

Section 2.—Navigation intérieure.

A l'intérieur du pays, les premiers navigateurs furent les Indiens qui sillonnaient cours d'eau et lacs dans leurs frêles canots d'écorce. Appréciant la légèreté et la navigabilité de cette pirogue, les explorateurs et les marchands de fourrures l'adoptèrent et en firent usage pendant de nombreuses années; on ne lui substitua des embarcations plus solides que lorsque les exigences du trafic imposèrent ce changement. La chaloupe et le petit bateau dit Durham firent leur apparition après la migration des Loyalistes des Etats-Unis, mais bientôt après ils cédèrent la place à de plus grands navires, qui circulèrent sur le St-Laurent et les autres cours d'eau qu'empruntait alors la navigation. Les premiers plans du canal de Lachine, qui ne devait avoir que 12 pieds de largeur et 18 pouces de profondeur, nous renseignent sur les dimensions de cette batellerie primitive.

En l'absence de routes permettant le voyage par terre, le St-Laurent et les Grands Lacs constituaient la grande avenue de pénétration à l'intérieur. 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 Queenstown, au moyen de goélettes, puis on pratiquait le portage entre Queenstown et Chippawa et finalement les goélettes achevaient le parcours. L'expédition d'un baril de rhum, de Montréal à Kingston, coûtait de \$3.00 à \$3.50; le transport des autres marchandises était à l'avenant.

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 le transport des marchandises dans les Grands Lacs qui n'avaient occupé jusque-là que de petites embarcations. La navigation sur les lacs supérieurs devint plus active, car des colons partaient de Buffalo et 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 le proche-Ouest canadien ne fournissait que fort peu de trafic.

Le chemin de fer n'apporta aucun fléchissement des transports par eau; ils augmentèrent même, et aujourd'hui la majeure partie du grain de l'ouest est expédiée aux ports de l'Est par voie des Grands Lacs. Le trafic entre le lac Supérieur et le lac Erié oscille entre 60 et 80 millions de tonnes par année pour le minerai de fer et la houille seulement; le trafic global sur les lacs supérieurs à lui seul est plus important que celui de tous les chemins de fer du Canada, et forme environ un-douzième de celui de tous les chemins de fer des Etats-Unis.

Navigation internationale dans les eaux intérieures.—Le tableau 56 présente la statistique de la navigation intérieure entre les ports canadiens et ceux des Etats-Unis pendant les exercices financiers 1928-32, à l'exclusion des ferry-boats. Le tonnage total de ces transports, tant à l'arrivée qu'au départ, se traduit par les chiffres suivants:—1920, 24,248,779; 1921, 29,731,901; 1922, 29,070,783; 1923, 38,124,846; 1924, 37,928,971; 1925, 36,958,025; 1926, 29,591,831; 1927, 31,181,890; 1928, 35,589,163; 1929, 39,326,700; 1930, 36,446,557; 1931, 36,311,727; 1932, 31,096,156.