

à un niveau raisonnable des tarifs ferroviaires transcontinentaux. Pendant la première guerre mondiale, les grands espoirs fondés sur l'ouverture du canal ne se réalisèrent pas faute de navires. Cependant, depuis la baisse des tarifs océaniques après la guerre, le trafic entre les ports canadiens du Pacifique et l'Europe a augmenté et, bien que la proportion de transport effectué par les vaisseaux d'immatriculation canadienne soit relativement peu élevée, le tonnage du trafic a atteint des proportions considérables. Au cours des années de guerre de 1940 à 1945, le volume du trafic canadien du canal a sensiblement diminué.

25.—Trafic des ports canadiens de l'Est et de l'Ouest par le canal de Panama, années terminées le 30 juin 1929-1946

NOTA.—Les chiffres de 1921-1923 paraissent à la page 734 de l'Annuaire de 1933.

Année	Départ		Destination		Année	Départ		Destination	
	Littoral canadien du Pacifique	Littoral canadien de l'Atlantique	Littoral canadien du Pacifique	Littoral canadien de l'Atlantique		Littoral canadien du Pacifique	Littoral canadien de l'Atlantique	Littoral canadien du Pacifique	Littoral canadien de l'Atlantique
	tonnes longues	tonnes	tonnes longues	tonnes		tonnes longues	tonnes	tonnes longues	tonnes
1928.....	2,650,646	231,128	266,433	539,767	1938.....	1,962,220	391,906	213,781	398,710
1930.....	1,888,996	185,776	267,282	556,562	1939.....	2,373,452	348,410	163,526	296,881
1931.....	2,307,267	137,756	271,621	492,532	1940.....	2,272,450	313,118	185,540	108,648
1932.....	2,833,211	89,443	167,855	529,317	1941.....	1,366,873	178,700	99,693	220,223
1933.....	2,896,152	121,875	134,511	328,038	1942.....	374,073	135,655	36,709	152,807
1934.....	2,201,189	196,204	189,277	498,706	1943.....	723,528	95,788	néant	21,611
1935.....	2,490,203	248,658	176,698	547,974	1944 ¹	363,220	17,283	30,044	néant
1936.....	2,705,567	298,884	223,174	506,673	1945 ¹	679,079	65,395	366,118	30,540
1937.....	2,780,243	379,783	240,221	589,011	1946.....	1,756,989	184,850	111,161	62,516

¹ Chiffres approximatifs; les chiffres exacts sont inconnus.

Un tableau à la p. 645 de l'Annuaire de 1942 donne le trafic commercial total du canal de Panama de 1929 à 1940.

Sous-section 3.—Trafic dans les ports

Le trafic-marchandises dans un grand port revêt diverses formes. Le mouvement outre-mer, i.e. les marchandises qui sont embarquées à bord des long-courriers ou qui en sont débarquées, constitue souvent une partie étonnamment minime du trafic global. D'ordinaire le mouvement de va-et-vient du trafic par navires côtiers l'emporte en volume. Il y a ensuite le mouvement en transit des vaisseaux qui passent dans les ports sans faire de chargement ou de déchargement. Enfin, il y a le mouvement d'un endroit à un autre dans les limites du même port, lequel atteint un volume considérable en plusieurs cas. Il est impossible d'obtenir des statistiques sur le volume global des marchandises manutentionnées dans tous les ports du Canada, parce que plusieurs d'entre eux sont de petits ports qui ne disposent pas du personnel nécessaire à l'enregistrement détaillé du trafic. Le Conseil des ports nationaux dresse un rapport annuel des cargaisons embarquées et débarquées dans les huit ports placés sous sa direction. Six d'entre eux sont parmi les principaux ports du Canada et les cargaisons manutentionnées dans chacun sont inscrites au tableau 26. Les chiffres comprennent le fret de la navigation côtière et internationale intérieure, aussi bien que celui de la navigation maritime; ils comprennent toutes les cargaisons embarquées ou débarquées soit au moyen des facilités fournies par le Conseil ou aux docks privés et aux terminus de ces ports. Le mouvement dans le port même, les navires sur lest (non utiles), l'ensoutage, les magasins des navires, les matières postales et le bagage des voyageurs sont exclus.