

un avant-port entièrement neuf a été construit dans le lac Ontario. Parallèlement, on procède au remplissage d'une grande partie du terrain actuellement inoccupé en bordure de l'eau, et on construit Harbour Square, ensemble de 250 millions de dollars qui comprendra des bâtiments résidentiels, un hôtel, des bureaux et des aménagements récréatifs.

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 (pp. 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 (pp. 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 (pp. 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 1er 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 (fermé en 1968), une portion du troisième canal de Welland et les écluses canadiennes 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 doivent être achevés pour la saison de navigation de 1973.

Trafic de la voie maritime. Les tableaux 15.23 et 15.24 donnent des statistiques globales concernant le trafic sur les canaux du Saint-Laurent et de Welland en 1970 et 1971. 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 1971, 4,200 navires transportant environ 28.2 millions de tonnes de marchandises ont remonté la voie maritime et 4,228 navires transportant 42.6 millions de tonnes l'ont descendue. Les navires transocéaniques ont transporté 29.6% de toutes les marchandises, et les navires des Grands Lacs 68.5%. Sur le tonnage global transporté vers l'amont en 1971, la part d'origine canadienne représentait 19.9 millions de tonnes et la part d'origine étrangère 8.4 millions de tonnes; vers l'aval, la part d'origine canadienne était de 31.7 millions de tonnes et les cargaisons à destination ou en provenance de pays étrangers, de 10.9 millions de tonnes.

Dans la section Montréal - lac Ontario le trafic vers l'amont en 1971 s'est élevé à 26.0 millions de tonnes et le trafic vers l'aval à 26.9 millions de tonnes, ce qui constitue une augmentation de 3.5% par rapport à 1970. Les expéditions de minerai de fer des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié représentaient près de 51.6% du trafic d'amont, tandis que le trafic d'aval portait principalement sur les expéditions de blé à l'étranger. Par rapport à 1970, le nombre des transits vers l'amont a diminué de 100 et celui des transits vers l'aval de 121, ce qui indique que le nombre de navires qui ont emprunté cette section de la voie maritime a légèrement baissé. En 1971, les marchandises en vrac constituaient 83.8% de tout le trafic empruntant cette section, les principales marchandises acheminées par les canaux du Saint-Laurent étant le minerai de fer, le blé, le fer et l'acier ouvrés, l'orge, le maïs, le soya et le mazout. L'orientation du trafic montre que 34.3% des mouvements ont eu lieu entre des ports canadiens, 29.2% entre des ports canadiens et des ports américains, et 36.4% entre des ports étrangers et des ports canadiens et américains.

En 1971, on a enregistré 6,854 transits sur le canal de Welland, le volume des marchandises vers l'amont se situant à 21.6 millions de tonnes, et vers l'aval à 41.3 millions de tonnes; les marchandises transportées en vrac représentaient 87.4% du tonnage total. Bien qu'il y ait un grand nombre de navires en transit qui empruntent les canaux du Saint-Laurent et de Welland, le trafic local entre les ports des Grands Lacs empruntant uniquement le canal de Welland est loin d'être négligeable. Les marchandises ainsi transportées sont surtout du