires
du service du golfe
de Terre-Neuve
et
du service des caboteurs**

**Liste chronologique
1898 - 1987**

Les présentes fournissent une liste chronologique complète de tous les bâtiments utilisés dans les services du golfe et des caboteurs de Terre-Neuve par les compagnies de chemin de fer depuis le début de l'exploitation ferroviaire-maritime combinée en 1898. Les sources de renseignements consultées comprennent les registres de la Lloyd's, les dossiers d'immatriculation du port de St. John's que renferment les archives de Terre-Neuve, les dossiers de CN Marine et les connaissances personnelles d'anciens employés et d'employés actuels. Même si l'on ne peut garantir l'exactitude des renseignements cités aux présentes à tous égards, on y a consacré un soin considérable, notamment en contre-vérifiant la majorité des bâtiments inscrits, pour assurer un maximum d'exactitude.

Tous les navires appartenant à l'État ou à des compagnies de chemins de fer, ou obtenus en vertu d'un affrètement coque nue, sont inclus. Les navires utilisés en vertu d'un contrat d'affrètement à temps ne sont pas cités.

<u>Navire</u>	<u>Exploitant</u>	<u>Acquisition</u>	<u>Longueur</u>	<u>Jauge (t)</u>	<u>Construction</u>	<u>Constructeur</u>	<u>Autres données historiques</u>
Vapeur <i>Bruce</i>	Reid	1898	237 (EP)	1 155	1897	A & J, Inglis, Glasgow, Écosse	Première traversée de Port aux Basques à North Sydney le 30 juin 1898, a été perdu près de Louisbourg le 24 mars 1911; deux passagers se sont noyés.
Vapeur <i>Glencoe</i>	Reid – NR – CN	1899	208 (EP)	767	1899	A & J, Inglis Glasgow, Écosse	Vendu en juin 1959; mis au rebut à Sorel, QC.
Vapeur <i>Argyle</i>	Reid	1900	155 (EP)	439	1900	A & J, Inglis Glasgow, Écosse	Vendu en 1942. A subséquemment été perdu près de Cuba, le 14 juillet 1946.
Vapeur <i>Clyde</i>	Reid – NR	1900	155 (EP)	439	1900	A & J, Inglis Glasgow, Écosse	J. Inglis, de Glasgow, l'a vendu à la Crosbie & Co. en 1948. Il a été perdu à Williamsport, le 17 décembre 1951.
Vapeur <i>Dundee</i>	Reid	1900	155 (EP)	439	1900	A & J, Inglis Glasgow, Écosse	A été perdu près de l'île Grassy, dans la baie de Gander, à Terre-Neuve, le 25 décembre 1919.
Vapeur <i>Ethie</i>	Reid	1900	155 (EP)	439	1900	A & J, Inglis Glasgow, Écosse	J. Inglis, de Glasgow, l'a perdu près de la pointe Martin's, le long de la côte de St. Barbe, T.-N., le 11 décembre 1919.
Vapeur <i>Fife</i>	Reid	1900	155 (EP)	439	1900	A & J, Inglis Glasgow, Écosse	A été perdu lors de son premier voyage dans le détroit de Belle Isle, T.-N., le 14 novembre 1919, à partir de l'Écosse.
Vapeur <i>Home</i>	Reid – NR	1900	155 (EP)	439	1900	A & J, Inglis Glasgow, Écosse	A été vendu en 1948. S'est échoué à Jersey Harbour, dans la baie de Fortune, Terre-Neuve.

