

12.—Fret Saint-Laurent—Grands-lacs empruntant les canaux du Saint-Laurent, de Welland maritime et de Sault-Sainte-Marie, 1949

Canaux	En amont	En aval	Total
	tonnes	tonnes	tonnes
Fret empruntant les canaux canadiens—			
Saint-Laurent seulement.....	1,741,355	2,013,378	3,754,733
Saint-Laurent et Welland maritime.....	919,271	2,286,287	3,205,558
Saint-Laurent, Welland maritime et Sault-Sainte-Marie ¹ ..	159,898	559,776	719,674
Canal maritime Welland seulement.....	749,459	5,620,161	6,369,623
Canal maritime Welland et Sault-Sainte-Marie ¹	311,999	3,085,355	3,397,354
Sault-Sainte-Marie seulement.....	473,038	897,562	1,370,600
Total, fret empruntant les canaux canadiens.....	4,355,020	14,462,482	18,817,502
Total, fret empruntant les écluses américaines à Sault-Sainte-Marie seulement.....	11,413,824	82,472,431	93,886,255
Total, fret des canaux.....	15,768,844	96,934,913	112,703,757

¹ Par les écluses canadiennes et américaines de Sault-Sainte-Marie.

Le trafic des canaux canadien et américain de Sault-Saint-Marie a été environ deux fois plus considérable que celui du canal de Panama durant les dix dernières années de statistiques et près de trois fois plus considérable en 1940. Il varie d'un minimum de 20,484,000 tonnes en 1932, moindre que le trafic du canal de Panama, à un maximum de 120,200,814 tonnes en 1942. Au point de vue du tonnage, le fret le plus considérable est le minerai de fer. Au cours des 50 dernières années, le minerai de fer a fluctué ainsi: 4,901,000 tonnes en 1892, une moyenne de 50 millions de tonnes de 1920 à 1930, un minimum de 3,607,000 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 fret total. Les autres céréales varient d'un quart à un cinquième du tonnage du blé et forment une proportion encore moindre de la valeur.

En tonnage, le charbon bitumineux suit généralement le minerai de fer et a augmenté de 15,529,045 tonnes durant la saison de 1947 à 16,558,048 tonnes en 1948. En 1949, cependant, à cause de différends ouvriers dans les mines américaines, le tonnage est tombé à 8,675,037 tonnes.

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 est d'importance capitale dans la solution des grands problèmes du transport continental. Pendant la première guerre mondiale (1914-1918), 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 du fret des vaisseaux d'immatriculation canadienne soit relativement peu élevée, le tonnage a atteint des proportions considérables. Au cours de la guerre de 1939-1945, le volume du trafic canadien a fort diminué.