

navigable de 27 pieds de profondeur entre Montréal et le lac Érié tandis que la *St. Lawrence Seaway Development Corporation* des États-Unis aménageait une artère semblable à travers les rapides internationaux du Saint-Laurent. La Voie maritime fut ouverte à la navigation commerciale le 1^{er} avril 1959 et l'ouverture officielle eut lieu le 26 juin 1959. Lors de la mise en service de la Voie maritime, certains canaux secondaires passaient sous l'autorité de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent afin que celle-ci en assure le fonctionnement et l'entretien. Ces canaux comprennent celui de Lachine, une partie du canal de Cornwall, un secteur du troisième canal de Welland et les écluses canadiennes de Sault-Sainte-Marie. Les vaisseaux qui empruntent ces canaux n'acquittent pas de péages et les données se rapportant à la circulation ne sont pas comprises dans la présente sous-section.

Les tableaux 13 et 14 renferment l'ensemble des données statistiques relatives à la circulation dans les canaux du Saint-Laurent et de Welland pour l'année 1960. Les trajets répétés ont été éliminés de sorte que les chiffres montrent la quantité réelle de toutes les marchandises transportées par la Voie maritime du Saint-Laurent. Ainsi, 5,152 vaisseaux transportant plus de 11,058,000 tonnes de fret se sont dirigés en amont de la Voie maritime en 1960, alors que 5,124 navires ont transporté 22,648,000 tonnes en aval. Les océaniques ont transporté 23.8 p. 100 de toutes les cargaisons, les navires des Lacs, 76.1 p. 100 et les autres embarcations 0.1 p. 100. On constate de nouveau un écart dans les chargements; le tonnage brut enregistré de tous les vaisseaux se dirigeant en amont comprend 49.7 p. 100 de lest, comparativement à 50.3 p. 100 de chargements. Toutefois, pour ce qui est des navires voyageant en aval, 17.6 p. 100 seulement du tonnage était sur lest.

Sur le tonnage global transporté en amont en 1960, il y avait 8,946,000 tonnes de fret canadien et 2,113,000 tonnes en provenance de l'extérieur. Les vaisseaux naviguant en aval ont transporté 17,333,000 tonnes de fret canadien et 5,315,000 tonnes ont été transportées vers des ports étrangers, et à partir de ceux-ci.

Dans le secteur Montréal-lac Ontario, le fret transporté en amont en 1960 a diminué de 19.8 p. 100 en comparaison de 1959, mais le fret en aval a augmenté de 19.5 p. 100. Cette diminution du trafic en amont est attribuable presque entièrement à la baisse des quantités de minerai de fer expédiées des ports du Saint-Laurent en direction d'Hamilton et du lac Érié. En 1960, 583 navires de moins ont voyagé tant en amont qu'en aval qu'en 1959, ce qui indique une légère augmentation du tonnage des vaisseaux empruntant cette section de la Voie maritime ainsi que du volume de fret transporté. Les cargaisons en vrac se sont chiffrées par 88.9 p. 100 de toutes les marchandises transportées entre Montréal et le lac Ontario en 1960, ce qui représente 18,056,000 tonnes en comparaison de 18,643,000 tonnes en 1959. Les cargaisons diverses se sont chiffrées par près de 2,253,897 tonnes, soit une augmentation de 15.6 p. 100 sur 1959. Le minerai de fer, le blé, l'huile de chauffage, l'avoine, le maïs, et le charbon bitumineux ont été les principales marchandises transportées sur les canaux du Saint-Laurent. L'orientation du trafic selon l'origine ou la destination des voyages indique que 30.8 p. 100 de tous les transports ont été effectués entre deux ports canadiens, un tiers entre des ports canadiens et américains et 36.6 p. 100 entre des ports étrangers et ceux du Canada et des États-Unis.

En 1960, 7,536 navires ont emprunté le canal de Welland et le jauge brut de tous les navires de passage s'est chiffré par 35,528,265 tonnes. Les cargaisons transportées en amont se sont chiffrées par 8,372,714 tonnes; en aval, par 20,876,975 tonnes et les cargaisons en vrac représentaient 93.5 p. 100 du trafic. Quoique de nombreux navires de passage empruntent les canaux du Saint-Laurent et celui de Welland, beaucoup d'autres circulent localement entre les ports des Grands lacs n'empruntent que le canal de Welland. Ces navires transportent surtout du minerai de fer, des céréales et du charbon. Le trafic sur le canal de Welland a dépassé de près de 9,000,000 tonnes de cargaisons celui qu'on signale pour le secteur entre Montréal et le lac Ontario.

Le revenu de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour les douze premiers mois de la mise en service de la Voie maritime (1960) s'est chiffré par \$9,360,642, y compris \$7,156,249 provenant des péages prélevés des navires passant par les écluses de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario, et \$1,326,497 prélevés des navires