Vapeur <i>Virginia Lake</i>	Reid	1900 (env.)	180 (EP)	760	1888	A. Macmillan & Son. Dunbarton, Écosse	On l'a perdu pendant la chasse au phoque en mars 1909.
Vapeur <i>Invermore</i>	Reid	1909	250 (EP)	975	1881	Barclay, Curle & Co., Glasgow, Écosse	Auparavant le vapeur <i>Dramdary</i> . On l'a perdu à Brig Harbor Point, au Labrador, le 10 juillet 1914.
Vapeur <i>Bruce</i> (second)	Reid	1912	250 (EP)	1 553	1912	Napier & Miller Ltd., Glasgow, Écosse	A été vendu au gouvernement russe en 1915.
Vapeur <i>Kyle</i>	Reid – NR – CN	1913	220 (EP)	1 055	1913	Swan Hunter, Newcastle, Angleterre	A été vendu en décembre 1959. S'est échoué à Harbour Grace, T.-N., vers 1962. Il y est demeuré abandonné.
Vapeur <i>Lintrose</i>	Reid	1913	255 (EP)	1 616	1913	Swan Hunter, Newcastle, Angleterre	Vendu au gouvernement russe en 1915.
Vapeur <i>Meigle</i>	Reid – NR	1914 (env.)	220 (EP)	836	1881	Barclay Curle & Co., Glasgow, Écosse	Auparavant le vapeur <i>Solway</i> , vendu en 1936 à la Shaw Steamships Ltd. À été perdu à Marina Cove près de St. Shotts, le 19 juillet 1947.
Vapeur <i>Sagona</i>	Reid – NR	1914 (env.)	175 (EP)	808	1912	Dundee Ship Building, Dundee, Écosse	Vendu vers 1940 à la Colliford Clarke Co, de Londres, Angleterre. VOIR LA NOTE B.
<i>Portia</i>	NR	1924	218 (A)	978	1904	Murdoch & Murry, Glasgow, Écosse	Vendu vers 1940. VOIR LA NOTE C.
Vapeur <i>Prospero</i>	NR	1924	218 (LHT)	978	1904	Murdoch & Murry, Glasgow, Écosse	Vendu en 1937. VOIR LA NOTE C.
Vapeur <i>Caribou</i>	NR	1925	276 (LHT)	2 222	1925	A. Goodwin Hamilton Adamson, Rotterdam, Pays-Bas	Torpillé et coulé dans le détroit de Cabot le 14 octobre 1942; 137 pertes de vie.
Vapeur <i>Malakoff</i>	NR	1925 (env.)	136 (EP)	321	1918	Canadian Car & Foundry,	Cédé au ministère des

						Fort William, Ontario	Ressources naturelles en 1936.
Vapeur <i>Northern Ranger</i>	NR – CN	1936	228 (LHT)	1 366	1936	Fleming & Ferguson, Paisley, Écosse	Mis au rancart le 16 septembre 1966. A été vendu comme ferraille en juillet 1967.
Vapeur <i>Burgeo</i>	NR – CN	1940	242 (LHT)	1 421	1940	Fleming & Ferguson, Paisley, Écosse	Mis au rancart en 1969; vendu comme ferraille.
Vapeur <i>Baccalieu</i>	NR – CN	1940	242 (LHT)	1 421	1940	Fleming & Ferguson, Paisley, Écosse	Mis au rancart en 1969, vendu comme ferraille.
Vapeur <i>Moyra</i>	NR	1942 (env.)	248 (EP)	1 396	1931	Swan Hunter & Wigham Richardson, Sunderland, Angleterre	A été perdu dans le fleuve Saint-Laurent vers 1945.
Vapeur <i>Random</i>	NR – CN	1942 (env.)	279 (LHT)	1 792	1921	Nusch & Company Ststtin, Allemagne	Auparavant le vapeur <i>Hondu</i> . Originellement le vapeur <i>Gustav Fescher</i> ; vendu en 1961.
Vapeur <i>Northton</i>	NR	1943	248 (EP)	2 227	1924	Swan Hunter & Wigham Richardson, Newcastle, Angleterre	Vendu en 1946.
Vapeur <i>Henry Stone</i>	NR – CN	1944 (env.)	138 (LHT)	265	1942	H. W. Stone, Monroe, T. Bay, T.-N.	On l'a perdu dans le lac Melville en 1959.
Vapeur <i>Clareville</i>	NR – CN	1944	135 (LHT)	322	1944	Chantier naval de Clareville, Clareville, T.-N.	Vendu vers 1964. VOIR LA NOTE D.
Vapeur <i>Burin</i>	NR – CN	1945	135 (LHT)	322	1945	Chantier naval de Clareville, Clareville, T.-N.	Vendu en 1965. VOIR LA NOTE D.
Vapeur <i>Codroy</i>	NR – CN	1945	135 (LHT)	322	1945	Chantier naval de Clareville, Clareville, T.-N.	Vendu vers 1964. VOIR LA NOTE D.
Vapeur <i>Bonne Bay</i>	NR	1945 (env.)	135 (env.)	322	1945 (env.)	Chantier naval de Clareville, Clareville, T.-N.	Perdu à St. Shotts, T.-N., en 1946. VOIR LA NOTE D.

