

TRANSPORTS MARITIMES.

Les débuts de la navigation canadienne remontent au temps où les canots d'écorce transportaient les fourrures jusqu'aux ports océaniques. Après 1665, l'intendant Talon stimula la navigation en subventionnant la construction de navires pour le commerce des Antilles et pour la marine française, mais cette industrie dégénéra, tant à cause de la cherté de ces constructions que des mauvais matériaux qu'on y employait.

Avec la venue des Loyalistes des Etats-Unis et leur établissement comme fermiers dans l'actuelle province d'Ontario, le commerce de l'ouest prit un caractère différent et le canot d'écorce de bouleau fut détrôné par le bateau et la chaloupe Durham. La route de Montréal aux grands lacs était fractionnée en trois tronçons; de Montréal à Kingston les transports se faisaient par bateau ou chaloupe; de Kingston à Queenston on empruntait les goélettes, puis on pratiquait le portage entre Queenston et Chippewa et, finalement, les goélettes achevaient le parcours. L'expédition d'un baril de rhum de Montréal à Kingston, coûtait \$3.00 ou \$3.50 et le transport des autres marchandises était en proportion.

En 1809, l'honorable John Molson fit construire l'"Accommodation", premier navire à vapeur canadien, pour faire le service entre Montréal et Québec. En 1818 Molson avait formé une compagnie que l'on appelait Compagnie des vapeurs du St-Laurent ou ligne Molson. Sur le lac Ontario, depuis 1817, le "Frontenac" faisait un service hebdomadaire entre York et Prescott et, bientôt après, on vit s'ouvrir une période de grande activité dans la navigation fluviale et lacustre. En 1845, le "Gore" atteignit le lac Huron par le canal Welland et inaugura les transports de marchandises dans les grands lacs, qui n'avaient occupé jusque-là que de petites embarcations. La navigation sur les grands lacs devint plus active, car des colons partant de Buffalo se dirigeaient vers l'ouest des Etats-Unis et, à leur retour, les navires rapportaient du grain. A cette période, la navigation canadienne subsistait par le moyen des marchandises américaines, car les régions canadiennes avoisinant les grands lacs ne fournissaient que fort peu de trafic.

Après 1850, la concurrence des chemins de fer se fit sentir. Dès 1852, Chicago était relié à New York et, en 1854, Toronto à Collingwood et Hamilton à Windsor. La concurrence des chemins de fer amena la mise au rancart des navires les plus vieux et les moins rapides; les voyageurs, maintenant, préféraient les voies ferrées et les chemins de fer transportaient les marchandises périssables. Mais les vastes territoires ouverts à la colonisation par les chemins de fer alimentèrent aussi bien la navigation que les transports par voies ferrées; le grain devint un important article de transport sur les lacs et les nouveaux navires furent construits de manière à recevoir des marchandises volumineuses.

Depuis Talon, Québec était demeuré le centre des constructions navales; en 1825, on y construisait encore des navires en bois représentant 24,592 tonnes. Cette industrie se maintint jusqu'à l'époque de la dépression causée par la tension des relations commerciales entre la Grande-Bretagne et le Canada. Elle se releva par l'effet du traité