Les chiffres des tableaux 20 et 22 renferment des doubles emplois lorsque les mêmes marchandises passent par deux canaux ou plus, mais dans le tableau 23 ces doubles emplois sont éliminés du trafic passant par les canaux du St-Laurent et le canal maritime Welland et par l'écluse canadienne du Sault-Ste-Marie; il s'élève à 3,098,981 tonnes en 1944 et 3,881,423 tonnes en 1945.

Le grain transbordé à la baie Georgienne, sur le lac Érié, ou à d'autres ports en amont de Montréal est traité comme nouvelle cargaison et, comme la majeure partie de ce grain a déjà passé par les écluses canadienne ou américaines du Sault-Ste-Marie, il reste encore des doubles emplois 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 canadienne ou américaines du Sault-Ste-Marie.

23.—Trafic-marchandises passant par les canaux St-Laurent, maritime Welland et Sault-Ste-Marie, 1945

Canaux employés	En amont	En aval	Total
	tonnes	tonnes	tonnes
Trafic passant par les canaux canadiens—			
St-Laurent seulement.....	534,020	3,439,627	3,973,647
St-Laurent et Welland (canal maritime).....	497,624	2,130,920	2,628,544
St-Laurent, Welland et Sault-Ste-Marie ¹	57,638	279,418	337,056
Canal maritime Welland seulement.....	404,860	5,918,751	6,323,611
Canal maritime Welland et Sault-Ste-Marie ¹	167,049	3,506,072	3,673,121
Sault-Ste-Marie seulement.....	440,703	1,062,294	1,502,997
Totaux, trafic passant par les canaux canadiens.....	2,101,894	16,337,082	18,438,976
Trafic passant par les écluses américaines à Sault-Ste-Marie seulement.....			
	15,551,374	92,292,768	107,844,142
Totaux, trafic des canaux.....	17,653,268	108,629,850	126,283,118

¹ Par les écluses canadienne et américaines du Sault-Ste-Marie.

Le trafic des canaux canadien et américain du Sault-Ste-Marie, depuis les dix dernières années sur lesquelles il existe des données, a été environ deux fois plus considérable que celui du canal de Panama et près de trois fois plus en 1940. Il varie d'un bas de 20,484,000 tonnes en 1932, ce qui était moindre que le trafic du canal de Panama, à un haut de 120,200,814 tonnes en 1942. Au point de vue tonnage, le transport le plus considérable est celui du minerai de fer. Au cours des 50 dernières années, le transport du minerai de fer a fluctué de 4,901,000 tonnes en 1892 à un bas de 3,607,000 tonnes en 1932, et d'une moyenne de 50,000,000 de tonnes de 1920 à 1930 à un haut de 94,326,578 tonnes en 1942. Bien que le blé ne représente que 7 p.c. seulement du tonnage du minerai de fer, sa valeur est généralement plus élevée et il constitue la denrée la plus précieuse à passer par les canaux; en 1928, la valeur du blé passé par les canaux était de 40 p.c. de celle du trafic total. Les autres grains représentent d'un quart à un cinquième du tonnage du blé et une proportion encore moindre de la valeur.

Le charbon bitumineux suit généralement le minerai de fer au point de vue tonnage, et une grande partie de ce produit est transportée par les cargos à minerai lorsqu'ils reviennent pour une nouvelle cargaison.