

Dans le secteur Montréal—lac Ontario, le trafic d'amont en 1964 a augmenté de 36.8 p. 100 sur celui de 1963, et le trafic d'aval, de 19.4 p. 100. La première augmentation est attribuable presque entièrement à l'accroissement des expéditions de minerai de fer des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié et la deuxième par les expéditions de blé outre-mer. En 1964, 231 navires de plus qu'en 1963 ont voyagé en amont et 263 de plus en aval, ce qui indique une légère augmentation du nombre de navires empruntant cette section de la Voie maritime. Les cargaisons en vrac ont constitué 94 p. 100 de toutes les marchandises transportées dans le secteur en 1964. 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 30.9 p. 100 de tout le transport s'est effectué entre deux ports canadiens, 42.9 p. 100 entre des ports canadiens et américains, et 25.9 p. 100 entre des ports étrangers et ceux du Canada et des États-Unis. Une fraction minime du trafic s'est pratiquée entre deux ports des États-Unis.

En 1964, 8,304 navires ont emprunté le canal de Welland et les cargaisons transportées en amont se sont chiffrées par 18,541,000 tonnes, celles en aval par 32,847,000, et le trafic en vrac a constitué 94 p. 100 du total. 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-marchandises sur le canal de Welland a dépassé de près de 12,080,000 tonnes celui qu'on a signalé pour le secteur Montréal—lac Ontario.

Le revenu de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'année 1964 s'est chiffré par \$15,050,107, soit \$13,544,436 provenant des péages prélevés sur les navires franchissant les écluses de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario, plus diverses recettes (loyers, quayage, recettes des ponts, etc.) se chiffrant par \$2,505,671. Les frais d'exploitation et d'entretien se sont élevés à \$7,895,172 et les frais d'administration à \$2,847,868, soit au total \$10,743,040, sans compter \$452,063 dépensés à l'égard des canaux exempts de péages. Les données correspondantes pour 1963 paraissent à la section 2, pp. 878-879.

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 1964 s'est chiffré par 343 et 354 respectivement, et ceux qui ont passé par les écluses du canal de Welland, par 104 en amont et 128 en aval.

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 lors de sa création en 1936.

Modeste à ses débuts, cette flotte compte actuellement plus de 200 navires de toutes catégories, dont une cinquantaine d'une jauge très considérable. Sur ce nombre,