

Les chiffres des tableaux 20-23 comprennent des doubles-emplois quand il s'agit des mêmes cargaisons passant par deux canaux et plus. Par contre, le tableau 24 élimine ces doubles-emplois du trafic passant par les canaux du St-Laurent, le canal maritime Welland et les écluses canadiennes du Sault-Ste-Marie. Ce trafic s'élève à 5,494,242 tonnes.

Le grain transbordé à la Baie Georgienne, sur le lac Érié, ou autres ports en amont de Montréal est traité comme une nouvelle cargaison. Comme la majeure partie de ce grain a passé par les écluses canadiennes ou américaines du Sault-Ste-Marie des doubles emplois restent encore dans les données en raison même de ce traitement. Ces doubles emplois ne peuvent être évités dans les calculs des totaux nets des canaux canadiens, parce qu'il est impossible de vérifier si le grain rechargé à Port-Colborne ou tout autre port de transbordement a passé par les écluses canadiennes ou américaines du Sault-Ste-Marie.

24.—Trafic-marchandise passant par les canaux St-Laurent, maritime Welland et Sault-Ste-Marie, 1939.

Canaux employés.	En amont.	En aval.	Total.
	tonnes.	tonnes.	tonnes.
Trafic passant par les canaux canadiens.			
St-Laurent seulement.....	1,959,513	2,033,446	3,992,959
St-Laurent et Welland (canal maritime).....	1,321,449	2,076,861	3,398,310
St-Laurent, Welland et Sault-Ste-Marie.....	212,126	736,770	948,896
Canal maritime Welland seulement.....	606,255	4,342,921	4,949,176
Canal maritime Welland et Sault-Ste-Marie.....	112,274	2,318,897	2,431,171
Sault-Ste-Marie seulement.....	481,299	1,147,434	1,628,733
Totaux, trafic passant par les canaux canadiens.....	4,692,916	12,656,329	17,349,245
Trafic passant par les canaux des États-Unis.			
Trafic passant par les écluses américaines au Sault-Ste-Marie et ayant passé par le canal maritime Welland et les canaux du St-Laurent.....	79,646	2,153,385	2,233,031
Écluses américaines au Sault-Ste-Marie seulement.....	10,561,776	54,278,728	64,840,504
Totaux, écluses américaines au Sault-Ste-Marie.....	10,641,422	56,432,113	67,073,535

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 vitales 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 transcontinental. Pendant la guerre de 1914-1918 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.

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 103,291 tonnes longues, comparativement à 82,798 tonnes longues en 1938.

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