

de réciprocité, mais déclina de nouveau après 1865 et, finalement, disparut presque totalement sous la concurrence des navires en fer. Avant 1800, les marins des provinces maritimes s'adonnaient à la pêche, mais au dix-neuvième siècle des navires plus grands furent construits en vue du commerce extérieur. Jusqu'en 1865, les constructions navales demeurèrent florissantes dans ces provinces mais en 1871 les quilles en fer avaient remplacé les navires en bois et, de plus, pendant les années du traité de réciprocité, on avait exporté aux États-Unis la presque totalité du mélèze d'Amérique ou sapinette rouge, le meilleur de tous les bois tendres employés dans les constructions navales. La construction de bateaux à l'usage soit des voyageurs, soit des marchandises se pratique actuellement en différents ports des grands lacs; la Colombie Britannique, qui possède de la houille et du fer, construit également des vaisseaux à Vancouver, Esquimalt et Prince Rupert.

La navigation océanique ne commença que vers le milieu du siècle dernier avec l'avènement des vaisseaux à vapeur. En 1833, un vaisseau canadien, le "Royal William", qui avait été construit pour circuler entre Québec et Halifax, traversa l'Atlantique de Pictou à Londres. Quelques années plus tard, Samuel Cunard fit appel aux capitaux britanniques et obtenait en 1838 du gouvernement britannique l'entreprise du transport du courrier postal à travers l'Atlantique. Sa compagnie, la ligne Cunard, se montra prudente; elle faisait encore usage de vaisseaux en bois longtemps après que les navires en fer avaient fait leurs preuves; elle avait aussi des navires munis de roues à aube lorsque les hélices doubles étaient d'un usage presque général. En 1867, cette compagnie quittait Halifax pour s'installer à New-York. Les débuts de la ligne Allan sont quelque peu similaires à ceux-ci, mais elle est restée purement canadienne, se bornant à poursuivre un cours plus modeste que la ligne Cunard dans la dimension et la vitesse de ses navires. Actuellement, le C.P.R. et le C.N.R. possèdent chacun une flotte océanique, comme annexe de leur réseau.

Ministère de la Marine.—Tout ce qui concerne la navigation maritime au Canada est du ressort de deux départements; celui de la Marine et celui du Service Naval.¹ Le ministère de la Marine dirige, administre, inspecte et surveille différents services parmi lesquels se trouvent notamment: (1) l'application de la loi de la marine marchande du Canada ("Canada Shipping Act"), et des autres lois du gouvernement fédéral relatives aux transports maritimes; (2) le pilotage; (3) la construction et l'entretien des phares, bateaux-phares, signaux de brouillard, bouées et balises; (4) les ports, havres, jetées, quais et brise-lames; (5) le Service météorologique du Canada; (6) les secours aux marins malades ou indigents, et l'établissement, la réglementation et l'administration des hôpitaux de la marine ou destinés aux hommes de mer; (7) la police des ports et des rivières; (8) les enquêtes sur les causes des naufrages et des avaries et la compilation des statistiques relatives aux naufrages; (9) l'inspection des bateaux à vapeur; (10) le creusement et l'entretien du chenal du fleuve St-Laurent; et (11) l'entretien, pendant l'hiver, des voies maritimes de communication entre l'île du Prince-Edouard et le continent. Les

¹Pour informations relatives au département du Service Naval, voir l'index à ce nom.