

14.—Fret du Saint-Laurent et des Grands lacs empruntant les canaux du Saint-Laurent, de Welland et de Sault-Sainte-Marie, 1958

Canaux	D'aval tonnes	D'amont tonnes	Total tonnes
Fret empruntant les canaux canadiens du Saint-Laurent et des Grands lacs.....	7,175,034	20,214,574	27,389,608
Saint-Laurent seulement.....	1,930,876	3,363,611	5,294,487
Saint-Laurent et Welland.....	2,691,046	3,459,443	6,150,489
Saint-Laurent, Welland et Sault-Sainte-Marie.....	33,971	78,819	112,790
Welland seulement.....	2,205,943	12,510,028	14,715,971
Welland et Sault-Sainte-Marie.....	74,627	220,317	294,944
Sault-Sainte-Marie seulement.....	238,571	582,356	820,927
Fret passant les écluses américaines à Sault-Sainte-Marie seulement.....	9,285,342	66,167,510	75,452,852
Total.....	16,460,376	86,382,084	102,842,460

Le trafic des canaux canadien et américain de Sault-Sainte-Marie a varié d'un sommet de 128,489,000 tonnes en 1953 à 111,792,000 en 1957 et 76,684,000 en 1958. Du point de vue du tonnage, le fret le plus considérable est le minerai de fer, qui a aussi atteint un sommet en 1953 (98,657,591 tonnes), a diminué à 86,509,714 en 1957 et à 54,188,010 en 1958. Le volume de la houille grasse, qui se range généralement après le minerai de fer, a augmenté de 8,676,297 tonnes en 1949 à 13,301,048 tonnes en 1950. Il a été de 9,053,769 tonnes en 1955, 10,238,048 tonnes en 1956, 8,970,640 tonnes en 1957 et 6,388,803 tonnes en 1958. Bien que le blé soit généralement au troisième rang, il s'est classé deuxième (6,615,540 tonnes) en 1958. Sa valeur durant le dernier quart de siècle a généralement été plus élevée que celle du minerai de fer ou du charbon. Les autres céréales n'ont atteint que le quart ou le cinquième du tonnage du blé et une proportion plus faible encore quant à la valeur.

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 4,574,336 tonnes fortes de fret embarquées dans les ports occidentaux du Canada, l'année terminée le 30 juin 1959, et qui ont emprunté le canal, 25,974 seulement étaient destinées aux ports de l'Est du pays. De même, sur les 282,206 tonnes fortes chargées dans les ports de l'Est et qui ont emprunté le canal, 49,336 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 occidentaux du Canada a été de 523,174 tonnes fortes durant l'année terminée le 30 juin 1959; le total de toutes origines arrivé dans les ports de l'Est après avoir passé par le canal a été de 317,302 tonnes fortes.

Sous-section 4.—La Voie maritime du Saint-Laurent

On trouvera dans les *Annuaire*s précédents, à partir de l'édition de 1954, un exposé des débuts du projet de la Voie maritime du Saint-Laurent et des premières années de sa construction. Dans l'*Annuaire* de 1956 (pages 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. L'article suivant met à jour l'histoire de la Voie maritime, en pleine activité maintenant depuis un an.

EXPLOITATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT*

On a dit que la Voie maritime du Saint-Laurent était "le plus grand projet du continent nord-américain"; et, du point de vue des transports, elle constitue en effet un moyen des plus efficaces pour lier économiquement les régions centrales. Les chenaux du Saint-Laurent, approfondis, permettent maintenant aux navires à grand tirant d'eau de naviguer

* Texte du professeur S. Judek, de l'Université d'Ottawa. Les données statistiques proviennent du rapport annuel du Bureau fédéral de la statistique intitulé *Statistiques des canaux*, de l'*Annual Report of the Lake Carriers' Association, 1959*, et du *Rapport annuel de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 1959*.