

Les chiffres des tableaux 16 et 18 renferment des doubles emplois quand les mêmes marchandises passent par deux canaux ou plus, mais dans le tableau 19 ces doubles emplois sont éliminés du trafic passant par les canaux du Saint-Laurent et le canal maritime Welland et par l'écluse canadienne au Sault-Ste-Marie. Ils s'élèvent à 3,075,984 tonnes.

Le grain transbordé à la baie Georgienne, sur le lac Erié, ou à d'autres ports en amont de Montréal est traité comme nouvelle cargaison et, comme la majeure partie de ce grain a déjà passé par les écluses canadienne ou américaines au Sault-Ste-Marie, il reste encore des doubles emplois dans les données en raison même de ce traitement. Ces doubles emplois ne peuvent être évités dans les calculs des totaux nets des canaux canadiens, parce qu'il est impossible de vérifier si le grain rechargé à Port Colborne ou tout autre port de transbordement a passé par les écluses canadienne ou américaines au Sault-Ste-Marie.

**19.—Trafic-marchandises passant par les canaux St-Laurent, maritime Welland et Sault-Ste-Marie, 1942**

Canaux employés	En amont	En aval	Total
	tonnes	tonnes	tonnes
<b>Trafic passant par les canaux canadiens</b>			
St-Laurent seulement.....	706,346	2,955,399	3,661,745
St-Laurent et Welland (canal maritime).....	471,517	1,815,774	2,287,291
St-Laurent, Welland et Sault-Ste-Marie.....	76,129	137,416	213,545
Canal maritime Welland seulement.....	234,202	6,329,311	6,563,513
Canal maritime Welland et Sault-Ste-Marie.....	146,453	1,897,319	2,043,772
Sault-Ste-Marie seulement.....	718,790	1,743,529	2,462,319
<b>Totaux, trafic passant par les canaux canadiens.....</b>	<b>2,353,437</b>	<b>14,878,748</b>	<b>17,232,185</b>
<b>Trafic passant par les canaux des Etats-Unis</b>			
Trafic passant par les écluses américaines au Sault-Ste-Marie et ayant passé par le canal maritime Welland et les canaux du St-Laurent.....	13,516	1,668,653	1,682,169
Ecluses américaines au Sault-Ste-Marie seulement.....	15,013,575	100,467,603	115,481,178
<b>Totaux, écluses américaines au Sault-Ste-Marie, 1942....</b>	<b>15,027,091</b>	<b>102,136,256</b>	<b>117,163,347</b>

Le trafic des canaux canadien et américains du Sault-Ste-Marie, depuis les dix dernières années sur lesquelles il existe des données, a été d'environ deux fois plus considérable que celui du canal de Panama, et de près de trois fois plus en 1940. Il varie d'un bas de 20,484,000 tonnes en 1932, ce qui était moindre que le trafic du canal de Panama, à un haut de 120,201,000 tonnes en 1942. Au point de vue tonnage, le transport le plus considérable est celui du minerai de fer. Au cours des 50 dernières années, le transport du minerai de fer a fluctué de 4,901,000 tonnes en 1892 à un bas de 3,607,000 tonnes en 1932, à une moyenne de 50,000,000 de tonnes de 1920 à 1930 et à un haut de 94,327,000 tonnes en 1942. Bien que le blé n'absorbe que 7 p.c. seulement du tonnage du minerai de fer, sa valeur est généralement plus élevée et il constitue la denrée la plus précieuse à passer par les canaux; en 1928, la valeur du blé passé par les canaux était de 40 p.c. de celle du trafic total. Les autres grains représentent d'un quart à un cinquième du tonnage du blé et une proportion encore moindre de la valeur.

Le charbon bitumineux suit généralement le minerai de fer au point de vue tonnage, et une grande partie de ce produit est transportée par les cargos à minerai lorsqu'ils reviennent pour une nouvelle cargaison.