

47.—Résumé du trafic du canal de Panama, exercices terminés le 30 juin 1915-1923.¹

Année.	De l'Atlantique au Pacifique.		Du Pacifique à l'Atlantique.		Trafic total.	
	Vaisseaux.	Tonnage.	Vaisseaux.	Tonnage.	Vaisseaux.	Tonnage.
1915.....	522	2,070,993	553	2,817,461	1,075	4,888,454
1916.....	396	1,369,019	362	1,725,095	758	3,094,114
1917.....	874	2,929,260	929	4,129,503	1,803	7,058,563
1918.....	915	2,639,300	1,154	4,892,731	2,069	7,532,031
1919.....	857	2,740,254	1,167	4,176,367	2,024	6,816,621
1920.....	1,180	4,092,516	1,298	5,281,983	2,478	9,374,499
1921.....	1,471	5,892,078	1,421	5,707,136	2,892	11,599,214
1922.....	1,509	5,495,934	1,227	5,388,976	2,736	10,884,910
1923.....	2,125	7,086,259	1,842	12,481,616	3,967	19,567,875

¹Tiré du rapport annuel du gouverneur de la zone du canal de Panama, de 1923.

IX.—NAVIGATION.

Il est utile d'établir une distinction entre la navigation océanique et la navigation dans les eaux intérieures. Dans la plupart des pays dont le littoral est fort étendu, la navigation océanique joue le rôle principal, mais au Canada la navigation intérieure, quoiqu'elle dépende dans une large mesure du trafic océanique, est presque aussi importante à elle seule que la navigation océanique tant sur l'Atlantique que sur le Pacifique.

Navigation océanique.—Elle remonte aux jours lointains où les pêcheurs européens fréquentaient les rivages de Terre-Neuve et des provinces maritimes. Les navires océaniques de ce temps étaient simplement de petits voiliers de 20 à 30 tonneaux emportant de hardis marins sur des mers presque inconnues. Leurs voyages devinrent plus nombreux lorsque la colonie ayant grandi, elle procéda à l'exploration du littoral; cependant, le trafic ne prit une réelle importance qu'à partir du moment où les Français eurent construit des navires au Canada. Les premiers bâtiments construits au Canada furent probablement l'œuvre de Pont-gravé, l'un des pionniers de la Nouvelle-France. Peu après, Talon et Hocquart, intendants de la colonie, ayant compris les avantages offerts aux constructions navales par le bois des immenses forêts canadiennes, encouragèrent leur essor. Des chantiers navals furent établis à Québec et en d'autres points le long du Saint-Laurent lesquels, précurseurs d'établissements ultérieurs sur le littoral occidental, formèrent l'une des bases principales de la navigation canadienne sur l'Atlantique et sur le Pacifique.

Les constructions navales du Canada atteignirent une certaine renommée d'abord à l'époque des rapides voiliers en bois, puis plus tard au début de la navigation à vapeur. En 1833, le Royal-William, bâtiment canadien construit pour naviguer entre Québec et Halifax, traversa l'Atlantique, de Pictou à Londres; ce fut le premier vaisseau à vapeur que l'on vit sur l'Atlantique. Quelques années plus tard, Samuel Cunard, fonda la ligne de navigation bien connue qui porte encore son nom. Sa compagnie se montra peu encline aux initiatives; elle faisait encore usage de vaisseaux en bois longtemps après que les navires en fer avaient fait leurs preuves; sa flotte était encore munie de roues à aube, lorsque les hélices doubles étaient d'un usage presque général. En 1867, cette compagnie quittait Halifax pour s'installer à New-York. Les débuts de la ligne Allan sont quelque peu similaires à ceux-ci, mais elle est restée purement canadienne. Outre différentes autres lignes de moindre importance, les réseaux du C.P.R. et du C.N.R. possèdent des flottes océaniques sur l'Atlantique et sur le Pacifique comme auxiliaire de leurs réseaux.