

Pour statistiques du nombre et du tonnage des navires affectés au commerce du transport du Canada, voir les tableaux de la section 3 (pp. 725-732) dans cette partie du chapitre. Ces tableaux paraissent dans les statistiques du trafic parce qu'ils se rapportent plus directement au trafic et aux services qu'au simple transport maritime disponible. Un exposé des services de transport exploités par le gouvernement fédéral paraît aux pp. 715-717.

Sous-section 2.—Balisage des eaux et ouvrages divers

Sont réunis sous cet en-tête les phares et tout le réseau des signaux maritimes de danger sur les côtes orientale et occidentale du Canada, sur la baie et le détroit d'Hudson, le fleuve et le golfe Saint-Laurent, les rivières et lacs intérieurs et à l'entrée des ports—réseau très vaste destiné à rendre sûre la navigation dans toutes les eaux canadiennes. Il existe en outre un service de pilotage dans les eaux où la navigation est difficile; ce service est décrit avec les services maritimes, p. 716. Afin de rendre la navigation encore plus sûre, il y a une chaîne de stations radio-phoniques qui transmettent des signaux et de postes de repérage dont la description est donnée sous radiotélégraphie, p. 759.

Les ouvrages de balisage des eaux, sauf les très petits, sont énumérés dans les trois publications annuelles du Ministère des Transports portant sur la côte de l'Atlantique, les eaux intérieures et la côte du Pacifique respectivement. Un tableau sommaire des signaux maritimes de danger maintenus au Canada au cours des années financières 1929-40 est donné à la page 589 de l'Annuaire de 1941.

Beaucoup de travaux ont été entrepris pour améliorer les eaux navigables: dragage des chenaux et des ports, enlèvement des obstructions et construction d'ouvrages préventifs pour maintenir et contrôler le niveau des eaux. L'entreprise probablement la plus importante de cette nature a été le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent. Un outillage flottant considérable est en service pour maintenir et améliorer le chenal à eau profonde de Montréal à la mer pour la navigation océanique. A ces perfectionnements apportés à la navigabilité des eaux s'ajoutent des ouvrages pour protéger les lignes du rivage et prévenir l'érosion, et le contrôle des voies et des ponts qui traversent les chenaux navigables. Afin de prolonger la saison de navigation dans les eaux importantes qui gèlent complètement en hiver, des brise-glace circulent au commencement et à la fin de cette saison. C'est particulièrement le cas de la navigation de Montréal à l'océan: ces opérations ont pour premier objet d'empêcher les inondations pendant la débâcle du printemps.

1.—Durée de la saison de navigation dans le chenal du St-Laurent, 1931-44

NOTA.—Pour les années 1882-1911, voir l'Annuaire du Canada de 1934-35, p. 770, et pour 1912-29, l'édition de 1942, p. 624.

Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal ¹	Première arrivée océanique, port de Montréal	Dernier départ océanique, port de Montréal	Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal ¹	Première arrivée océanique, port de Montréal	Dernier départ océanique, port de Montréal
1931.....	19 mars	15 avril	11 déc.	1938.....	12 avril	18 avril	4 déc.
1932.....	27 "	14 "	8 "	1939.....	29 "	29 "	12 "
1933.....	23 "	14 "	6 "	1940.....	23 "	24 "	5 "
1934.....	28 "	26 "	8 "	1941.....	14 "	19 "	17 "
1935.....	30 "	15 "	9 "	1942.....	17 "	2 mai	16 "
1936.....	28 "	13 "	11 "	1943.....	29 "	24 "	13 "
1937.....	9 avril	19 "	8 "	1944.....	20 "	21 "	9 "

¹ "Chenal ouvert" signifie navigable, bien qu'il puisse y avoir encore de la glace flottant sur le fleuve.