NM <i>Trepassey</i>	NR	1945 (env.)	135 (LHT)	322	1945 (env.)	Chantier naval de Clarenville, Clarenville, T.-N.	VOIR LA NOTE D.
NM <i>Glenwood</i>	NR	1945 (env.)	135 (LHT)	322	1945 (env.)	Chantier naval de Clarenville, Clarenville, T.-N.	VOIR LA NOTE D.
NM <i>Exploits</i>	NR	1945 (env.)	135 (LHT)	322	1945 (env.)	Chantier naval de Clarenville, Clarenville, T.-N.	VOIR LA NOTE D.
NM <i>Placentia</i>	NR	1945 (env.)	135 (LHT)	322	1945 (env.)	Chantier naval de Clarenville, Clarenville, T.-N.	VOIR LA NOTE D.
NM <i>Ferryland</i>	NR	1945 (env.)	135 (LHT)	322	1945 (env.)	Chantier naval de Clarenville, Clarenville, T.-N.	VOIR LA NOTE D.
NM <i>Twillingate</i>	NR	1945 (env.)	135 (LHT)	322	1945 (env.)	Chantier naval de Clarenville, Clarenville, T.-N.	VOIR LA NOTE D.
Vapeur <i>Brigus</i>	NR – CN	1946 (env.)	315 (EP)	2 875	1943	Foundation Maritime, Pictou, N.-É.	Auparavant le vapeur <i>Rockcliffe</i> , Park. Vendu en 1955.
Vapeur <i>Cabot Strait</i>	NR – CN	1947	272 (LHT)	2 045	1947	Fleming & Ferguson, Paisley, Écosse	A été mis au rancart en 1974 et a été vendu comme ferraille en 1978.
Vapeur <i>Springdale</i>	NR – CN	1948	210 (LHT)	1 138	1948	Fleming & Ferguson, Paisley, Écosse	Mis au rancart en 1973 et vendu comme ferraille.
Vapeur <i>Bar Harven</i>	NR – CN	1948	210 (LHT)	1 138	1948	Fleming & Ferguson, Paisley, Écosse	Mis au rancart en 1973 et vendu comme ferraille.
NM <i>William Carson</i>	CN	1955	351 (LHT)	8 272	1955	Canadian Vickers, Montréal, QC	A commencé à naviguer de façon régulière dans le golfe en octobre 1958; a été réaffecté au service du Labrador en 1976; a été perdu au large de l'île

