

tonnes, au lieu de 18,883,619 en 1918, 22,238,935 tonnes en 1917, 23,583,491 tonnes en 1916, 15,198,803 tonnes en 1915, 37,023,237 tonnes en 1914 et 52,053,913 tonnes en 1913, ce qui constitue un record. Le tonnage de 1918 se décompose en 5,129,435 tonnes de trafic américain (contre 15,514,142 en 1918) et 4,865,831 tonnes de trafic canadien (contre 3,369,477 tonnes en 1918). En 1919, le trafic des États-Unis constituait 51·3 p.c. du total, au lieu de 82·2 p.c. en 1918 et le trafic canadien 48·7 p.c. au lieu de 17·8 p.c. en 1918. L'énorme diminution de 8,888,353 tonnes sur l'année dernière que l'on constate est entièrement constituée par les marchandises des États-Unis, dont le transport est inférieur de 10,384,707 tonnes à celui de l'année précédente; par contre, les transports de produits canadiens ont augmenté de 1,496,354 tonnes. Le canal du Sault Ste-Marie subit à lui seul la presque totalité de cette perte; c'est par là que passaient la houille et le minerai de fer des États-Unis entrant au Canada, mais la disette de charbon et la longue grève qui sévit dans les usines métallurgiques de nos voisins, entre septembre et novembre, ont supprimé la majeure partie de ce trafic. Les effets de cette situation apparaissent dans le tableau 32; d'autre part, le tableau 34 constate que la décroissance du trafic affecte uniquement les produits miniers.

Le mouvement du blé canadien par les canaux du Sault Ste-Marie, en 1919, a porté sur 91,574,836 boisseaux, dont 21,060,989 boisseaux ont emprunté le côté canadien et 70,513,847 boisseaux sont passés par le canal des États-Unis. De plus, 2,870,480 barils de farine de blé, soit à raison de $4\frac{1}{2}$ boisseaux par baril, 12,917,160 boisseaux de blé, ont suivi le même chemin, élevant à 104,491,996 le mouvement total du blé canadien sur nos canaux en 1919. En outre, pendant la même année, les canaux du Sault Ste-Marie ont également livré passage à 16,300,853 boisseaux d'avoine, 12,873,877 boisseaux d'orge, 838,042 boisseaux de lin et 760,005 boisseaux de seigle.

Recettes et dépenses des canaux.—Le tableau 38 donne les recettes et dépenses annuelles des canaux, depuis leur construction jusqu'en 1919. La colonne des dépenses imputables au compte capital (\$2,211,935 en 1919), embrasse l'ensemble des dépenses pour chacun des canaux énumérés. En 1919 les dépenses imputables au compte du revenu, s'élevant à \$164,046, comprennent \$26,442 de dépenses non réparties. Les \$156,558 débités à l'exploitation en 1919, sont également portés en bloc; quant aux \$733,091, pour le personnel et aux \$698,878 pour réparations, ces dépenses sont détaillées pour chaque canal. Le total de toutes ces sommes, s'élevant à \$3,964,508, représente l'ensemble des dépenses encourues à raison des canaux pendant l'exercice terminé le 31 mars 1919. Jusqu'à cette dernière date, nos canaux nous ont coûté, depuis et y compris leur construction, \$171,432,799.

Canal de Panama.—L'Annuaire de 1914, à la page 686, parle du canal de Panama, ouvert à la navigation le 15 août de la même année. Les tableaux 40 et 41 du présent chapitre contiennent les statistiques du trafic de ce canal, depuis janvier 1919 jusqu'à juin 1920. On verra par le tableau 40 que, durant l'année 1919, il est passé de l'Atlantique au Pacifique et vice versa 7,456,511 grosses tonnes de cargaison, au lieu de 7,253,419 tonnes en 1919.