

13.5.5 La voie maritime du Saint-Laurent

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, constituée en corporation par une loi du Parlement en 1951, a assuré la construction (et ultérieurement l'entretien et 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 7,9 m. Au même moment, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis entreprenait d'établir des aménagements analogues du côté américain de la voie. Cette voie maritime a été ouverte à la navigation commerciale en avril 1959, et son inauguration officielle a eu lieu en juin 1959. Partie intégrante du système, le canal Welland relève également de l'Administration de la voie maritime pour ce qui concerne l'exploitation et l'entretien. En juin 1984, on a célébré à Cornwall (Ont.) et à Massena (N.Y.) le 25^e anniversaire de l'ouverture de cette grande réalisation.

La voie maritime du Saint-Laurent est le plus long système de canaux du monde, puisqu'il mesure 3 769 km de l'océan Atlantique jusqu'à l'extrémité ouest du lac Supérieur. Les navires qui s'y engagent s'élèvent de 177 m depuis le bas Saint-Laurent jusqu'à la tête des Lacs. Près de 100 m de cette élévation se produisent dans le système d'évitement des chutes Niagara. Cette voie maritime permet aux océaniques de pénétrer en Amérique du Nord presque jusqu'au milieu du continent.

Au cours du premier quart de siècle de son existence, la voie maritime elle-même ainsi que les progrès intervenus dans le transport par bateau ont modifié la taille et la fonction d'un certain nombre de ports qui jalonnent ses eaux. À différents ports du Saint-Laurent, notamment ceux de Port-Cartier, Montréal et Québec, le grain est transbordé des navires de lac dans des océaniques pour la traversée de l'Atlantique. Le port de Toronto a perdu de l'importance en faveur de Thunder Bay, qui est aujourd'hui le troisième grand port du Canada. La viabilité des opérations portuaires dépend pour beaucoup de l'aptitude d'un port à manutentionner avec célérité et efficacité les cargaisons de blé et d'autres produits en vrac.

Trafic de la voie maritime. Le tableau 13.23 présente des statistiques sommaires du trafic des sections Montréal-lac Ontario et canal Welland de la voie maritime pour l'année 1982, avec indication des taux de variation par rapport à 1981.

13.5.6 Garde côtière du Canada

La flotte de la Garde côtière comprend des brise-glace, des baliseurs et des ravitailleurs, des navires de recherche et de sauvetage, des navires spécialisés dans l'entretien des chenaux ou des câbles sous-marins et des navires à fonction météorologique, ainsi que des hélicoptères et des avions à voilure fixe.

Grâce à ses stations radio et à d'autres dispositifs de communication reliés par des lignes terrestres de téléphone et de télex, la Garde côtière assure 24 heures sur des communications d'intérêt sécuritaire et commercial entre les navires et le littoral, et elle

transmet à horaire fixe des bulletins météorologiques ainsi que des informations concernant la navigation. Dans certains secteurs, particulièrement dans les ports très achalandés, ce réseau est doublé de systèmes locaux qui surveillent et orientent le mouvement des navires.

En moyenne, plus de 1,700 navires par an bénéficient des services de brise-glace, seuls ou en groupe, ou reçoivent des indications pour traverser les glaces. Depuis 1970, les ports situés dans le golfe Saint-Laurent et sur le fleuve lui-même jusqu'à Montréal sont accessibles toute l'année. Pendant l'été, certains brise-glace participent aux opérations annuelles de ravitaillement des localités de l'Arctique. Dans le cadre de cette mission, ils escortent une flotte de navires affrétée par le gouvernement pour livrer des produits pétroliers et des marchandises sèches telles que des fournitures de construction, des aliments, des vêtements, des meubles et autres produits essentiels aux résidents des localités éloignées et des installations militaires.

D'autres navires de la Garde côtière sont affectés à des opérations spécialisées. Sur la côte est, le Jean Cabot, câblé de pose et d'entretien, soutient les services de communications transatlantiques par câble. Les brise-glace servent à des travaux scientifiques et viennent en aide aux bateaux marchands. Les travaux scientifiques auxquels ils participent consistent principalement en recherches hydrographiques et océanographiques parrainées par d'autres ministères. Au cours de l'été 1982, le Sir William Alexander a entrepris un relevé hydrographique détaillé de la côte est de la baie d'Hudson, tandis que le brise-glace Labrador a poursuivi son programme de travail hydrographique dans le Haut-Arctique et aidé à la navigation dans le détroit de Lancaster. Le Camsell, brise-glace basé à Victoria (C.-B.), a assisté la navigation dans l'Arctique occidental, visité les emplacements de la ligne DEW, inspecté les stations de marégraphie et concouru à réactiver les aides à la navigation à Tuktoyaktuk.

13.6 Expo 86

À Vancouver (C.-B.), une exposition internationale des transports et des communications, axée sur le thème Un Monde en mouvement, Un Monde en contact, aura lieu de mai à octobre 1986. Son principal site sera la Place BC le long d'un terrain de 52 hectares sur la rive nord du bassin False Creek, où seront présentés les étalages de nombreux pays et de toutes les provinces canadiennes. Expo 86 fera partie d'une longue célébration d'une année du 100^e anniversaire de la ville de Vancouver.

Place Canada, située au pied de la rue Burrard, qui débouche sur le front de mer de Vancouver, sera le site du pavillon canadien. L'architecture de ce pavillon, inspirée de la navigation maritime, évoquera une proue fonçant dans la mer, toutes voiles déployées, et la superstructure d'un paquebot. Feront partie du complexe aménagé pour cette exposition de nouvelles installations pour navires de croisière,