							Square le 2 juin 1977.
NM <i>Bonavista</i>	CN	1956	214 (LHT)	1 173	1956	Hail, Russel & Co. Aberdeen, Écosse	Vendu le 20 novembre 1986 à la société Lignes maritimes Sagafford inc., Québec, Canada.
NM <i>Nonia</i>	CN	1956	214 (LHT)	1 173	1956	Hail, Russel & Co. Aberdeen, Écosse	Cédé au ministère fédéral des Pêches en 1976. A été vendu par la CDBC en 1980.
NM <i>Hopedale</i>	CN	1960	188 (LHT)	1 105	1960	Collingwood Shipyard, Collingwood, Ontario	Un incendie a éclaté à bord le 14 mars 1984 à Port aux Basques, T.-N. A coulé à son poste à quai le 15 mars 1984. A été renfloué puis sabordé le 22 juin 1984 à 10 milles au sud de Channel Head, T.-N.
NM <i>Petite Forte</i>	CN	1961	173 (LHT)	1 048	1961	Saint John Shipbuilders, Saint John, N.-B.	
NM <i>Taverner</i>	CN	1962	188 (LHT)	1 135	1962	Collingwood Shipyards, Collingwood, Ontario	
NM <i>Patrick Morris</i>	CN	1965	467 (LHT)	10 135	1951	Canadian Vickers, Montréal, QC	Auparavant le vapeur <i>New Grand Haven</i> . A été perdu le 20 avril 1970; quatre officiers sont morts.
NM <i>Leif Eriksson</i>	CN	1966	377 (LHT)	6 066	1964	Werft Nobiskrug Rendsburg, Allemagne de l'Ouest	Auparavant le NM <i>Prins Bertil</i> . Vendu en 1976 et rebaptisé le NM <i>Ioninan Star</i> .
NM <i>Ambrose Shea</i>	CN	1967	391 (LHT)	9 465	1967	Marine Industries Ltée, Sorel, QC.	
NM <i>Frederick Carter</i>	CN	1968	486 (LHT)	12 220	1968	Davie Shipbuilding, Lauzon, QC	
NM <i>Stena</i>	CN*	1970	347 (LHT)	1 599	1970	Kristiansands	Le contrat

<i>Carrier</i>						Mek Verksted, Norvège	d'affrètement a pris fin en 1974.
NM <i>John Hamilton Grey</i>	CN	1971	400 (LHT)	11 260	1968	Marine Industries Ltée, Sorel, QC	Navire de l'Î.-P.-É. utilisé dans le service du golfe en 1971 et 1972.
NM <i>Lucy Maude Montgomery</i>	CN	1971	283 (LHT)	4 245	1965	Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime, Le Trait, France	Auparavant le NM <i>Stena Danica</i> . Navire de l'Î.-P.-É. utilisé dans le service du golfe en 1971 et 1972.
NM <i>Marine Cruiser</i>	CN*	1973	372 (LHT)	4 141	1959	New South Wales Government Engineering Shipbuilding, Newcastle, Australie	Auparavant le NM <i>Princess of Tasmania</i> .
NM <i>Stena Trailer</i>	CN*	1973	343 (LHT)	1 306	1972	Akers Trondjems, Trondeim, Norvège	Le contrat d'affrètement a pris fin en 1974.
NM <i>Jarl Transporter</i>	CN*	1973	345 (LHT)	1 301	1973	Akers Trondjems, Trondeim, Norvège	Le contrat d'affrètement a pris fin en 1974.
NM <i>Sea Trader</i>	CN*	1973	378 (LHT)	2 572	1973	A. Vuyk & Zonnen, Capelle, Pays-Bas	Le contrat d'affrètement a pris fin en 1975.
NM <i>Stena Sailer</i>	CN*	1974	378 (LHT)	2 500	1973	A. Vuyk & Zonnen, Capelle, Pays-Bas	Le contrat d'affrètement a pris fin en 1975.
NM <i>Marine Packer</i>	CN*	1974	232 (LHT)	1 101	1965	Sovikness Verft, Syvkgrend, Norvège	Auparavant le NM <i>Blikur</i> .
NM <i>Percy M. Crosbie</i>	CN*	1974	275 (LHT)	2 362	1959	Pusnes Mek Verksted, Arendal, Norvège	Auparavant le NM <i>Prela Dan</i> . Le contrat d'affrètement a pris fin en 1977.
NM <i>Marine Sprinter</i>	CN*	1974	94 (LHT)	128	1974	Camcraft Inc., Crown Point, Louisiane	
NM <i>Marine Nautica</i>	CN*	1974	396 (LHT)	5 443	1974	Rickmers Werft, Bremerhaven, Allemagne de l'Ouest	Auparavant le NM <i>Stena Nautica</i> .

