

dirigées en aval et 14 millions seulement vers l'Ouest. (Les doubles emplois ont été éliminés autant que possible.) Le trait le plus caractéristique du trafic-marchandises est le volume des cargaisons passant par les canaux de Sault-Sainte-Marie, comparativement au mouvement en aval sur les canaux du Saint-Laurent, ce qui fait ressortir encore l'importance du trafic sur les Grands lacs par rapport au Saint-Laurent. La circulation sur les canaux de Sault-Sainte-Marie pendant les huit mois de navigation est plus considérable que le trafic des douze mois de Panama et Suez réunis. La majeure partie des cargaisons empruntent les quatre écluses américaines de Sault-Sainte-Marie. Sur 85,400,000 tonnes nettes en 1954, seulement 2,600,000 tonnes ont été dirigées à travers l'écluse canadienne. Il faut noter également la prédominance des expéditions de minerai de fer sur toutes les autres marchandises via Sault-Sainte-Marie. Le charbon et les céréales, ces dernières de provenance canadienne, surtout, représentent plus de 78 p. 100 des autres expéditions.

Sur les 17,500,000 tonnes de fret qu'a comporté le trafic direct et local du canal Welland en 1954 presque 9 millions ont été acheminées des ports américains aux ports canadiens. Le charbon mou (5 millions de tonnes) et le minerai de fer (2 millions de tonnes) en ont été les principaux produits. Le cabotage canadien a compté environ 6 millions de tonnes, dont 4,500,000 tonnes de grains. Environ 1,500,000 tonnes représentaient le cabotage américain. Les expéditions canadiennes aux ports américains (principalement du papier et de la pulpe de bois) ont été inférieures à un million de tonnes.

Plus des deux tiers du trafic sur les canaux du Saint-Laurent, 6,600,000 tonnes, venaient des ports canadiens; les arrivées aux ports canadiens ont représenté 5,700,000 tonnes, dont près de 4 millions de tonnes de blé et de céréales des provinces des Prairies. Parmi les autres principaux produits expédiés, il faut mentionner le pétrole et l'essence (1,100,000 tonnes), le bois à pâte (278,000 tonnes), le papier (219,000 tonnes) et le minerai de fer (233,000 tonnes). La plupart des autres expéditions étaient constituées par du charbon mou envoyé des États-Unis au Canada, soit 1,400,000 tonnes; environ 800,000 tonnes de charbon allaient directement outre-mer et une petite quantité, soit 400,000 tonnes, passaient d'un port à l'autre des États-Unis.

*Produits agricoles.*—Les produits agricoles comme le blé, l'orge, le maïs, l'avoine, le seigle, la graine de lin, la farine et autres produits de minoterie forment le groupe le plus important des marchandises canadiennes acheminées par le réseau du Saint-Laurent, des Prairies à l'est du pays, pour l'écoulement intérieur et les exportations. En 1954, sur les 12 millions de tonnes environ de grains transportées sur les Grands lacs, 10,500,000 ont été dirigées sur les canaux de Sault-Sainte-Marie, (6,300,000 tonnes nettes de blé et 4,400,000 d'autres céréales). Sur le total du blé, 2,100,000 tonnes nettes seulement venaient des États-Unis et étaient acheminées de Duluth et Superior à destination des minoteries de Buffalo, en grande partie et, en plus petites quantités, à destination de Oswego, Érié et Cleveland.

Ainsi, les expéditions canadiennes de blé de Fort-William et Port-Arthur totalisaient 4,200,000 tonnes nettes. Normalement, près de la moitié du blé canadien en provenance de la tête des lacs est transportée dans les cargos de marchandises en vrac aux ports de la baie Georgienne et du lac Huron: Midland, Port-McNicol, Collingwood, Goderich et Sarnia; environ un quart à Port-Colborne et le reste à Toronto, Kingston et Prescott. Tous ces ports sont des stations de transbordement. Une petite quantité est également acheminée vers les ports américains du lac Érié. De ces stations de transbordement, le blé est ensuite amené par chemin de fer à Montréal ou par petits bateaux le long du Saint-Laurent aux ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec. Les céréales sont également acheminées directement des ports de la tête des lacs à ceux du Saint-Laurent inférieur. Partant des ports de la baie Georgienne, environ les quatre cinquièmes des cargaisons sont expédiées par chemin de fer dans l'Ontario et au-delà, particulièrement à Montréal, Halifax et Saint-Jean (N.-B.). Des lacs inférieurs et du Haut-Saint-Laurent, environ les deux tiers du blé reçu de l'Ouest sont transportés par eau aux ports du Saint-Laurent inférieur.