

Section 2.—Navigation intérieure.

A l'intérieur du pays, les premiers navigateurs furent les Indiens qui sillonnaient les cours d'eau et lacs dans leurs frêles canots d'écorce. La chaloupe et le petit bateau dit Durham firent leur apparition après la migration des Loyalistes des Etats-Unis. 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 Queens-town, au moyen de goélettes, puis on pratiquait le portage entre Queenstown et Chippawa et finalement les goélettes achevaient le parcours.

En 1809, l'honorable John Molson fit construire l'"Accommodation", premier navire à vapeur canadien, pour faire le service entre Montréal et Québec. 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'avait 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 Éri 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.

Le tableau 60 présente la statistique de la navigation intérieure entre les ports canadiens et ceux des Etats-Unis à l'exclusion des ferry-boats et du cabotage entre les ports canadiens.

60.—Navires canadiens et américains sur les rivières et les lacs, entre le Canada et les Etats-Unis, ferry-boats non compris, années fiscales terminées le 31 mars 1931-35.

Description.	1931.	1932.	1933.	1934.	1935.
Arrivages—					
Canadiens—					
A vapeur ou moteur..... nomb.	7, 294	6, 984	6, 987	6, 985	7, 183
Tonnage enregistré.....	8, 666, 392	7, 504, 571	7, 048, 168	7, 290, 930	8, 497, 443
Equipage.....	236, 566	206, 243	182, 836	181, 472	198, 561
Voiliers..... nomb.	519	210	126	142	155
Tonnage enregistré.....	64, 877	64, 468	45, 468	54, 081	74, 095
Equipage.....	1, 232	895	440	664	745
Américains—					
A vapeur ou moteur..... nomb.	32, 229	27, 823	24, 254	21, 033	19, 383
Tonnage enregistré.....	8, 783, 219	7, 515, 197	5, 540, 399	5, 251, 453	6, 077, 683
Equipage.....	261, 605	221, 906	163, 351	146, 419	210, 944
Voiliers..... nomb.	621	247	184	168	222
Tonnage enregistré.....	255, 202	131, 977	80, 019	122, 102	123, 683
Equipage.....	1, 964	904	545	588	814