

millions de tonnes (23.7 millions de t), ce qui constitue une augmentation de 8.8% par rapport à 1974. Les expéditions de minerai de fer des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié représentaient près de 75.1% du trafic d'amont, tandis que le trafic d'aval portait principalement sur les expéditions de grain à l'étranger. Par rapport à 1974, le nombre des transits vers l'amont a augmenté de 213 et celui des transits vers l'aval de 231, ce qui indique que le nombre de navires qui ont emprunté cette section de la voie maritime a légèrement augmenté. En 1975, les marchandises en vrac constituaient 92.5% des cargaisons empruntant cette section, les principales marchandises acheminées par les canaux du Saint-Laurent étant le minerai de fer, le blé, le maïs, l'orge, le mazout et le fer et l'acier ouvrés. L'orientation du trafic montre que 34.7% des mouvements ont eu lieu entre des ports canadiens, 38.8% entre des ports canadiens et des ports américains, et 26.3% entre des ports étrangers et des ports canadiens et américains. Le peu qui reste représentait des mouvements entre des ports américains.

En 1975, on a enregistré 6,041 transits sur le canal de Welland, le volume des marchandises vers l'amont se situant à 18.9 millions de tonnes (17.1 millions de t), et vers l'aval à 41.0 millions de tonnes (37.2 millions de t); les marchandises transportées en vrac représentaient 94.9% 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 minerai de fer, du grain et du charbon. Le trafic sur le canal de Welland a dépassé de 11.8 millions de tonnes (10.7 millions de t) celui enregistré dans la section Montréal-lac Ontario.

Le revenu de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la période de 15 mois terminée le 31 mars 1976 s'est élevé à \$25.1 millions, \$20.3 millions provenant des droits de péage perçus sur les navires franchissant les écluses entre Montréal et le lac Érié et \$4.8 millions représentant des recettes diverses (location, péages de quai et de pont). Le total des dépenses pour la même période (amortissement et intérêts non compris) s'est établi à \$38.8 millions décomposés comme suit: frais d'exploitation et d'entretien \$27.4 millions, frais d'administration centrale et régionale \$11.4 millions (tableau 15.27).

Garde côtière du Canada

15.4.4

La Garde côtière du Canada, connue autrefois sous le nom de Services maritimes de l'Administration canadienne des transports maritimes, a été rebaptisée le 14 août 1975. Dirigée par un commissaire et un sous-commissaire, elle conserve les mêmes fonctions, pouvoirs et attributions qu'auparavant. Elle compte huit directions centrales et cinq agents régionaux qui poursuivent les objectifs suivants: aider le commerce maritime en fournissant des installations et des services afin de promouvoir le mouvement sécuritaire et efficace du trafic maritime; fournir à l'industrie maritime le cadre nécessaire qui lui permettra d'exercer son activité de façon ordonnée et efficace; aider à la réalisation des objectifs des autres ministères et organismes publics pour ce qui concerne le domaine maritime; promouvoir l'amélioration, l'innovation, la croissance ou l'abandon de divers types de transport maritime et des services secondaires associés; et recouvrer les frais auprès des utilisateurs ou autres bénéficiaires des installations et services fournis par les Services maritimes.

L'organisation décentralisée est constituée de cinq régions de la Garde côtière du Canada, chacune possédant un certain nombre de bureaux régionaux. Le commissaire de la Garde côtière s'occupe également du fonctionnement des Administrations de pilotage du Pacifique, des Grands Lacs, des Laurentides et de l'Atlantique. Chaque administration est une société de la Couronne créée aux termes de la Loi sur le pilotage.

La Direction des aides et voies navigables compte une Division des aides à la navigation et une Division du développement des voies navigables. La Division