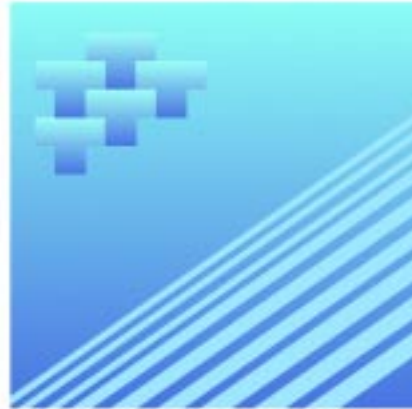




Shipping in Canada

1997



Le transport maritime au Canada

1997



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this product and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Multimodal Transport Section, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(780) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

You can also visit our World Wide Web site:
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialing area of any of the Regional Reference Centres.

National enquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Order-only line (Canada and United States)	1 800 267-6677
Fax order line (Canada and United States)	1 877 287-4369

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no. 54-205-XPB, is published annually as a standard paper product. The prices for delivery in Canada is \$52.00 per issue, and outside Canada US \$52.00 per issue. Please order by mail, at Statistics Canada, Dissemination Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6; by phone, at (613) 951-7277 or 1 800 700-1033; by fax, at (613) 951-1584 or 1 800 889-9734; or by Internet, at order@statcan.ca. For changes of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada products may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

This product is also available on the Internet as Catalogue no. 54-205-XIB for CDN \$39.00 per issue. Users can obtain single issues or subscribe at <http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub.cgi>.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Section des transports multimodaux, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-2486) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(780) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1 800 267-6677
Numéro pour commander par télécopieur (Canada et États-Unis)	1 877 287-4369

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Les prix ne comprennent pas les taxes de vente

Le produit n° 54-205-XPB au catalogue paraît annuellement en version imprimée standard. Au Canada, un numéro coûte 52.00 \$. À l'extérieur du Canada, un numéro coûte 52.00 \$US. Veuillez commander par la poste, en écrivant à Statistique Canada, Division de la diffusion, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6; par téléphone, en composant le (613) 951-7277 ou le 1 800 700-1033; par télécopieur, en composant le (613) 951-1584 ou le 1 800 889-9734; ou par Internet, en vous rendant à order@statcan.ca. Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresses. On peut aussi se procurer les produits de Statistique Canada auprès des agents autorisés, dans les librairies et dans les bureaux régionaux de Statistique Canada.

On peut aussi se procurer ce produit sur Internet n° 54-205-XIB au catalogue. Un numéro coûte 39 \$CAN. Pour obtenir un numéro de ce produit ou s'y abonner, les utilisateurs sont priés de se rendre à http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/feepub_f.cgi.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Multimodal Transport Section

Shipping in Canada

1997

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports multimodaux

Le transport maritime au Canada

1997

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1999

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

April 1999

Catalogue no. 54-205-XIB

ISSN 1480-8773

Catalogue no. 54-205-XPB

ISSN 0835-5533

Frequency: Annual

Ottawa

Note of appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing partnership between Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1999

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Avril 1999

N° 54-205-XIB au catalogue

ISSN 1480-8773

N° 54-205-XPB au catalogue

ISSN 0835-5533

Périodicité : annuelle

Ottawa

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- ^p preliminary figures.
- ^r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.
- Kt. thousands of tonnes.
- Mt. millions of tonnes.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- ^p nombres provisoires.
- ^r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.
- Kt. Kilo-tonne.
- Mt. millions de tonnes.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of **Tricia Trépanier**, Director, and **Ruth Martin**, Chief, Multimodal Transport Section. The principal author was **Doug O'Keefe**. The following persons also contributed directly or indirectly to the preparation of this publication:

Marine Transport Unit – Sous-section du transport maritime:

Nicole Allard	John Francis
Bonnie Armitage	Lyne Gingras
Diane Bastien	Sean Hanratty
Sylvie Carrière	Colette Joly
Dan Coghlan	Suzanne Poirier
Line Constantineau	Almaz Saade
Marie-Paule Devost	Yves Gauthier

Frame – Base de sondage:

Suzanne St. Amour
Nicole Truax

Systems Section – Section des systèmes:

Gary Roberge	Dany Girard
Gilles Boivin	

Dissemination and Marketing – Diffusion et marketing:

Ron Chrétien
Robert Larocque

Remerciements

Cette publication a été rédigée dans la Division des transports sous la direction de **Tricia Trépanier**, Directrice et **Ruth Martin**, Chef de la Section des transports multimodaux. L'auteur principal est **Doug O'Keefe**. Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la préparation de cette publication:

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'«American National Standard for Information Sciences» "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 1984.



