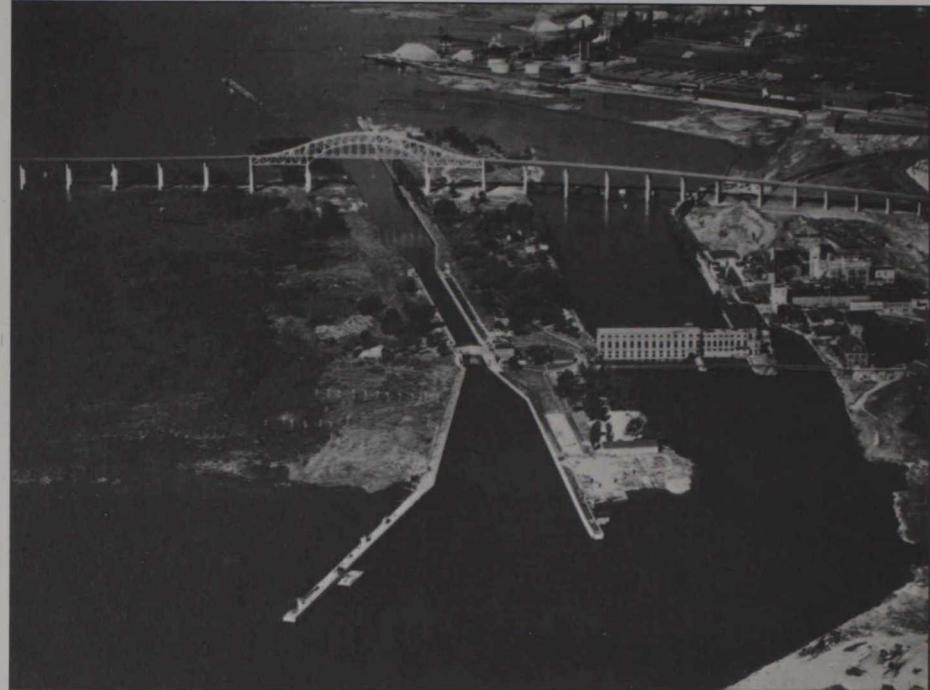


La voie maritime du Saint-Laurent

rent environ treize kilomètres dans le canal de contournement de la ville de Welland, inauguré en 1973, pour atteindre la huitième et dernière écluse, une écluse de garde, peu profonde, située près de Port-Colbourne, sur le lac Erié. Les navires mettent en moyenne douze heures pour parcourir les quarante-cinq kilomètres du canal Welland. Poursuivant leur route, ils traversent les lacs Erié, Huron et Michigan. Pour accéder au lac Supérieur – à Thunder-Bay, tête du lac du côté canadien, et à Duluth Superior, tête du lac du côté des Etats-Unis – ils franchissent l'une des quatre grandes écluses étatsunaises ou l'écluse canadienne, plus petite, de Sault-Sainte-Marie. De l'Atlantique jusqu'au lac Supérieur, l'élévation est de cent quatre-vingt-trois mètres, hauteur d'un immeuble de soixante étages. La Voie maritime est exploitée pour la partie canadienne (cinq écluses entre Montréal et le lac Ontario, les écluses de Welland et l'écluse de Sault-Sainte-Marie) par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui relève du ministre fédéral des transports, alors que les écluses étatsunaises de la section internationale sont administrées par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Que transporte-t-on sur la Voie maritime? De l'aval vers l'amont, surtout du minerai de fer (plus des deux tiers du total des cargaisons) acheminé vers les aciéries de la région des Grands Lacs. De l'amont vers l'aval, des céréales provenant du centre du conti-



L'écluse du Sault, entre le lac Huron et le lac Supérieur.

nant américain et dirigées vers l'Europe. La Voie maritime sert aussi au transport de produits pétroliers, de produits industriels semi-finis, de produits manufacturés.

Au cours de la saison de navigation de 1977, la plus longue jusqu'à maintenant (267 jours), 63,3 millions de tonnes de marchandises ont été transportées dans la section qui va de Montréal au lac Ontario, soit 16,4 p. 100 de plus qu'en 1976. Les chiffres correspondants pour la section du canal Welland indiquent une augmentation de 11,5 p. 100 par rapport à la saison de 1976, soit 71,5 millions de tonnes. Ce sont les marchandises en vrac qui ont le plus contribué à la hausse du tonnage global. Les grains ont augmenté d'environ 17,5 p. 100

dans chaque section de la Voie maritime pour atteindre 46,9 millions de tonnes, niveau record répondant à une forte demande de blé nord-américain. Le minerai de fer s'est accru de 8,8 p. 100 dans la section Montréal-Ontario, atteignant 22,3 millions de tonnes, tandis que la section du canal Welland connaissait une moindre hausse (2,3 p. 100) avec ses 22 millions de tonnes.

Les cargaisons générales ont aussi marqué une forte progression en 1977. Les 6,8 millions de tonnes enregistrés dans la section Montréal-Ontario ont dépassé de 51,1 p. 100 le total de l'année 1976; dans le canal Welland, une hausse de 63,3 p. 100 a permis d'atteindre 6,2 millions de tonnes. La croissance du trafic semble pouvoir être attribuée à l'importation

