

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.

12.—Fret du Saint-Laurent et des Grands lacs empruntant les canaux du Saint-Laurent, de Welland et de Sault-Sainte-Marie, 1959

Canaux	D'aval	D'amont	Total
	tonnes	tonnes	tonnes
Fret empruntant les canaux canadiens du Saint-Laurent et des Grands lacs	13,679,651	20,736,916	34,416,567
Saint-Laurent seulement.....	3,777,031	2,287,542	6,064,573
Saint-Laurent et Welland.....	7,332,257	7,252,916	14,585,173
Saint-Laurent, Welland et Sault-Sainte-Marie.....	45,905	186,835	232,740
Welland seulement.....	2,132,667	10,401,460	12,534,127
Welland et Sault-Sainte-Marie.....	85,443	68,247	153,690
Sault-Sainte-Marie seulement.....	306,348	539,916	846,264
Fret passant les écluses américaines à Sault-Sainte-Marie seulement	10,269,878	59,403,759	69,673,637
Total	23,949,529	80,140,675	104,090,204

Le trafic des canaux canadien et américain de Sault-Sainte-Marie a varié d'un sommet de 128,489,000 tonnes en 1953 à un creux de 70,906,000 en 1959. Du point de vue du tonnage, le fret le plus considérable est le minerai de fer, qui a aussi atteint un sommet en 1953 (98,658,000 tonnes), est tombé à 54,188,000 en 1958 et à 47,214,000 en 1959. Le volume de la houille grasse, qui se range généralement après le minerai de fer, et qui a baissé depuis les dix dernières années de 13,301,000 en 1950 à un creux de 6,389,000 en 1958, a monté à 7,361,000 en 1959. Bien que le blé vienne généralement au troisième rang, il s'est classé deuxième en 1958 et 1959 (7,478,000 et 7,496,000). Sa valeur durant le dernier quart de siècle a généralement dépassé celle du minerai de fer ou du charbon. Les autres céréales n'ont atteint que le quart ou le cinquième du tonnage de blé et une proportion plus faible encore quant à la valeur.

Le Canada et le canal de Panama.—Le Canada se sert relativement peu du canal de Panama pour transporter ses produits d'un port canadien à un autre. Sur les 4,195,000 tonnes fortes de fret embarquées dans les ports occidentaux du Canada, l'année terminée le 30 juin 1960, et qui ont emprunté le canal, 44,000 seulement étaient destinées aux ports de l'Est du pays. De même, sur les 495,000 tonnes fortes chargées dans les ports de l'Est et qui ont emprunté le canal, 34,000 seulement étaient destinées aux ports de l'Ouest canadien. Le tonnage global d'origine canadienne ou étrangère qui a emprunté le canal et qui est arrivé dans les ports occidentaux du Canada a été de 685,000 tonnes fortes durant l'année terminée le 30 juin 1960; le total de toutes origines arrivé dans les ports de l'Est après avoir passé par le canal a été de 655,000 tonnes fortes.

Sous-section 4.—La Voie maritime du Saint-Laurent

On trouvera dans les *Annuaire*s de 1954 à 1959, un exposé des débuts de l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent et des premières années des travaux. Dans l'*Annuaire* de 1956 (pp. 843-851), un article spécial donne des renseignements détaillés sur le trafic du fleuve Saint-Laurent et des Grands lacs au moment où les travaux ont commencé, et un autre article spécial dans l'*Annuaire* de 1960 (pp. 871-881) expose l'historique de la Voie maritime, ses nouveaux services et installations et le mouvement du fret au cours de la première année de son activité.

L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui fut constituée en société par une loi du Parlement en 1951 (S.R.C. 1952, chap. 242), s'est chargée d'aménager du côté canadien (et d'en assurer par la suite l'entretien et le fonctionnement), une artère