

et Prince-Rupert, sur le Pacifique; le second embrasse la région qui s'étend de Port-Arthur au littoral de l'Atlantique, et le troisième couvre la région entre Port-Churchill et l'Île-Résolution, située à l'entrée du détroit d'Hudson. Les stations côtières des Grands Lacs sont raccordées avec celles des côtes orientales, qui à leur tour sont en communication avec le réseau de la baie d'Hudson. Il n'y a pas de communications directes entre le réseau des Grands Lacs et ceux du Pacifique.

De ces stations, 14 sont situées sur les côtes est et les Grands Lacs et sont exploitées par la Canadian Marconi Company, conformément à une entente conclue avec le ministère; quant aux autres 67 stations qui sont situées sur les côtes est, les côtes ouest et sur la baie et le détroit d'Hudson, c'est le ministère qui les exploite lui-même. Deux fois par jour, aux mêmes heures, quelques-unes de ces stations irradiant des messages importants à l'usage des navigateurs, comportant des pronostics météorologiques et annonçant les tempêtes, les mettant en garde contre le danger d'épaves à la dérive et celui des glaces et autres obstacles à la navigation. Pour le bénéfice des navigateurs, pour qui la connaissance de l'heure exacte est essentielle dans les calculs basés sur les observations astronomiques, trois stations canadiennes, dont deux situées sur les côtes ouest l'autre sur les côtes est, irradiant l'heure exacte plusieurs fois par jour.

Vu la différence dans les taux d'assurance maritime qui frappaient il y a quelques années les navires dirigés vers les ports canadiens, le ministère s'était dit que toute dépense raisonnable dans le but d'amener la réduction de ces taux constituerait un bon placement. Treize postes de repérage furent établis à cette fin dans des endroits choisis pour leur situation favorable relativement aux routes de navigation, dont sept sur les côtes est, cinq sur la baie et le détroit d'Hudson et un sur la côte ouest. Ces postes sont dotés d'appareils spéciaux à l'aide desquels il est possible de déterminer avec précision la direction d'où vient tout signal transmis par un navire.

Un réseau de 28 postes de stations-phares (dont un poste combiné de repérage de direction et d'une station-phare et un poste combiné côtier et de repérage à la fois) est maintenu sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique et sur les Grands Lacs. Ces postes permettent à un navire ou à un avion muni de son propre appareil de repérage de direction de s'orienter par rapport à la station-phare. Celle-ci fonctionne automatiquement, la transmission des signaux se faisant d'heure en heure ou de demi-heure en demi-heure par beau temps, et sans interruption par temps brumeux. A Point-Atkinson, C.B., les signaux des stations-phares sont synchronisés avec les émissions avertisseuses de brouillard, faites de cet endroit lorsque le temps s'obscurcit au point de gêner l'orientation. Afin de protéger la vie humaine en mer, tous les paquebots et cargos touchant aux ports canadiens doivent être munis d'appareils de radiotélégraphie confiés à des opérateurs exercés et possédant un certificat de compétence. Le ministère maintient, aux fins de l'observance du règlement, un service d'inspection complet. Des inspecteurs postés dans divers ports par tout le Dominion sont chargés de vérifier le bon état des appareils en question à bord des vaisseaux de tous les pavillons, de même que la compétence des opérateurs. Les navires sont aussi sujets à inspection pour fins d'émission des certificats nécessaires prescrits par la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et la loi des conventions sur les lignes de charge, 1931. Les examens qui précèdent l'émission des certificats de compétence sont tenus par la division de la Radio, 7,006 certificats ayant été décernés jusqu'au 31 mars 1937.