

### 1.—Navigation océanique.

La navigation océanique 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 Pontgravé, 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 fondait 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 auxiliaires de leurs réseaux.

Les tableaux suivants présentent les statistiques des navires océaniques entrés dans les ports canadiens et qui en sont sortis pendant les exercices 1901-1925 (tableau 51), de la nationalité, la cargaison et l'équipage des navires entrés dans les ports canadiens et qui en sont sortis durant les exercices 1923 et 1924 (tableau 52), des entrées et des sorties aux principaux ports durant cette dernière année (tableau 53); enfin, des pays de provenance et de destination de ces navires (tableau 54). Le nombre et surtout le tonnage des navires fréquentant les ports canadiens, soit long-courriers, soit caboteurs, démontrent clairement la prédominance du pavillon britannique dans les eaux canadiennes. Cette prédominance se manifeste particulièrement sur l'Atlantique par où se fait la plus grande partie de notre commerce avec l'Europe et avec l'Amérique du Sud. Les chiffres de 1925 attestent un renouveau d'activité dans la navigation.

**51.—Entrées et sorties des navires océaniques, chargés ou sur lest, enregistrés aux ports du Canada, exercices terminés le 30 juin 1901-1906, et le 31 mars 1907-1925.**

NOTA.—Pour les années 1868-1900, voir l'Annuaire du Canada de 1911, p. 379.

Exercice.	Britanniques.		Canadiens.		Etrangers.		Tonnage total.
	Nom-bre.	Tonnage enregistré.	Nom-bre.	Tonnage enregistré.	Nom-bre.	Tonnage enregistré.	
1901.....	4,319	6,694,133	9,910	1,677,138	12,476	6,171,791	14,543,062
1902.....	4,363	6,865,924	11,413	1,937,227	14,530	5,928,337	14,731,488
1903.....	4,647	7,753,788	11,282	2,085,568	12,403	6,001,819	15,841,175
1904.....	4,997	8,045,817	11,045	1,979,803	14,002	5,801,085	15,826,705
1905.....	4,614	8,034,652	11,279	2,269,834	11,904	5,283,969	15,588,455