

phoniques qui transmettent des signaux et de postes de repérage dont la description est donnée, pp. 735-736.

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 ou régler 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 la surveillance 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.

2.—Durée de la saison de navigation dans le chenal du St-Laurent, 1932-45

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 |
|-----------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1932..... | 27 mars | 14 avril | 8 déc. | 1939..... | 29 avril | 29 avril | 12 déc. |
| 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 avril | 9 " |
| 1938..... | 12 " | 18 " | 4 " | 1945..... | 1 " | 9 " | 3 " |

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

Sous-section 3.—Canaux

Avant la grande période de construction ferroviaire, commencée au Canada vers 1850, les routes fluviales et lacustres, plus spécialement le St-Laurent, les Grands Lacs et l'Ottawa, constituaient les principales avenues de transport. Ces routes étaient coupées à certains points, nécessitant des portages. Les canaux du Canada furent construits pour obvier à l'inconvénient du déchargement, du halage et du rechargement aux portages.

La première mention d'un canal au Canada se rapporte à celui de Lachine, commencé en 1700 par les colons français, mais ce n'est qu'après la conquête du Canada par les Anglais que les grandes voies navigables sont améliorées. Au com-