

Les chiffres des tableaux 11 et 12 renferment des doubles emplois à l'égard des cargaisons qui empruntent deux canaux ou plus, mais, au tableau 13, ces doubles emplois sont éliminés du trafic empruntant les canaux du Saint-Laurent et de Welland (maritime) et l'écluse canadienne de Sault-Sainte-Marie.

Le grain transbordé à la baie Georgienne, sur le lac Érié, ou à d'autres ports en amont de Montréal, compte comme nouvelle cargaison et, vu que la majeure partie du grain a déjà passé l'écluse canadienne ou les écluses américaines de Sault-Sainte-Marie, il reste encore des doubles emplois dans les chiffres. Ces doubles emplois ne peuvent être éliminés du total net des canaux canadiens parce qu'il est impossible d'établir par quelle écluse de Sault-Sainte-Marie a passé le grain rechargé à Port-Colborne (Ont.) ou à un autre port de transbordement.

13.—Fret Saint-Laurent-Grands lacs empruntant les canaux du Saint-Laurent, de Welland (maritime) et de Sault-Sainte-Marie, 1952

Canaux	En amont	En aval	Total
	tonnes	tonnes	tonnes
Fret empruntant les canaux canadiens—			
Saint-Laurent seulement.....	2,005,809	2,950,647	4,956,456
Saint-Laurent et Welland (maritime).....	1,073,802	3,025,587	4,099,389
Saint-Laurent, Welland (maritime) et Sault-Sainte-Marie ¹	144,579	422,560	567,139
Canal maritime Welland seulement.....	831,090	7,769,693	8,600,783
Canal maritime Welland et Sault-Sainte-Marie ¹	239,069	4,404,376	4,643,445
Sault-Sainte-Marie seulement.....	833,539	1,438,156	2,271,695
Total, fret empruntant les canaux canadiens¹.....	5,127,888	20,011,019	25,138,907
Total, fret empruntant les écluses américaines à Sault-Sainte-Marie seulement.....	12,077,444	91,989,627	104,067,071
Total, fret des canaux.....	17,205,332	112,000,646	129,205,978

¹ Par l'écluse canadienne et les écluses américaines de Sault-Sainte-Marie.

Le trafic des canaux canadien et américain de Sault-Sainte-Marie a été environ deux fois plus considérable que celui du canal de Panama durant les dix dernières années des 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 ne soit que troisième quant au tonnage, sa valeur durant le dernier quart de siècle a été généralement plus élevée que celle du minerai de fer ou du charbon.

Les autres céréales n'ont atteint que le quart ou le cinquième du tonnage du blé et une fraction encore moindre de sa valeur.

En volume, le charbon mou, qui suit généralement le minerai de fer, a augmenté de 8,676,297 tonnes durant la saison de 1949 à 13,301,048 tonnes en 1950. En 1951, toutefois, il est tombé à 10,684,734 tonnes et, en 1952, à 9,901,211 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 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