

solution des grands problèmes du transport continental. Pendant la première guerre mondiale, les grands espoirs fondés sur l'ouverture du canal ne se réalisèrent pas, faute de navires. Cependant, depuis la baisse des taux de transport océanique après la guerre, le trafic entre les ports canadiens du Pacifique et l'Europe a augmenté et, bien que la proportion du fret des vaisseaux d'immatriculation canadienne soit relativement peu élevée, le tonnage a atteint des proportions considérables. Au cours de la seconde guerre mondiale, le volume du trafic canadien empruntant ce canal a fort diminué, mais il a beaucoup augmenté depuis.

#### 14.—Trafic de l'Ouest à l'Est et de l'Est à l'Ouest du Canada, empruntant le canal de Panama, années terminées le 30 juin 1944-1953

NOTE.—Les chiffres des années 1921-1928 figurent à la p. 734 de l'Annuaire de 1938 et ceux de 1929-1943 à la p. 771 de celui de 1948-1949.

Année	Provenance		Destination		Année	Provenance		Destination	
	Côte ouest	Côte est	Côte ouest	Côte est		Côte ouest	Côte est	Côte ouest	Côte est
	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues		tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues
1944 <sup>1</sup> .....	363,220	17,283	30,044	—	1949.....	2,298,492	188,506	154,524	145,477
1945.....	679,079	65,395	366,118	30,540	1950.....	2,707,047	185,076	226,673	143,395
1946.....	1,756,989	184,850	111,161	62,516	1951.....	2,910,246	240,904	372,534	142,741
1947.....	2,981,348	316,898	132,521	99,745	1952.....	3,644,888	287,872	281,960	114,319
1948.....	2,824,394	244,121	162,561	67,215	1953.....	3,560,925	532,810	341,548	219,567

<sup>1</sup> Chiffres approximatifs, les chiffres exacts n'étant pas disponibles.

#### 15.—Trafic commercial empruntant le canal de Panama, années terminées le 30 juin 1944-1953

NOTE.—Les chiffres à partir de 1915 figurent aux tableaux correspondants des *Annuaire*s précédents, à compter de celui de 1938.

Année	Atlantique—Pacifique		Pacifique—Atlantique		Totaux	
	Vaisseaux	Cargaisons	Vaisseaux	Cargaisons	Vaisseaux	Cargaisons
		tonnes longues		tonnes longues		tonnes longues
1944.....	671	3,354,349	891	3,649,138	1,562	7,003,487
1945.....	924	4,234,935	1,015	4,368,672	1,939	8,603,607
1946.....	1,516	6,118,085	2,231	8,859,855	3,747	14,977,940
1947.....	2,021	8,294,820	2,239	13,375,698	4,260	21,670,518
1948.....	2,286	8,679,140	2,392	15,438,648	4,678	24,117,788
1949.....	2,387	9,899,088	2,406	15,406,070	4,793	25,305,158
1950.....	2,689	9,483,863	2,759	19,388,430	5,448	28,872,293
1951.....	2,784	11,132,472	2,809	18,910,550	5,593	30,073,022
1952.....	3,184	15,128,995	3,340	18,481,514	6,524	33,610,509
1953.....	3,674	17,329,066	3,736	18,766,283	7,410	36,095,349

#### Sous-section 4.—Balisage

Le balisage comprend les phases et tout le réseau des signaux maritimes de danger établis 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; c'est un réseau très vaste destiné à rendre sûre la navigation dans toutes les eaux canadiennes. Il existe en outre un service de pilotage pour les eaux où la navigation est difficile; ce service est décrit au chapitre des services maritimes, p. 901. Afin de rendre la navigation encore plus sûre, il existe des chaînes de