

actuels et futurs de la navigation maritime et prévoir l'obtention du maximum d'avantages pour la navigation, particulièrement en ce qui a trait à la sécurité et à l'efficacité; recueillir et mettre en corrélation des données techniques fondamentales pour l'étude des projets d'amélioration; restreindre au minimum les inondations causées par la formation de la glace.

4. (Voir la page 5, n° 2.2. b))

Les comités d'étude sur la voie navigable des années 1950 recommandaient l'établissement d'organismes permanents de technique hydraulique qui s'occuperaient des travaux de la voie navigable.

En 1959, il y a eu absorption de certains membres du personnel de la voie maritime et la formation d'un noyau d'ingénieurs hydrauliciens compétents qui, en grossissant, est devenu la Direction que nous connaissons actuellement.

5. (Voir la page 5, n° 2.2. c))

Suivent les fonctions et les responsabilités de l'organisation à l'égard

(i) des autres agences fédérales: - étude des effets de la

Conseil des ports nationaux, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, Ministère des Travaux publics, Conseil national des recherches, Ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources

régulation des eaux des Grands lacs sur le Saint-Laurent; études sur les marées du Saint-Laurent, de Montréal à Pointe-aux-Pères.

(ii) de l'industrie:

- fournir des données sur le régime du fleuve aux ingénieurs-conseils et aux entreprises de navigation maritime dont ils ont besoin pour leurs travaux de planification et d'amélioration, par ex. divulgation des niveaux des eaux pendant les crues pour permettre la planification du projet de construction domiciliaire de l'île des Soeurs.

(iii) des institutions d'enseignements:- fournir le matériel flottant pour utilisation parallèle à nos programmes, afin de rassembler des données recueillies sur les lieux, par ex. l'échantillonnage de la