

Tous les dispositifs lumineux ou sonores d'aide à la navigation sont énumérés par le ministère des Transports dans une publication annuelle intitulée: *List of Lights and Fog Signals*. Les renseignements relatifs aux radiophares et aux systèmes *Loran* et *Decca* sont publiés dans *Radio Aids to Marine Navigation*.

On a grandement amélioré les eaux navigables par le dragage des chenaux et des ports, l'enlèvement des obstructions et l'aménagement d'ouvrages de protection pour maintenir ou régulariser le niveau des eaux. A ces travaux s'ajoutent des ouvrages pour protéger les rives, prévenir l'érosion et commander les routes et les ponts qui franchissent les voies navigables. Les brise-glace sont utilisés continuellement pendant l'hiver.

*Le chenal maritime du Saint-Laurent.*—Le chenal, long de 200 milles, part d'une distance d'une quarantaine de milles en aval de Québec et va jusqu'au pied du canal Lachine à Montréal; environ 130 milles en sont dragués.

Le chenal actuel, en amont de Québec, a une profondeur limite de 35 pieds à l'étiage et une largeur de 550 pieds au minimum, mais qui atteint jusqu'à 1,500 pieds dans toutes les courbes et passages difficiles; il offre aussi d'autres lieux d'ancrage et de virage. L'élargissement du chenal jusqu'à une largeur minimum de 800 pieds, commencé en 1952, est un peu plus de la moitié achevé. Cette section comprend environ 115 milles dragués. En aval de Québec, les 15 milles dragués atteignent une profondeur de 30 pieds à marée basse et une largeur de 1,000 pieds. Comme la marée est de 15 pieds en moyenne dans cette région, la profondeur requise est assurée à tous les navires qui empruntent la voie du Saint-Laurent. L'entretien nécessaire par suite de l'envasement du chenal dragué est relativement peu important en amont de Québec, mais, en aval, l'envasement est plus prononcé à cause de la marée.

Grâce aux bouées qui le délimitent de façon précise et aux feux de direction qui en indiquent le centre, le chenal est ouvert à la navigation jour et nuit pendant toute la saison, soit à peu près de la mi-avril au début de décembre. Le mouvement des navires, les conditions atmosphériques, l'état des glaces et les entraves à la circulation sur tout le Saint-Laurent, de Fame Point (P.Q.) à Kingston (Ont.), sont enregistrés et le rapport en est tenu à la disposition des intéressés par une chaîne de stations constituant le Service des signaux.

#### 14.—Saisons de navigation du chenal maritime du Saint-Laurent, 1954-1963

NOTA.—Les chiffres à partir de 1882 figurent dans les *Annuaire*s précédents, à compter de l'édition de 1934-1935.

Année	Chenal libre entre Québec et Montréal <sup>1</sup>	Premier long-courrier arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal	Année	Chenal libre entre Québec et Montréal <sup>1</sup>	Premier long-courrier arrivé, port de Montréal	Dernier long-courrier parti, port de Montréal
1954.....	15 avril	30 mars	15 déc.	1959.....	13 avril	1 <sup>er</sup> avril	20 déc.
1955.....	17 "	5 avril	16 "	1960.....	14 "	21 mars	16 "
1956.....	13 "	2 "	17 "	1961.....	11 "	27 "	22 "
1957.....	8 "	4 "	18 "	1962.....	15 "	12 "	19 "
1958.....	6 "	30 mars	23 "	1963.....	10 "	12 "	24 "

<sup>1</sup> «Chenal libre» signifie chenal navigable, bien qu'il puisse y avoir encore de la glace flottante sur le fleuve.

**Inspection des navires à vapeur.**—Le Service d'inspection des navires à vapeur a été constitué par la loi sur la marine marchande du Canada. Ses fonctions sont les suivantes: approbation (et exécution des règlements y afférents) de l'avant-projet de la coque,