

47.—Coût de la construction et de l'élargissement des canaux, de 1868 à 1926, et avant la Confédération—fin.

Canaux.	Dépenses antérieures.	Dépenses en 1926.	Coût total.
	\$	\$	\$
Fleuve St-Laurent et canaux—			
Chenal nord.....	1,995,143	-	1,995,143
Sections canalisées.....	483,830	-	483,830
Chenal des Galops.....	1,039,896	-	1,039,896
Lit du fleuve.....	135,777	1,709 <sup>2</sup>	134,068
St-Ours (écluse).....	127,229	-	127,229
St-Pierre.....	648,547	-	648,547
Tay.....	489,599	-	489,599
Trent.....	19,319,760	17,415	19,337,175
Welland.....	29,908,498	1,210 <sup>2</sup>	29,907,288
Welland, pour vaisseaux.....	50,772,093	11,960,465	62,732,558
{ Farran's Point.....	877,091	-	877,091
{ Galops.....	6,143,468	-	6,143,468
Williamsburg { Rapide Plat.....	2,159,881	-	2,159,881
{ Williamsburg.....	1,334,552	-	1,334,552
Ensemble des canaux.....	34,967	-	34,967
<b>Total.....</b>	<b>163,787,855</b>	<b>12,024,461</b>	<b>175,812,316</b>

<sup>1</sup> Les registres contenant les comptes des dépenses de construction défrayées par le gouvernement impérial ayant été détruits par l'incendie en 1852, ces chiffres ne sont pas compris dans ce tableau.

<sup>2</sup> Revenu

**Canal de Panama.**—Ouvert à la navigation commerciale le 15 août 1914, le canal de Panama est destiné à rendre de grands services aux ports de la Colombie Britannique d'où partent toute l'année des navires allant directement, soit en Grande-Bretagne, soit dans les ports de l'Europe continentale. Cette route océanique fait double emploi avec nos chemins de fer transcontinentaux, mais elle exerce une influence modératrice sur leurs tarifs. Pendant la guerre, les grands espoirs qui reposaient sur le canal de Panama ne se sont pas réalisés à cause de la disette de navires, mais depuis la baisse des tarifs du fret océanique, on constate un accroissement de trafic entre nos ports océaniques et l'Europe; quoique les navires canadiens ne bénéficient que d'une part minime de ce trafic, son tonnage a néanmoins atteint des proportions considérables. Comme on peut le voir par le tableau 48, au cours des douze mois terminés le 30 juin 1926, il est passé par le canal de Panama 160,196 tonnes de marchandises expédiées de nos ports de l'Atlantique; d'autre part, 168,295 tonnes de cargaison, à destination de nos ports du Pacifique, ont également suivi ce chemin. Cette route a une importance plus grande encore si on la considère comme moyen de communication entre nos ports du Pacifique et ceux de l'Atlantique, ainsi que le démontrent les 1,650,855 tonnes parties des ports du Pacifique et les 614,580 tonnes à destination des ports canadiens de l'est qui ont traversé le canal d'ouest en est. On peut donc dire que le canal de Panama devient une avenue commerciale entre l'est et l'ouest du Canada.

Le rapport du gouverneur de la zone du canal de Panama pour l'année 1926 constate sur 1925 une augmentation de 4,673 à 5,197 dans le nombre de vaisseaux ayant passé le canal, de 22,855,151 à 24,774,591 dans le tonnage net, de \$21,400,524 à \$22,931,056 dans les péages, et de 23,958,836 à 26,037,448 tonnes dans le volume des cargaisons transportées. (Tableau 49).

Il est intéressant de noter que le tonnage des cargos, des paquebots et autres vaisseaux, à l'exclusion des navires-citernes, n'a cessé d'augmenter chaque année depuis 1923. C'est aux navires-citernes, qui fournissent de 25 à 40 p.c. du tonnage total, qu'est attribuable la diminution du tonnage entre 1924 et 1925.