

## Section 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, 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 St-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 eussent fait leurs preuves; sa flotte était encore munie de roues à aubes, 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 resta purement canadienne. Outre différentes autres lignes de moindre importance, le C.P.R. et le gouvernement fédéral possèdent des flottes océaniques sur l'Atlantique et sur le Pacifique.

Les tableaux suivants présentent les statistiques des navires océaniques entrés dans les ports canadiens et qui en sont sortis pendant les exercices 1901 à 1929 (tableau 50), la nationalité, la cargaison et l'équipage des navires entrés dans les ports canadiens et qui en sont sortis durant les exercices 1928 et 1929 (tableau 51), entrés et sortis aux principaux ports durant cette dernière année (tableau 56); enfin, les pays de provenance et de destination de ces navires (tableau 52). 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 1929 attestent que la navigation est toujours active.