

Navigation intérieure.—La navigation intérieure est associée à ses débuts au canot d'écorce de bouleau des Indiens d'Amérique. Après la migration des Loyalistes de l'Empire-Uni, la chaloupe et le bateau dit Durham firent leur apparition. Faute de routes, à cette époque, qui eussent permis le voyage par terre, le St-Laurent et les Grands Lacs furent la grande avenue de pénétration à l'intérieur du pays. La route de Montréal aux lacs supérieurs était fractionnée en trois tronçons: de Montréal à Kingston, les transports se faisaient par chaloupe ou bateau Durham; de Kingston à Queenston, par des goélettes; puis on pratiquait le portage de Queenston à Chippewa 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 sur les lacs supérieurs qui n'était pas suffisant jusque-là pour occuper un gros navire. 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.

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.

Transport maritime par port.—Au cours de l'année fiscale terminée le 31 mars 1940, Halifax dépasse tous les autres ports canadiens par le tonnage de navires océaniques entrés et sortis; Vancouver vient en deuxième place, suivi de Victoria et Montréal. Au point de vue des cargaisons océaniques chargées et déchargées, Montréal vient en tête avec une marge considérable, suivi de Vancouver, Sydney, Halifax et Saint John. Les arrivées seules sont données ici, spécialement dans les petits ports, car, en raison de la nécessité de l'inspection douanière, elles sont déclarées plus complètement que les départs.