

Les chiffres des tableaux 25-28 comprennent des doubles-emplois quand il s'agit des mêmes cargaisons passant par deux canaux et plus. Par contre, le tableau 29 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 3,988,022 tonnes.

Le grain transbordé à la Baie Georgienne, sur le lac Erié, 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.

29.—Trafic-marchandise passant par les canaux St-Laurent, maritime Welland et Sault-Ste-Marie, 1919

Canaux employés	En amont tonnes	En aval tonnes	Total tonnes
Trafic passant par les canaux canadiens			
St-Laurent seulement.....	1,700,823	2,473,654	4,174,477
St-Laurent et Welland (canal maritime).....	899,228	1,940,809	2,840,037
St-Laurent, Welland et Sault Ste-Marie.....	83,324	381,179	465,105
Canal maritime Welland seulement.....	684,219	6,272,872	6,957,091
Canal maritime Welland et Sault Ste-Marie.....	135,416	2,508,827	2,644,243
Sault-Ste-Marie seulement.....	342,806	929,042	1,271,848
Totaux, trafic passant par les canaux canadiens.....	3,846,416	14,506,383	18,352,799
Trafic passant par les canaux des Etats-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.....	36,034	2,390,430	2,426,464
Ecluses américaines au Sault-Ste-Marie seulement.....	12,234,071	73,242,407	85,476,478
Totaux, écluses américaines au Sault-Ste-Marie.....	12,270,105	75,632,837	87,902,942

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 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 au tableau 30 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

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