

**20.—Trafic des ports canadiens de l'Est et de l'Ouest par le canal de Panama, années terminées le 30 juin 1929-40<sup>1</sup>**

NOTE.—Les chiffres de 1921-28 paraissent à la page 734 de l'Annuaire de 1938.

Année	Départ		Destination	
	Littoral canadien du Pacifique	Littoral canadien de l'Atlantique	Littoral canadien du Pacifique	Littoral canadien de l'Atlantique
	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues	tonnes longues
1929.....	2, 850, 646	231, 128	266, 433	539, 767
1930.....	1, 958, 996	165, 776	267, 282	556, 562
1931.....	2, 307, 257	137, 756	271, 621	492, 532
1932.....	2, 383, 211	89, 443	167, 855	529, 317
1933.....	2, 896, 162	121, 875	134, 511	328, 038
1934.....	2, 201, 180	196, 204	189, 227	498, 706
1935.....	2, 490, 203	248, 658	176, 698	547, 974
1936.....	2, 705, 567	298, 884	223, 174	506, 673
1937.....	2, 780, 243	379, 783	240, 221	589, 011
1938.....	1, 962, 220	391, 906	213, 781	398, 710
1939.....	2, 873, 452	348, 410	163, 526	296, 881
1940 <sup>1</sup> .....	2, 272, 450	313, 118	185, 540	108, 648

<sup>1</sup> Les restrictions de temps de guerre interdisent la publication des données de 1941 et des années plus récentes.

Un tableau à la p. 645 de l'Annuaire de 1942 donne le trafic commercial total du canal de Panama de 1929 à 1940.

### Sous-section 3.—Trafic dans les ports

Le trafic-marchandises dans un grand port revêt diverses formes. Le mouvement outre-mer, i.e. les marchandises qui sont chargées dans les long-courriers ou qui en sont déchargées, constitue souvent une partie étonnamment infime du trafic global. D'ordinaire le mouvement de va-et-vient du trafic par navires côtiers l'emporte en volume. Il y a ensuite le mouvement en transit des vaisseaux qui passent dans les ports sans faire de chargement ou de déchargement. Enfin, il y a le mouvement d'un endroit à un autre dans les limites du même port, lequel atteint un volume considérable en plusieurs cas. Il est impossible d'obtenir des statistiques sur le volume global des marchandises manutentionnées dans tous les ports du Canada, parce que plusieurs d'entre eux sont de petits ports ne disposant pas du personnel nécessaire à l'enregistrement du trafic. Il n'existe pas de statistiques semblables sur les cargaisons transportées par les navires qui font du cabotage ou de la navigation internationale intérieure. Le Conseil des ports nationaux administre un certain nombre des principaux ports du Canada. Il a publié pour les années 1936-39 un relevé des principales denrées transportées par eau et manutentionnées dans les ports qui sont sous sa juridiction. Ce relevé pour 1939 a paru aux pp. 720-21 de l'Annuaire de 1940. A cause de la guerre, la publication de statistiques plus récentes a été suspendue.

## PARTIE V.—TRANSPORT AÉRIEN CIVIL\*

NOTE.—Une étude de l'activité et de l'organisation militaires se présente mieux sous la rubrique de la Défense Nationale (voir "Aviation, Royale Canadienne" dans l'index.)

Avant la guerre, l'aviation civile occupait une place de plus en plus importante dans la vie quotidienne de la nation. L'aéroplane jouait un rôle de premier plan dans le transport du courrier tant dans les régions éloignées qu'entre les villes, dans

\* Les détails descriptifs et administratifs ont été préparés d'après les données fournies par J. A. Wilson, directeur des services de l'air, Ministère des Transports, et les statistiques ont été compilées par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques du Bureau Fédéral de la Statistique.