NM <i>Marine Altantica</i>	CN*	1975	396 (LHT)	5 441	1975	Rickmers Werft Bremerhaven, Allemagne de l'Ouest	
NM <i>Marine Runner</i>	CN*	1975	91 (LHT)	138	1975	Camcraft Inc. Crown Point, Louisiane	
NM <i>Sir Robert Bond</i>	CN	1975	433 (LHT)	10 433	1975	Port Weller Drydocks, Port Weller, Ontario	
NM <i>Stena Nordica</i>	CN*	1976	394 (LHT)	5 429	1976	Rickmers Werft, Bremerhaven, Allemagne de l'Ouest	
NM <i>Caribou (second)</i>	MA	1986	179 (LHT)	27 213, métriques	1986	Versatile Davies Inc., Lauzon, Québec	
NM <i>Northern Ranger</i>	MA	1986	71,8 (LHT)	2 561, métriques	1986	Port Weller Drydocks, St. Catherines, Ontario	

LÉGENDE DES ABRÉVIATIONS, ETC.

- Navire acheté par le CN en vertu d'un contrat d'affrètement coque nue.

(env.) environ

(EP) Entre perpendiculaires; distance le long de la ligne de charge d'été de la face avant de l'étrave à la face arrière de l'étambot arrière.

(LHT) Longueur hors tout. Lorsqu'on ne disposait pas de cette valeur, la longueur entre perpendiculaires a été fournie.

Reid R.G. Reid, ultérieurement constituée en corporation sous le nom de Reid Newfoundland Company, exploitant du réseau ferroviaire de Terre-Neuve de 1898 à 1923.

NR Newfoundland Railway, organisme gouvernemental qui a exploité le réseau de 1923 à 1949.

CN Canadien National, plus tard CN Marine, qui a pris en charge l'exploitation du service en 1949.

NM Navire à moteur.

NOTES

- A. La Reid Company a fait l'acquisition d'un second navire portant ce nom vers 1908, un yacht à vapeur de 108 pi (EP) et d'une jauge brute de 96 tonneaux, utilisé à des fins privées. Les Reid ont également fait l'acquisition d'un remorqueur de sauvetage de 129 pieds (EP) d'une jauge brute de 346 tonneaux vers la même époque. Le vapeur *Petrel* a été cédé au gouvernement avec le reste de la flotte en 1923, mais il a été mis au rebut deux ans plus tard.
- B. Ce navire a initialement été utilisé par la Crosbie and Company dans un service caboteur subventionné au nord de St. John's, mais les Reid en ont fait l'acquisition vers 1914.
- C. Le *Portia* et le *Prospero* constituaient des navires jumeaux, construits à l'intention de la Bowering Brothers; ils ont navigué pendant 29 ans en vertu d'un marché prévoyant des subventions de l'État. À l'expiration du marché en 1924, la Newfoundland Railway a acquis les bâtiments.
- D. La flotte « Splinter » comprenait un groupe de dix navires en bois construits à Clarenville vers le milieu des années 1940. Ces bâtiments appartenaient au ministère des Ressources naturelles, mais ils étaient utilisés par la Newfoundland Railway. Le CN a fait l'acquisition de trois d'entre eux en 1949, tandis que le gouvernement a conservé les autres, les vendant peu après à des exploitants privés. Le navire à moteur *Trepassey* a navigué dans le Nord du Labrador pendant une décennie, en vertu d'un contrat d'affrètement à temps avec le CN, jusqu'à la livraison du navire à moteur *Hopedale* en 1960.

SERVICE DES CABOTEURS – HISTORIQUE

On peut faire remonter le service des caboteurs de CN Marine d'aujourd'hui directement au contrat de 1898 de la Newfoundland Railway signé entre le gouvernement colonial et R. G. Reid. En plus d'exploiter le chemin de fer qu'il venait tout juste de terminer à travers l'île, l'entrepreneur allait fournir et exploiter une flotte de huit vapeurs, dont l'un devait relier la Newfoundland Railway avec le réseau de l'intérieur par Port aux Basques et North Sydney, tandis que les autres assureraient une liaison entre le chemin de fer et les petits ports isolés qu'il n'atteignait pas directement.

