

12.—Fret du Saint-Laurent et des Grands lacs empruntant les canaux du Saint-Laurent, de Welland et de Sault-Sainte-Marie, 1963 et 1964

NOTA.—Les chiffres faisant double emploi sont éliminés dans la mesure du possible.

Canaux	1963			1964		
	D'aval tonnes	D'amont tonnes	Total tonnes	D'aval tonnes	D'amont tonnes	Total tonnes
Fret empruntant les canaux canadiens du Saint-Laurent et des Grands lacs	16,159,172	30,420,112	46,579,284	37,521,281	54,211,692	91,732,973
Saint-Laurent et Outaouais	1,957	—	1,957	—	—	—
Saint-Laurent seulement	2,863,218	1,784,017	4,647,235	2,956,875	1,522,515	4,479,390
Saint-Laurent et Welland	10,680,607	15,606,404	26,287,011	31,187,544	38,443,929	69,631,473
Saint-Laurent, Welland et Sault-Sainte-Marie	8,923	63,573	72,496	72,609	93,954	166,563
Welland seulement	2,413,200	12,421,638	14,834,838	2,895,886	13,574,151	16,470,037
Welland et Sault-Sainte-Marie	36,002	22,587	58,589	83,992	67,940	151,932
Sault-Sainte-Marie seulement	155,265	521,893	677,158	324,375	509,203	833,578
Fret passant les écluses américaines à Sault-Sainte-Marie seulement.	10,675,828	74,575,468	85,251,296	10,928,447	82,988,582	93,917,029
Total	26,835,000	104,995,580	131,830,580	48,449,728	137,200,274	185,650,002

Depuis 1950, le trafic du canal de Sault-Sainte-Marie (écluses canadiennes et américaines) a varié d'un sommet de 128,489,000 tonnes en 1953 à un creux de 70,906,000 tonnes en 1959; en 1964, il a atteint 94,883,666 tonnes. Du point de vue du tonnage, le fret le plus considérable au cours de cette période est resté le minerai de fer, qui a aussi atteint son point culminant en 1953 (98,658,000 tonnes), pour tomber à 47,214,000 tonnes en 1961 et atteindre 64,695,532 tonnes en 1964. En 1958, le blé a remplacé le charbon bitumineux au deuxième rang, qu'il n'a pas cédé depuis lors, le volume ayant augmenté de 7,478,000 à 12,226,493 tonnes au cours de la période 1958-1964. Au cours de ces mêmes années, les autres céréales transportées ont représenté entre 35 p. 100 et 60 p. 100 de la quantité de blé, bien qu'elles n'aient représenté que 28 p. 100 du tonnage en 1961 et 30 p. 100 en 1964. Le volume de charbon bitumineux transporté au cours de la période 1958-1964 a varié entre 6,389,000 tonnes en 1958 et 7,308,275 tonnes en 1964.

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 5,123,000 tonnes fortes de fret embarquées dans les ports de l'Ouest du Canada, l'année terminée le 30 juin 1964, et qui ont emprunté le canal, 10,000 seulement étaient destinées aux ports de l'Est du pays. De même, sur les 902,000 tonnes fortes chargées dans les ports de l'Est et qui ont emprunté le canal, 13,000 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 de l'Ouest a été de 626,943 tonnes fortes l'année terminée le 30 juin 1964; le total de toutes origines arrivé dans les ports de l'Est après avoir passé par le canal de Panama a été de 536,613 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 sa deuxième année d'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