

Les chiffres du trafic des canaux dans les tableaux précédents, 18 à 21, comprennent de doubles emplois où il s'agit des mêmes cargaisons passant par deux canaux et plus. Le tableau 22, ci-dessous, élimine la plupart de ces doubles emplois pour le système St-Laurent-Grands Lacs. Même dans cette analyse, toutefois, le trafic du grain provenant des ports du lac Supérieur et transbordé aux bateaux plus petits à Port Colborne ou à d'autres endroits sur les lacs Erié ou Huron est en réalité un double emploi, bien qu'il n'apparaisse pas comme tel. L'élimination des doubles emplois pour les canaux canadiens seulement n'est pas praticable, parce que les navires, tant canadiens qu'américains, font usage des écluses des deux côtés de la rivière à Sault-Ste-Marie sans faire de péage ou être l'objet d'autres restrictions.

22.—Trafic-marchandise passant par les canaux St-Laurent, Welland et Sault-Ste-Marie saison de navigation de 1937.

NOTA.—Doubles emplois omis.

Canaux employés.	En amont.	En aval.	Total.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.
St-Laurent seulement.....	2,972,622	1,550,416	4,523,038
St-Laurent et Welland (canal maritime).....	1,997,687	2,301,327	4,299,014
St-Laurent, Welland et Sault-Ste-Marie ¹	229,091	587,705	816,796
Canal maritime Welland seulement.....	726,190	4,254,502	4,980,692
Canal maritime Welland et Sault Ste-Marie ¹	149,961	1,501,488	1,651,449
Sault-Ste-Marie seulement ¹	15,123,244	70,045,133	85,168,377
Totaux	21,198,795	80,240,571	101,439,366
Moins le grain transbordé à Port-Colborne et Buffalo.....	-	1,315,754	1,315,754
Totaux	21,198,795	78,924,817	100,123,612

¹ Comprend les canaux canadiens et américains à Sault-Ste-Marie.

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, qui s'ajoute à nos chemins de fer transcontinentaux, est d'une importance vitale dans la solution des grands problèmes de transport du continent et bien que son influence ne soit peut-être que latente, elle n'en contribue pas moins à maintenir à un niveau raisonnable les tarifs de transport transcontinentaux. Pendant la guerre, les grands espoirs que l'on fondait sur le canal de Panama ne se sont pas réalisés à cause de la disette de navires, mais depuis la baisse d'après-guerre des tarifs océaniques, on constate un accroissement de trafic entre nos ports du Pacifique et l'Europe; quoique les navires canadiens ne bénéficient que d'une part minime de ce trafic, leur tonnage a néanmoins atteint des proportions considérables.

Le tableau 23 indique le volume de trafic originant dans ou destiné au Canada passant par le canal. L'importance plus grande de cette route comme moyen de communication des ports du Pacifique à ceux de l'Atlantique est illustrée par le volume plus grand de marchandises en provenance des ports de l'Ouest que des ports de l'Est, et le volume plus grand de marchandises destinées aux ports canadiens de l'Est qu'aux ports de l'Ouest. Les cargaisons strictement canadiennes allant d'un littoral canadien à l'autre au cours de la dernière année se totalisent à 119,939 tonnes longues, comparativement à 119,577 tonnes longues en 1936.

* Chiffres et revision fournis par le gouverneur de la zone du canal de Panama.