Après un quart de siècle d'exploitation déficitaire, le contrat a pris fin et le gouvernement a assumé la responsabilité directe des services ferroviaires et maritimes. Cette situation s'est maintenue jusqu'à la confédération avec le Canada en 1949; les conditions de l'Union ont alors stipulé que le gouvernement fédéral assumerait cette obligation. La Newfoundland Railway et ses activités secondaires ont alors été absorbées par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

La flotte dont a hérité le CN en 1949 n'était pas très différente de la flotte originale assemblée en vertu du contrat de 1898. Elle comprenait sept paquebots mixtes, deux cargos, quatre petits navires en bois et le nouveau vapeur du golfe *Cabot Strait*. L'un des sept paquebots mixtes avait été l'un des bâtiments originaux de Reid et un autre remontait à 1913. Deux bâtiments venaient d'être construits un an auparavant.

Cette flotte diversifiée et appliquée ne répondait pas à la totalité des besoins de transport des milliers de petites localités éparpillées sur des centaines de milles de littoral, où les chemins étaient pratiquement inconnus. Un grand nombre de goélettes privées et de petits navires à passagers complétaient par ailleurs la flotte ferroviaire. En comparaison avec l'entreprise continuellement mutilée par la pauvreté de la Newfoundland Railway, le CN semblait disposer de fonds énormes. On a modernisé et enrichi la flotte de caboteurs. En 1956 et 1962, cinq nouveaux paquebots mixtes ont été mis en service et les deux plus anciens ont été mis au rancart. On a affrété des cargos supplémentaires. La flotte côtière était en croissance.

Les coûts augmentaient eux aussi. Mais les tarifs sont demeurés inchangés par rapport à ce qu'ils étaient avant la Confédération et les subventions fédérales ont augmenté pour couvrir l'écart sans cesse grandissant entre les coûts et les revenus. Face à la concurrence subventionnée, les exploitants côtiers privés ont simplement disparu discrètement.

D'autres choses étaient toutefois également en train de changer dans la nouvelle province. Au cours des années 60, ont surgi deux facteurs déterminants qui allaient affecter profondément l'avenir des petits ports isolés de Terre-Neuve en même temps que le service des caboteurs. Le premier a été le rétablissement, un programme en vertu duquel le gouvernement Smallwood incitait, et forçait parfois, allègue-t-on, les résidents des petites localités isolées à déménager dans des endroits plus centralisés, où l'on pouvait leur fournir plus facilement des services modernes. Des centaines de hameaux isolés ont cessé d'exister. Le second facteur a été un programme dynamique de construction routière. On a terminé une route asphaltée à travers l'île en 1965; à la fin de la décennie, des chemins secondaires reliaient la vaste majorité des petits ports qui restaient. À la fin des années 1970, la majorité de ces chemins secondaires avaient eux aussi été asphaltés.

Vers la fin des années 60, le service passagers des caboteurs a constaté une baisse de la demande. La voiture familiale avait remplacé le caboteur comme principal mode de transport dans la majorité des petits ports isolés. On a retiré du service trois paquebots mixtes qu'on n'a pas remplacés entre 1966 et 1969. Deux autres sont partis au début des années 70. Mais, même si la commodité de l'automobile avait devancé les tarifs peu élevés des caboteurs pour accaparer le trafic passager, cette situation nouvelle n'a pas eu un effet avantageux sur le transport des marchandises. Comparativement aux tarifs des caboteurs qui n'avaient pas changé depuis les années 30, les tarifs de camionnage semblaient très dispendieux. Le vide créé par le retrait de cinq paquebots mixtes a été comblé par l'acquisition d'une capacité supplémentaire de transport de marchandises au moyen d'affrètements coque nue.

