

fications apportées à trois de ceux-ci dans le but de les rendre propres au service de la ligne des Antilles. Nous donnons ci-après les données relatives à l'exploitation des Paquebots Nationaux (Antilles).

Année civile.	Recettes d'exploita- tion.	Frais d'exploita- tion.	Résultat net d'exploita- tion.	Déprécia- tion.	Intérêt.	Pertes d'écritures.
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
1929.....	3,332,683	3,780,524	-447,841	227,315	442,739	1,117,895
1930.....	3,792,694	4,315,831	-523,137	288,999	550,519	1,362,655
1931.....	3,648,986	4,095,555	-446,569	294,141	604,651	1,345,361
1932.....	3,323,077	3,606,793	-283,716	321,261	688,037	1,293,014
1933.....	2,956,974	3,454,972	-497,998	319,967	726,108	1,544,073
1934.....	3,509,738	3,606,416	-96,678	319,967	762,033	1,178,678
1935.....	3,816,246	3,616,215	+200,031	325,513	788,814	917,390

Section 3.—Trafic et services par eau.

Des statistiques complètes, comparables à celles des chemins de fer, ne sont pas établies concernant le volume du fret transporté par eau. A la vérité, il serait très difficile d'obtenir un compte rendu du trafic manutentionné par les petits propriétaires de vaisseaux côtiers. Toutefois, il y a un relevé du nombre et du tonnage des navires s'arrêtant à tous les ports et de toutes les cargaisons qui passent par les canaux.

Sous-section 1.—Transport maritime.

La navigation au Canada doit être envisagée sous trois aspects: (1) la navigation océanique; (2) la navigation intérieure, par les rivières et les lacs; (3) la navigation côtière ou le cabotage. La navigation océanique couvre les transports océaniques aux ports de l'Atlantique et du Pacifique, y compris les ports du fleuve St-Laurent jusqu'à Montréal. La navigation intérieure comprend le commerce international intérieur, savoir, les expéditions entre ports canadiens et américains, sur les Grands Lacs, les rivières internationales et sur les lacs et rivières qui y ont accès, tels que la rivière Ottawa, le canal Rideau, le canal Trent, etc. On en exclut cependant le transport par ferry-boats. La navigation côtière ou le cabotage comprend les expéditions entre un port canadien et un autre sur le littoral de l'Atlantique, sur la côte du Pacifique, sur les rivières et les lacs intérieurs internationaux ou les lacs et rivières y ayant accès. Elle n'inclut pas la navigation sur les voies d'eau canadiennes isolées, telles que le fleuve Mackenzie, le lac Winnipeg, le lac Saint-Jean, etc.

Navigation océanique.—La navigation océanique canadienne remonte aux jours lointains où les pêcheurs européens fréquentaient les rivages de Terre-Neuve et des Provinces Maritimes. Plus tard les explorations et la colonisation amenèrent un plus fort volume de trafic. 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 à d'autres points le long du St-Laurent lesquels, précurseurs d'établissements ultérieurs dans les Provinces Maritimes et sur le littoral occidental, formèrent les 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, et 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 faire la traversée sans autre force que la vapeur. Outre