

Dans le secteur Montréal-lac Ontario, le fret transporté en amont en 1962 a augmenté de 32.1 p. 100 en comparaison de 1961, mais le fret en aval a diminué de 3.1 p. 100. Cette augmentation du trafic en amont est attribuable presque entièrement à la hausse des expéditions de minerai de fer des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié. En 1962, 275 navires de moins qu'en 1961 ont voyagé en amont et 266 de moins en aval, 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 ont constitué 90.2 p. 100 de toutes les marchandises transportées dans le secteur en 1962. Le minerai de fer, le blé, le maïs, le mazout, le charbon bitumineux et l'orge ont été les principales marchandises transportées sur les canaux du Saint-Laurent. L'orientation du trafic indique que 30.3 p. 100 de tout le transport a été effectué entre deux ports canadiens, 36.9 p. 100 entre des ports canadiens et américains, et 32.2 p. 100 entre des ports étrangers et ceux du Canada et des États-Unis.

En 1962, 7,615 navires ont emprunté le canal de Welland et les cargaisons transportées en amont se sont chiffrées par 10,843,000 tonnes, en aval, par 24,563,000 tonnes et les cargaisons en vrac ont constitué 94.1 p. 100 du trafic. Quoique de nombreux navires de passage empruntent les canaux du Saint-Laurent et celui de Welland, beaucoup d'autres circulant 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 9,813,000 tonnes de cargaisons celui qu'on signale pour le secteur Montréal-lac Ontario.

Le revenu de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'année 1962 s'est chiffré par \$10,691,922, soit \$8,914,380 provenant des péages prélevés sur les navires franchissant les écluses de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario, et \$641,261 prélevés sur les navires passant par le canal de Welland jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet, date à laquelle les péages ont été suspendus, plus diverses recettes (loyers, quaiage, recettes des ponts, etc.) se chiffrant par \$1,136,281. Les frais d'exploitation et d'entretien se sont élevés à \$5,911,284 et les frais d'administration à \$1,759,721, soit au total \$7,671,005, sans compter \$324,432 dépensés à l'égard des canaux libres de péage. D'autres données statistiques d'ordre financier paraissent à la section 2, p. 842.

Le nombre d'embarcations de plaisance se dirigeant en amont et en aval et qui ont passé par les écluses du secteur Montréal-lac Ontario en 1962 s'est chiffré par 335 et 402 respectivement, et ceux qui ont emprunté les écluses du canal de Welland, par 95 et 127 respectivement.

#### Sous-section 5.—Services fédéraux de la marine

Les services étudiés dans la présente sous-section sont ceux qui se rattachent à la Garde côtière canadienne et au balisage, y compris l'entretien du chenal du Saint-Laurent, à l'inspection des navires à vapeur, et au pilotage.

**La Garde côtière canadienne.**—La Garde côtière canadienne, qui ne porte ce nom que depuis janvier 1962, a joué un rôle de premier plan dans l'expansion maritime, économique et industrielle du Canada depuis la confédération, lorsque furent intégrés en un seul service de la marine divers organismes maritimes fédéraux constitués antérieurement, en vue d'établir la flotte qui devait relever ultérieurement du ministère des Transports créé en 1936.

Modeste à ses débuts, cette flotte compte actuellement près de 200 navires de toutes catégories, dont une cinquantaine d'une jauge très considérable. Sur ce nombre, 28 ont une jauge brute de plus de 1,000 tonneaux, notamment 10 brise-glace lourds et huit bal-