

canadienne représentait 23.7 millions de tonnes et la part d'origine étrangère 6.6 millions de tonnes; vers l'aval, la part d'origine canadienne était de 33.5 millions de tonnes et les cargaisons à destination ou en provenance des pays étrangers, de 11.4 millions de tonnes.

Dans la section Montréal — lac Ontario, le trafic vers l'amont en 1973 s'est élevé à 27.6 millions de tonnes et le trafic vers l'aval à 30.0 millions de tonnes, ce qui constitue une augmentation de 7.4% par rapport à 1972. Les expéditions de minerai de fer des ports du Saint-Laurent vers Hamilton et le lac Érié représentaient près de 56.8% du trafic d'amont, tandis que le trafic d'aval portait principalement sur les expéditions de grain à l'étranger. Par rapport à 1972, le nombre des transits vers l'amont a augmenté de 87 et celui des transits vers l'aval de 76, ce qui indique que le nombre de navires qui ont emprunté cette section de la voie maritime a légèrement augmenté. En 1973, les marchandises en vrac constituaient 89.9% de tout le trafic empruntant cette section, les principales marchandises acheminées par les canaux du Saint-Laurent étant le minerai de fer, le blé, le maïs, le mazout, le fer et l'acier ouvrés, et l'orge. L'orientation du trafic montre que 30.4% des mouvements ont eu lieu entre des ports canadiens, 38.3% entre des ports canadiens et des ports américains, et 31.1% entre des ports étrangers et des ports canadiens et américains. Le peu de trafic restant représentait des mouvements entre des ports américains.

En 1973, on a enregistré 6,815 transits sur le canal de Welland, le volume des marchandises vers l'amont se situant à 23.7 millions de tonnes, et vers l'aval à 43.5 millions de tonnes; les marchandises transportées en vrac représentaient 92.4% du tonnage total. Bien qu'il y ait un grand nombre de navires en transit qui empruntent les canaux du Saint-Laurent et de Welland, le trafic local entre les ports des Grands Lacs empruntant uniquement le canal de Welland est loin d'être négligeable. Les marchandises ainsi transportées sont surtout du minerai de fer, du grain et du charbon. Le trafic sur le canal de Welland a dépassé de 9.6 millions de tonnes celui enregistré dans la section Montréal — lac Ontario.

Le revenu de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent s'est élevé en 1973 à \$28.4 millions, \$24.6 millions provenant des droits de péage perçus sur les navires franchissant les écluses de la voie maritime entre Montréal et le lac Érié et \$3.8 millions représentant des recettes diverses (location, péages de quai et de pont, etc.). Le total des dépenses en 1973 s'est établi à \$27.6 millions décomposés comme suit: frais d'exploitation et d'entretien \$19.3 millions, frais d'administration centrale et d'ingénierie \$7.3 millions et frais de construction \$985,158 (tableau 15.21).

15.4.4 Services maritimes fédéraux

Organisation de l'administration centrale. Les Services de la marine du ministère des Transports comptent sept directions: Aides et Voies navigables, Sécurité maritime, Garde côtière du Canada, Pilotage de la marine, Télécommunication et Électronique de la marine, Finances (marine) et Personnel (marine). A la tête de chaque direction se trouve un directeur qui est comptable à l'administrateur adjoint des Services de la marine de l'Administration canadienne des transports maritimes. Un autre service, le Bureau des urgences maritimes, est également comptable à l'administrateur adjoint.

La Direction des Aides et Voies navigables comporte deux divisions: Aides à la navigation et Développement des voies navigables.

La Division des aides à la navigation est chargée de la planification, de l'élaboration des politiques et de l'administration des programmes liés à un système national d'aides à la navigation et au contrôle du trafic, ainsi que de la recherche et du développement dans ces deux secteurs. Ces fonctions comprennent l'installation, la mise en service et l'entretien de systèmes électroniques de navigation tels que Decca, Loran A et Loran C, ainsi que la mise au point de systèmes d'entrée dans les ports comportant la surveillance par radar, le contrôle du trafic et l'utilisation des aides classiques à la navigation, à la surface de l'eau et au sol. La Division élabore des normes et des lignes de conduite relativement au fonctionnement et à l'entretien de plus de 20,000 aides à la navigation dont les phares, les bouées, les signaux de brume et les feux au sol sans surveillance. Elle effectue des travaux de recherche et de développement tant sur les nouvelles sources d'énergie atomique et solaire que sur les sources classiques que sont les accumulateurs et les ressources hydrauliques. Enfin, elle assure l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables.

La Division du développement des voies navigables est chargée d'élaborer des plans, des politiques et des programmes au niveau national en vue d'améliorer les voies navigables