

Il y a du double emploi dans les chiffres des tableaux 12 et 13 dans le cas du fret empruntant deux canaux ou plus, mais dans le tableau 14 le double emploi est éliminé autant que possible pour le fret des canaux du Saint-Laurent et de Welland et de 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 nouveau fret. Comme la majeure partie de ces céréales a passé les écluses canadiennes ou américaines de Sault-Sainte-Marie, il y a encore du double emploi. Ce double emploi ne peut être éliminé du total net des canaux canadiens car il est impossible d'établir par quelles écluses de Sault-Sainte-Marie ont passé les céréales rechargées à Port-Colborne (Ont.) ou à un autre port de transbordement.

14.—Fret Saint-Laurent-Grands lacs empruntant les canaux du Saint-Laurent, de Welland et de Sault-Sainte-Marie, 1956

Canaux	D'amont	D'aval	Total
	tonnes	tonnes	tonnes
Fret empruntant le canaux canadiens du Saint-Laurent et des Grands lacs	8,010,110	23,381,224	31,391,334
Saint-Laurent seulement.....	2,395,177	3,497,078	5,892,255
Saint-Laurent et Welland.....	3,366,769	3,593,252	6,960,021
Saint-Laurent, Welland et Sault-Sainte-Marie.....	79,460	76,460	155,920
Canal Welland (maritime) seulement.....	1,489,859	13,983,461	15,473,320
Canal Welland (maritime) et Sault-Sainte-Marie.....	133,224	343,776	477,000
Sault-Sainte-Marie seulement.....	545,621	1,887,197	2,432,818
Fret passant les écluses américaines à Sault-Sainte-Marie seulement	13,765,513	92,343,655	106,109,168
Total	21,775,623	115,724,879	137,500,502

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 dont on a la statistique. Il a varié de 20,484,000 tonnes en 1932, chiffre inférieur au trafic du canal de Panama, à 109,907,136 tonnes en 1954. Du point de vue du tonnage, le fret le plus considérable est le minerai de fer qui a varié de 3,607,000 tonnes en 1932 à un chiffre record de 98,657,591 tonnes en 1953. En 1955, le tonnage a été de 89,396,865, mais il a diminué à 79,085,608 en 1956.

Le volume de la houille tendre qui se range généralement après le minerai de fer, a augmenté de 8,676,297 tonnes en 1949 à 13,301,048 tonnes en 1950. Il est tombé à 7,397,623 tonnes en 1954, 9,053,769 tonnes en 1955 et 10,238,048 tonnes en 1956.

Bien que le tonnage du blé ne se classe qu'en troisième rang, sa valeur durant le dernier quart de siècle en 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, avec une valeur plus faible encore.

Le canal de Panama.—Le canal de Panama, ouvert à la navigation commerciale le 15 août 1914, représente une voie navigable de grande importance pour les ports de la Colombie-Britannique; de ces derniers partent, durant toute l'année, des navires à destination directe des ports britanniques et européens. Doublant les chemins de fer transcontinentaux, cette voie maritime est d'une importance capitale pour les gros transports du continent. Lors de la première guerre mondiale, les grands espoirs fondés sur l'ouverture du canal ne se sont pas réalisés par suite de la diminution de la navigation maritime. 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 navires d'immatriculation canadienne soit relativement peu élevée, le tonnage en a atteint