

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 Érié 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.

24.—Trafic-marchandise passant par les canaux St-Laurent, Welland et Sault-Ste-Marie saison de navigation de 1938.

NOTE.—Doubles emplois omis.

Canaux employés.	En amont.	En aval.	Total.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.
St-Laurent seulement.....	2,378,751	2,404,354	4,783,105
St-Laurent et Welland (canal maritime).....	1,107,646	2,667,715	3,775,361
St-Laurent, Welland et Sault-Ste-Marie ¹	145,249	913,794	1,059,043
Canal maritime Welland seulement.....	573,959	4,808,668	5,382,627
Canal maritime Welland et Sault Ste-Marie ¹	127,240	2,284,783	2,412,023
Sault-Ste-Marie seulement ¹	10,717,557	25,855,006	36,572,563
Totaux	15,050,402	38,934,320	53,984,722
Moins le grain transbordé à Port-Colborne, Buffalo, Kingston et Prescott.....	-	2,192,497	2,192,497
Totaux	15,050,402	36,741,823	51,792,225

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 causes 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 25 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 82,798 tonnes longues, comparativement à 119,939 tonnes longues en 1937.

En ce qui concerne la nationalité des vaisseaux et leurs cargaisons, les navires des Etats-Unis ont transporté 9,892,619 tonnes, soit 36.1 p.c. de tout le fret de 27,385,924 tonnes ayant passé les écluses pendant l'année fiscale le 30 juin, 1938. Les vaisseaux anglais en ont transporté 6,417,016 tonnes, soit 23.4 p.c.; les vaisseaux norvégiens, 3,433,571 tonnes, soit 12.5 p.c.; les vaisseaux japonais, 1,877,502 tonnes, soit 6.9 p.c.; et les vaisseaux allemands, 1,518,593 tonnes, soit 5.5 p.c

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