

elle a 300 pieds de longueur, 45 pieds de largeur et 18 pieds d'eau au seuil.

Canaux projetés.—Entre tous les projets de construction de nouveaux canaux, la route de la baie Georgienne et le creusement du fleuve St-Laurent sont les plus importants. Le premier de ces projets, dont l'idée remonte à Champlain qui, en 1615, se rendit par eau de Montréal à la baie Georgienne en remontant l'Outaouais et la rivière aux Français, a été vigoureusement préconisé en maintes occasions; toutefois, son coût énorme et la perte de temps qu'occasionneraient de trop nombreuses écluses sont de graves obstacles à son adoption. La construction d'une voie d'eau qui permettrait aux vaisseaux océaniques de remonter le St-Laurent jusqu'au lac Ontario, après avoir été envisagée par les gouvernements du Canada et des Etats-Unis, a été différé.

Trafic des canaux.—Le tableau 32 énumère les canaux du Canada, leur parcours leur longueur, et les dimensions de leurs écluses; le tableau 33 contient la statistique du mouvement de la batellerie pendant la saison de navigation de 1920 et 1921. Après avoir subi en 1920 une diminution de 1,259,883 tonnes sur la saison précédente, le trafic des canaux canadiens a réalisé en 1921 un gain de 671,638 tonnes sur l'année 1920, cette augmentation étant due aux fortes expéditions de grain de 1921 par les canaux Welland et St-Laurent. La dépression subie par l'industrie métallurgique a causé des diminutions de trafic par le canal canadien et le canal américain du Sault Ste-Marie; d'autre part, les améliorations récemment faites au canal américain ont diverti de ce côté une grande partie du trafic du canal canadien, lequel n'était plus en 1921 que 4.68 p.c. de son volume de 1913, année de record. Les chiffres du tableau 34 démontrent que la circulation sur nos canaux est surtout active pendant l'été et l'automne; le tableau 35 établit d'une manière évidente que les produits de la ferme et ceux des mines constituent la majeure partie du trafic; le tableau 36 est une nomenclature des principaux articles transportés sur les canaux canadiens en 1920 et 1921. Les tableaux 37 et 38 donnent le détail de la batellerie ayant traversé le canal du Sault et tous les autres canaux canadiens depuis 1900 jusqu'à 1921 inclusivement, avec indication du pavillon et de l'origine de la cargaison. Le tableau 39 indique l'importance relative de chacun des canaux canadiens depuis 1914 jusqu'à 1921. Enfin, les tableaux 40 et 41 renseignent sur les sommes dépensées par les gouvernements, tant avant qu'après la Confédération, pour la construction et l'élargissement des canaux canadiens.

Canal de Panama.—Le canal de Panama, ouvert à la navigation commerciale le 15 août 1914, est destiné à rendre de grands services aux ports de la Colombie Britannique, d'où partent maintenant des navires à destination de la Grande-Bretagne et des ports européens. Les grands espoirs qui reposaient sur le canal de Panama ne se sont pas réalisés pendant la guerre, à cause de la disette de navires, mais