Ce ne fut pas avant 1979 que la première compression marquée du service de transport de marchandises côtier est survenue. En prévision d'une entente auparavant non rendue publique entre St. John's et Ottawa, marquant le consentement à l'élimination du

service des caboteurs le long de la côte occidentale de l'île en échange de fonds fédéraux pour la construction d'une route et d'un lien par traversier à travers le détroit de Belle Isle, Transports Canada a ordonné la fermeture du terminal caboteur de Corner Brook.

Même si le service des caboteurs était en déclin dans la majorité des régions de l'île, la demande de transport de passagers et de marchandises a continué à croître au Labrador. Mis à part quelques localités du Sud le long du détroit de Belle Isle, le littoral du Labrador demeure toujours isolé du réseau routier, une situation qui ne changera probablement pas dans un avenir prévisible. Avec l'arrivée du second traversier dans le service du golfe en 1966, la liaison du Labrador a elle aussi effectué un pas de l'avant en accueillant le *Cabot Strait*, un vaisseau considérablement plus spacieux que n'importe quel des paquebots mixtes antérieurs. L'histoire s'est ensuite répétée une décennie plus tard, lorsque le traversier brise-glace à chargement latéral *William Carson* a été déclaré excédentaire dans le service du golfe, tout juste au moment où le *Cabot Strait* avait atteint la fin de sa durée de vie utile.

Le *Carson* a marqué l'aube d'une nouvelle ère dans le service côtier du Labrador. Outre sa grande capacité de passagers et marchandises, il a institué un service traversier avec Happy Valley-Goose Bay, seule localité d'envergure le long de cette côte. Il allait assurer un aller-retour hebdomadaire entre St. John's et Goose Bay, en passant par Lewisporte, St. Anthony et Cartwright; son second début dans le Labrador a été accueilli avec enthousiasme.

Cette joie s'est transformée en chagrin l'année suivante lorsque le *Carson*, apparemment perforé par de nombreuses années dans les glaces de l'Arctique, a coulé au cours de son premier voyage de la saison vers le Nord. Son remplaçant éventuel est lui aussi provenu du golfe. On a modifié le traversier ferroviaire *Sir Robert Bond* pour y ajouter des emménagements à l'intention de 200 passagers. Pour assortir le bâtiment à la capacité du *Carson*, on a adopté un calendrier bihebdomadaire nécessitant l'élimination du tronçon de St. John's à Lewisporte et de l'escale à St. Anthony.

En plus de fournir un calibre élevé de service traversier à Goose Bay, le *Bond* a également amélioré l'efficacité de la manutention des marchandises. La majeure partie

de la cargaison qu'il transporte est déplacée dans des conteneurs ISO et il peut transporter les remorques routières. Le service de marchandises du Labrador à partir de St. John's a suivi cet exemple; en 1981, on a effectué un affrètement à temps d'un porte-conteneurs roulier moderne, qui a entraîné l'élimination de deux cargos affrétés conventionnels.

Les deux premières décennies ayant suivi la Confédération ont connu une croissance considérable du service des caboteurs, mais essentiellement peu de changement dans les méthodes d'exploitation. Les années 70 ont toutefois donné lieu à de nombreuses innovations, non seulement dans le Labrador mais également sur l'île. L'unitisation des marchandises destinées aux petits ports isolés, au moyen de palettes emballées de plastique, a amélioré l'utilisation des navires en accélérant le chargement et le déchargement. Elle a aussi réduit les pertes et les dommages causés aux marchandises. Du côté des passagers, on a mis en service deux navires à passagers à coque d'aluminium de 91 pieds le long du littoral sud de l'île, pour dispenser un service plus fréquent et plus rapide à un coup d'exploitation inférieur.

Les nouvelles techniques dont on a fait l'essai dans les années 70 doivent prendre de l'expansion au cours des années 80. Transports Canada a déjà ordonné certains changements dans les niveaux de service et d'autres changements sont prévus. Mais l'orientation future du service des caboteurs vise les localités qui ne disposent d'aucune autre option de transport. Le service aura recours à des navires plus rapides et spécialisés pour dispenser le service passagers et à des cargos en mesure d'assurer un transport optimal des cargaisons unitisées.