

l'exploitation) des aménagements du côté canadien entre Montréal et le lac Érié pour permettre le passage des navires ayant un tirant d'eau de 79.25 décimètres. 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 a été ouverte à la navigation commerciale le 1<sup>er</sup> avril 1959, et l'inauguration officielle a eu lieu le 26 juin 1959. Le canal de Welland relève également de l'Administration de la voie maritime pour ce qui concerne l'exploitation et l'entretien.

**Trafic de la voie maritime.** Le tableau 15.26 donne des statistiques sommaires du trafic sur les sections Montréal – lac Ontario et le canal de Welland de la voie maritime en 1978, et les taux de variation par rapport à 1977.

Le trafic sur le canal de Welland a atteint en 1978 un nouveau sommet de 65.7 millions de tonnes, soit une augmentation de 0.9% par rapport au niveau record de 1977. Le nombre des transits s'est élevé à 6,626 contre 6,223. Sur la section Montréal – lac Ontario, le volume des cargaisons a légèrement diminué (0.9%) pour s'établir à 56.9 millions de tonnes, et le nombre des transits est tombé de 5,516 à 5,346. En 1978, les recettes provenant du trafic se chiffraient à \$33.2 millions pour la section Montréal – lac Ontario et à \$18.3 millions pour le canal de Welland.

L'augmentation de 28.4% des cargaisons de grain sur la section Montréal – lac Ontario (27.7 millions de tonnes) et la progression de 26.8% sur le canal de Welland (28.9 millions de tonnes) sont surtout attribuables au volume exceptionnellement élevé des cargaisons de grain américaines qui ont emprunté la voie maritime, à cause des problèmes de capacité sur les autres voies de transport vers l'Est et vers le Sud des États-Unis. L'aptitude à réagir rapidement à de soudaines montées en flèche du trafic témoigne de l'importance de la voie maritime dans le réseau de transport de l'Amérique du Nord.

Contrairement aux cargaisons de grain, qui ont connu un mouvement record, les cargaisons de minerai de fer, autre élément important du trafic de la voie maritime, ont accusé une baisse considérable en 1978. Une grève de quatre mois aux mines de Québec – Labrador a entraîné une diminution de 33% des expéditions de minerai par rapport à 1977 (13.5 millions de tonnes) sur la section Montréal – lac Ontario. La diminution a été moins forte, soit 21.3%, sur le canal de Welland (15.7 millions de tonnes).

Les cargaisons de charbon sur le canal de Welland ont diminué de 19.7% pour se fixer à 5.4 millions de tonnes en 1978. La baisse des expéditions aux centres de consommation situés sur le lac Ontario est attribuable notamment aux problèmes d'approvisionnement causés par les grèves dans les charbonnages aux États-Unis, qui ont commencé à la fin de 1977.

Les expéditions par conteneur sur la section Montréal – lac Ontario ont accusé une baisse de 30% pour s'établir à 271 000 tonnes, et celles sur le canal de Welland de 36% (199 000 tonnes). Près de 75% de ce trafic remontait la voie maritime, à destination surtout des ports américains situés sur les Grands Lacs. Le reste descendait à partir des ports canadiens et américains et était destiné à l'exportation outre-mer.

Les cargaisons d'autres marchandises en vrac, notamment de produits pétroliers, sont demeurées au même niveau qu'en 1977 sur la section Montréal – lac Ontario, et elles ont augmenté de 5.4% pour atteindre 11.8 millions de tonnes sur le canal de Welland.

Le revenu de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la période de 12 mois terminée le 31 mars 1978 se chiffrait à \$32.1 millions, \$26.6 millions provenant des droits de péage sur les navires franchissant les écluses entre Montréal et le lac Érié et \$5.5 millions représentant des recettes diverses (location, péages de quai et de pont). Le total des dépenses pour la même période (amortissement, intérêts et défalcation des coûts de planification non compris) s'établissait à \$41.3 millions décomposés comme suit: frais d'exploitation et d'entretien \$28.8 millions, frais d'administration centrale et régionale \$11.7 millions, et indemnités de cessation d'emploi \$0.8 million.

### Garde côtière du Canada

### 15.4.5

La Garde côtière du Canada, qui fait partie de l'ACTM, est dirigée par un commissaire. L'administration centrale à Ottawa élabore les politiques et les normes des programmes. Cinq bureaux régionaux s'occupent des opérations.