

Les chiffres des tableaux 11 et 12 figurent en double lorsque les mêmes cargos empruntent deux canaux ou plus, mais dans le tableau 13 ces répétitions sont éliminées autant que possible pour les cargos passant par les canaux du Saint-Laurent et de Welland (maritime) et l'écluse de Sault-Sainte-Marie.

Le grain transbordé à la baie Georgienne, sur le lac Érié, ou dans d'autres ports en amont de Montréal est considéré comme nouvelle cargaison et étant donné que la majeure partie des cargos de blé ont passé par les écluses canadiennes ou américaines de Sault-Sainte-Marie, ils figurent encore en double. Ces répétitions ne peuvent être éliminées du total net des cargaisons transportées sur les canaux canadiens car il est impossible d'établir par quelles écluses de Sault-Sainte-Marie ont passé les cargos rechargés à Port-Colborne (Ont.) ou dans 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, 1953**

Canaux	En amont	En aval	Total
	tonnes	tonnes	tonnes
<b>Fret empruntant les canaux canadiens—</b>			
Saint-Laurent seulement.....	1,624,659	2,868,449	4,493,108
Saint-Laurent et Welland (maritime).....	1,204,894	3,379,847	4,584,741
Saint-Laurent, Welland (maritime) et Sault-Sainte-Marie.....	151,808	594,502	746,310
Canal maritime Welland seulement.....	1,038,282	7,401,060	8,439,342
Canal maritime Welland et Sault-Sainte-Marie.....	187,478	5,584,279	5,771,757
Sault-Sainte-Marie seulement.....	761,729	1,553,277	2,315,006
<b>Total, fret empruntant les canaux canadiens.....</b>	<b>4,968,850</b>	<b>21,381,414</b>	<b>26,350,264</b>
<b>Total, fret empruntant les écluses américaines à Sault-Sainte-Marie seulement.....</b>	<b>10,586,057</b>	<b>109,070,040</b>	<b>119,656,097</b>
<b>Total, fret des canaux.....</b>	<b>15,554,907</b>	<b>130,451,454</b>	<b>146,006,361</b>

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 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 128,481,596 tonnes en 1953. Du 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 98,657,591 tonnes en 1953.

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, en 1952 à 9,901,211 tonnes et, en 1953, à 8,609,598 tonnes.

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.

**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