

Il s'est fait beaucoup pour améliorer les eaux navigables: dragages 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 Saint-Laurent. Un vaste matériel flottant sert à maintenir et à améliorer le chenal à eau profonde de Montréal à la mer. A ces perfectionnements apportés à la navigabilité des eaux s'ajoutent des ouvrages pour en protéger les bords et en prévenir l'érosion et pour surveiller les routes et les ponts qui traversent les voies navigables. Afin de prolonger la saison de navigation dans les eaux importantes qui gèlent complètement en hiver, des brise-glaces 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.

7.—Saison de navigation sur la voie maritime du Saint-Laurent, 1933-1950

NOTA.—Les chiffres de 1882-1911 figurent 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	Premier long-courrier, arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal	Année	Chenal ouvert entre Québec et Montréal ¹	Premier long-courrier arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal
1933.....	23 mars	14 avril	6 déc.	1942.....	17 avril	2 mai	16 déc.
1934.....	28 "	26 "	8 "	1943.....	29 "	24 "	13 "
1935.....	30 "	15 "	9 "	1944.....	20 "	20 "	9 "
1936.....	28 "	13 "	11 "	1945.....	1 "	9 "	3 "
1937.....	9 avril	19 "	8 "	1946.....	1 "	12 "	18 "
1938.....	12 "	18 "	4 "	1947.....	16 "	19 "	5 "
1939.....	29 "	29 "	12 "	1948.....	10 "	19 "	10 "
1940.....	23 "	24 "	5 "	1949.....	7 "	7 "	15 "
1941.....	14 "	19 "	17 "	1950.....	18 "	18 "

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

Sous-section 3.—Canaux

Les canaux et les cours d'eau canalisés qui relèvent du ministère fédéral des Transports comprennent une série de routes fluviales ouvertes à la navigation sur un parcours de 1,875 milles depuis l'océan jusqu'au cœur du pays. Les canaux se divisent en deux catégories: 1^o les canaux principaux ou primaires, sur le Saint-Laurent et les Grands lacs, comprennent ceux de Lachine, Soulages, Cornwall et Williamsburg sur le Saint-Laurent, le canal maritime Welland entre les lacs Ontario et Érié et le canal de Sault-Sainte-Marie entre les lacs Huron et Supérieur; et 2^o les canaux auxiliaires ou secondaires comprennent le canal Saint-Pierre, entre le lac Bras-d'Or et l'océan Atlantique, à Cap-Breton, les canaux Saint-Ours et Chambly, sur le Richelieu, ceux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville, sur l'Ottawa, le canal Rideau, entre la rivière Ottawa et le lac Ontario, et les canaux Trent et Murray, entre le lac Ontario et la baie Georgienne.

L'importance commerciale de ce réseau de transport est manifeste. En 1949, il a servi à l'acheminement de 24,373,752 tonnes de marchandises; ce chiffre est tout près du sommet de 24,636,462 tonnes atteint en 1938; celui de 1948 s'établit à 23,559,313. En 1949, 24,219 navires empruntent les canaux, contre 22,643 en 1948.

L'importance commerciale de ce réseau de transport est manifeste. En 1949, il a servi à l'acheminement de 24,373,752 tonnes de marchandises; ce chiffre est tout près du sommet de 24,636,462 tonnes atteint en 1938; celui de 1948 s'établit à 23,559,313. En 1949, 24,219 navires empruntent les canaux, contre 22,643 en 1948.