

des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié et la deuxième par les expéditions de blé outre-mer. En 1965, 251 navires de plus qu'en 1964 ont voyagé en amont et 300 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 87.1 p. 100 de toutes les marchandises transportées dans le secteur en 1965. 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 29.5 p. 100 de tout le transport s'est effectué entre deux ports canadiens, 39.1 p. 100 entre des ports canadiens et américains, et 31.1 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 1965, 8,384 navires ont emprunté le canal de Welland et les cargaisons transportées en amont se sont chiffrées à 19,949,000 tonnes, celles en aval par 33,472,000, et le trafic en vrac a constitué 91.2 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 10,073,000 tonnes celui qu'on a signalé pour le secteur Montréal—lac Ontario.

En 1965, le revenu de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a totalisé \$16,848,181, soit \$15,480,631 provenant des péages prélevés sur les navires franchissant les écluses de la Voie maritime entre Montréal et le lac Ontario, plus diverses recettes (loyer, quayage, recettes des ponts, etc.) totalisant \$1,367,550. Les dépenses globales pour 1965 étaient de \$12,414,128 dont \$10,472,700 en frais d'exploitation et d'entretien et \$3,468,899 en dépenses de l'administration régionale, de l'administration centrale et des services techniques, moins l'allocation de \$369,761 aux canaux exempts de péage et \$1,157,710 aux frais de construction.

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 1965 s'est chiffré par 353 et 420 respectivement, et ceux qui ont passé par les écluses du canal de Welland, par 143 en amont et 145 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, 31 ont une jauge brute de plus de 1,000 tonneaux, notamment 10 brise-glace lourds et huit baliseurs pouvant servir au déglacement. Ce groupe de brise-glace est le deuxième au monde en importance. La flotte s'est surtout accrue ces dernières années pour répondre à un besoin nouveau et toujours grandissant, celui du déglacement à l'intention des navires qui naviguent dans l'Arctique canadien au cours de l'été et des navires de commerce qui sillonnent le golfe Saint-Laurent en hiver. Les opérations de recherche et de sauvetage qui relèvent du ministère se sont également accrues, non seulement dans le domaine de la navigation commerciale mais aussi dans celui de la navigation de plaisance, qui connaît une faveur exceptionnelle de la part du public, mais qui pose néanmoins des problèmes du point de vue de la sécurité.