

Navigation intérieure.—À 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 bateau dit Durham firent leur apparition après la migration des Loyalistes de l'Empire-Uni. 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.

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 Erié se fait surtout par des bateaux américains pour le minerai de fer et la houille, il dépasse quelquefois 80 millions de tonnes courtes en une année. 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 19, à la p. 727, fait voir le volume de la navigation intérieure pour chaque année fiscale depuis 1929 et, par province, pour l'année dernière.

Cabotage.—Ce mode de trafic par eau a pris beaucoup d'importance au Canada, chose attribuable au vaste littoral des océans Atlantique et Pacifique, des Grands Lacs et du fleuve St-Laurent. Un des facteurs importants de la navigation côtière est le mouvement du grain de Fort-William et Port-Arthur aux ports canadiens sur les lacs inférieurs et à Montréal. Le tableau 19 montre le tonnage enregistré des vaisseaux pratiquant le cabotage entrés et sortis chaque année fiscale depuis 1926 et, par province, pour l'année dernière.

Transport maritime par port.—Le tableau 18 donne la répartition du trafic entre les principaux ports de chaque province. Il couvre les détails de tous les vaisseaux entrés dans ou sortis d'un port canadien, excepté les ferry-boats. Les arrivées seules sont données ici, parce que, vu les exigences de la douane, les arrivées sont déclarées plus complètement, spécialement dans les petits ports. Au cours de l'année fiscale terminée le 31 mars 1938, le port de Vancouver a dépassé tous les autres ports canadiens par le tonnage des vaisseaux entrés et sortis; Victoria vient en deuxième, suivi de Montréal et Halifax. Au point de vue des cargaisons océaniques chargées et déchargées, Montréal vient en tête avec une marge considérable, suivi de Vancouver, Sydney, Saint John et Halifax.