

Le trafic des canaux canadien et américain de Sault-Sainte-Marie, depuis les dix dernières années de statistiques, 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 du 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 ainsi: 4,901,000 tonnes en 1892, une moyenne de 50 millions de tonnes de 1920 à 1930, un bas de 3,607 tonnes en 1932 et un sommet de 94,326,578 tonnes en 1942. Bien que le blé n'ait déjà atteint que 7 p. 100 seulement du tonnage du minerai de fer, sa valeur est généralement plus élevée et il constitue la denrée la plus précieuse à emprunter les canaux; en 1928, la valeur du blé formait 40 p. 100 de celle du trafic total. Les autres grains accusent un quart à un cinquième du tonnage du blé et une proportion encore moindre de la valeur.

En tonnage, le charbon bitumineux suit généralement le minerai de fer et augmente de 15,405,415 tonnes durant la saison de 1946 à 15,529,045 en 1947.

**Le canal de Panama.**—Le canal de Panama, ouvert à la navigation commerciale le 15 août 1914, est une voie navigable de grande importance pour les ports de la Colombie-Britannique d'où, durant toute l'année, partent des navires allant directement vers les ports britanniques ou européens. Comme route faisant pendant à celle des chemins de fer transcontinentaux, il revêt une importance capitale en ce qui concerne la solution des grands problèmes du transport continental. 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 1940 à 1945, le volume du trafic canadien a sensiblement diminué.

**28.—Trafic des ports canadiens de l'Est et de l'Ouest empruntant le canal de Panama, années terminées le 30 juin 1929-1947**

NOTA.—Les chiffres de 1921-1928 paraissent à la page 734 de l'Annuaire de 1938.

Année	Départ		Destination		Année	Départ		Destination	
	Littoral du Pacifique	Littoral de l'Atlantique	Littoral du Pacifique	Littoral de l'Atlantique		Littoral du Pacifique	Littoral de l'Atlantique	Littoral du Pacifique	Littoral de l'Atlantique
	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues		tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues
1929.....	2,650,646	231,128	266,433	539,767	1939.....	2,873,452	348,410	163,526	296,881
1930.....	1,968,996	185,776	267,282	556,562	1940.....	2,272,450	313,118	185,540	108,648
1931.....	2,307,257	137,756	271,621	492,532	1941.....	1,366,873	178,700	99,693	220,228
1932.....	2,383,211	89,443	167,855	529,317	1942.....	374,073	135,655	36,709	152,807
1933.....	2,896,162	121,875	134,511	328,038	1943.....	723,528	95,788	néant	21,611
1934.....	2,201,180	196,204	189,277	498,706	1944 <sup>1</sup> .....	363,220	17,283	30,044	néant
1935.....	2,490,203	248,658	176,698	547,974	1945 <sup>1</sup> .....	679,079	65,395	366,118	30,540
1936.....	2,705,567	298,884	223,174	506,673	1946.....	1,756,989	184,850	111,161	62,516
1937.....	2,780,243	379,783	240,221	589,011	1947.....	2,981,348	316,898	132,521	99,745
1938.....	1,962,220	391,906	213,781	398,710					

<sup>1</sup> Chiffres approximatifs; les chiffres exacts sont inconnus.