

Nombre de travaux ont été entrepris en vue d'améliorer les eaux navigables: dragage des chenaux et des ports, enlèvement des obstructions et construction d'ouvrages de protection pour maintenir ou régulariser le niveau des eaux. L'entreprise probablement la plus importante de cette nature a été le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent. Un vaste navire-atelier est en service afin de maintenir et d'améliorer le chenal à eau profonde de Montréal à la mer. A ces perfectionnements apportés à la navigabilité des eaux s'ajoutent des ouvrages destinés à protéger les lignes du rivage et prévenir l'érosion, et ceux qui sont établis près 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 mesures ont pour premier objet d'empêcher les inondations pendant la débâcle du printemps.

3.—Saison de navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1933-1947

NOTA.—Les chiffres de 1882-1911 paraissent à la p. 770 de l'Annuaire de 1934-1935; ceux de 1912-1932, à la p. 624 de l'édition de 1942.

Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal ¹	Première arrivée de long-courrier, port de Montréal	Dernier départ de long-courrier, port de Montréal	Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal ¹	Première arrivée de long-courrier, port de Montréal	Dernier départ de long-courrier, port de Montréal
1933.....	23 mars	14 avril	6 déc.	1940.....	23 avril	24 avril	5 déc.
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 "	20 avril	9 "
1938.....	12 "	18 "	4 "	1945.....	1 "	9 "	3 "
1939.....	29 "	29 "	12 "	1946.....	1 "	12 "	18 "
				1947.....	16 "	19 "	5 "

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 Saint-Laurent, les Grands lacs et l'Ottawa, constituaient les principales avenues de transport. Ces routes étaient coupées à certains points, ce qui nécessitait des portages. Les canaux du Canada furent creusés pour obvier à l'inconvénient du déchargement, du hâlage 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 début du XIX^e siècle, l'expansion du commerce intérieur et étranger et l'avènement de la navigation à vapeur attirent davantage l'attention sur de telles entreprises. Bien que certains des premiers canaux soient creusés pour servir d'abord à des fins militaires, ils ne tardent pas à devenir des éléments essentiels de la vie commerciale du pays. Cependant, en raison des progrès des chemins de fer au Canada et, encore plus, de l'augmentation de la circulation automobile, les canaux, sauf ceux des Grands lacs et du Saint-Laurent, jouent un rôle moins important dans les transports du pays.

Les principaux canaux du Canada relèvent du ministère fédéral des Transports et tous sont accessibles de l'océan Atlantique. Ils desservent six routes: (1)