

Un Collège de formation d'officiers de la Garde côtière canadienne, officiellement inauguré à Sydney (N.-É.) en septembre 1966, offre un cours de quatre années qui permet aux étudiants de devenir officiers subalternes de pont ou officiers mécaniciens subalternes. Après avoir acquis en mer l'expérience nécessaire, ils peuvent se présenter aux examens de mécanicien de 1<sup>re</sup> classe ou de capitaine au long cours.

La *Direction de la construction navale* établit les caractéristiques de base des nouveaux navires que requiert la Garde côtière canadienne et en surveille la conception et les devis. Les dessins sont établis par des maisons d'architecture navale et les navires sont construits, sous contrats, par divers chantiers maritimes du Canada sous la surveillance de la Direction. Cette dernière effectue aussi ce travail pour le compte d'autres ministères et organismes de l'État.

La *Direction de l'hydraulique maritime* comprend trois divisions: la Division de l'hydraulique maritime, la Division du chenal maritime du Saint-Laurent et la Division du contrôle de la circulation maritime. La Division de l'hydraulique maritime s'occupe des aspects hydrauliques et techniques en ce qui a trait à l'aménagement de voies navigables pour le transport maritime sur les Grands lacs et le Saint-Laurent. Les travaux d'entretien et d'améliorations du chenal maritime du Saint-Laurent en aval de Montréal, ainsi que de celui de la rivière Saguenay, relèvent de la Division du chenal maritime du Saint-Laurent, dont le siège est à Montréal.

Pour assurer la sécurité de la circulation dans le Saint-Laurent, un Service de contrôle de la circulation maritime a été établi le 3 avril 1967 à la suite d'études inaugurées par le ministère en 1964. Grâce à l'usage des appareils radioélectriques à très haute fréquence (VHF) le service suit la circulation des navires à la manière des contrôleurs de la circulation aérienne qui surveillent les routes aériennes achalandées. Les renseignements nécessaires aux capitaines pour la conduite sûre de leurs navires émanent de deux centres principaux de contrôle de la circulation (l'un à Québec et l'autre à Montréal), de six stations côtières et de 18 points de reportage le long du fleuve entre Montréal et Les Escoumins (P.Q.). Tous les navires naviguant sur le fleuve doivent être munis de l'équipement VHF requis afin de se prévaloir de ce service.

**Organisation décentralisée.**—Une réorganisation de la gestion régionale au sein des Services de la marine est en cours. Ce système permettra au ministère de mieux concilier les ressources à la quantité de travail dans toutes les régions. Les 11 bureaux de district de la marine qui existent depuis de nombreuses années et quelques-uns des 15 autres bureaux régionaux de la marine qui, par le passé, relevaient individuellement des directeurs des Services de la marine ou du sous-ministre adjoint pour la marine, seront compris dans le système.

La première étape a été terminée en mai 1967 avec l'établissement de la Région des Maritimes. Elle comprend les provinces Maritimes et les îles adjacentes, notamment l'île de Sable et les îles de la Madeleine, et englobe le service d'inspection des navires à vapeur et les bureaux de la Division nautique et du pilotage dans les trois provinces. En tout, il y aura cinq régions, chacune relevant d'un directeur régional. Les quatre autres seront: la région de Terre-Neuve; la région Laurentienne, comprenant le Québec, la baie d'Hudson et les eaux de l'Est de l'Arctique; la région des Lacs, comprenant l'Ontario et les eaux intérieures du Manitoba; et la région de l'Ouest, comprenant la côte du Pacifique, les routes maritimes canadiennes de l'Ouest et du Nord-Ouest et l'Ouest de l'Arctique.

**Balisage.**—Le balisage au Canada est semblable à celui des autres pays de l'Amérique du Nord. Le réseau des signaux maritimes maintenu par le ministère des Transports dans les eaux canadiennes et contiguës se compose de bouées, bateaux-phares, phares