Table of Contents Shipping in Canada

Table des matières Le transport maritime au Canada

	Page		Page
Foreword	7	Avant propos	7
Highlights	9	Faits saillants	9
Introduction	11	Introduction	11

Part I Domestic and International Shipping Statistics

Partie I Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Annual Review, 1997	15	Revue annuelle, 1997	15
International Shipping	15	Transport maritime international	15
Domestic Shipping	17	Transport maritime intérieur	17
Highlights by Commodity	19	Faits saillants par marchandise	19
Highlights by Port	36	Faits saillants par port	36

Statistical Tables

Tableaux statistiques

Historical Data

Données historiques

Table H1	Summary Statistics: Domestic and International Shipping, 1988 to 1997	41	Tableau H1	Statistiques sommaires: transport maritime intérieur et international, 1988 à 1997	41
Table H2	Containerized Cargo, Tonnage and Percentage Share of Total: Domestic and International Shipping, 1988 to 1997	42	Tableau H2	Fret conteneurisé, tonnage et part en pourcentage du total: transport maritime intérieur et international, 1988 à 1997	42
Table H3	TEUs (Twenty Foot Equivalent Units) Handled at Leading Canadian Ports: International Shipping, 1988 to 1997	43	Tableau H3	UEVs (Unités équivalentes à vingt pieds) manutentionnées aux principaux ports canadiens: transport maritime international, 1988 à 1997	43
Table H4	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region: International Shipping, 1988 to 1997	44	Tableau H4	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne: transport maritime international, 1988 à 1997	44
Table H5	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region: International Shipping, 1988 to 1997	45	Tableau H5	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région étrangère: transport maritime international, 1988 à 1997	45
Table H6	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity: International Shipping, 1988 to 1997 (Not Published)	-	Tableau H6	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise: transport maritime international, 1988 à 1997 (non-publié)	-
Table H7	Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997	48	Tableau H7	Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997	48
Table H8	Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997	64	Tableau H8	Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route : transport maritime international, 1993 à 1997	64
Table H9	Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997	78	Tableau H9	Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route : transport maritime international, 1993 à 1997	78
Table C1	Major Commodities Loaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Loading: International Shipping, 1996 and 1997à	92	Tableau C1	Principales marchandises chargées par région canadienne, tonnage et premiers ports de chargements: transport maritime international, 1996 et 1997	92

Table of Contents – Continued**Table des matières – suite****Statistical Tables – Continued****Tableaux statistiques – suite****Current Data****Données courantes**

Table C2	Major Commodities Unloaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Unloading: International Shipping, 1996 and 1997	94	Tableau C2	Principales marchandises déchargées par région canadienne, tonnage et premiers ports de déchargements: transport maritime international, 1996 et 1997	94
Table C3	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region and Foreign Region: International Shipping, 1996 and 1997	96	Tableau C3	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne et région étrangère: transport maritime international, 1996 et 1997	96
Table C4	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region: Domestic Shipping, 1996 and 1997	98	Tableau C4	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne: transport maritime intérieur, 1996 et 1997	98
Table C5	Cargo Loaded, Unloaded and Handled Tonnage by Province or Territory and Foreign Region: International Shipping, 1996 and 1997	100	Tableau C5	Fret chargé, déchargé et manutentionné, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère: transport maritime international, 1996 et 1997	100
Table C7	Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: International Shipping, 1997	106	Tableau C7	Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime international, 1997	106
Table C8	Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1997	111	Tableau C8	Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1997	111
Table C9	Cargo Loaded and Unloaded at 20 Leading Canadian Ports, Tonnage by Sector: Domestic and International Shipping, 1997	116	Tableau C9	Fret chargé et déchargé aux 20 principaux ports canadiens, tonnage par secteur: transport maritime intérieur et international, 1997	116
Table C10	Vessel Capacity, Tonnage Transported and Number of Movements by Flag of Registry: International Shipping, 1988, 1996 and 1997	117	Tableau C10	Capacité des navires, tonnage transporté et mouvements selon le pays d'immatriculation: transport maritime international, 1988, 1996 et 1997	117
Table C11	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region: International Shipping, 1996 and 1997	118	Tableau C11	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne: transport maritime international, 1996 et 1997	118
Table C12	Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region: International Shipping, 1997	130	Tableau C12	Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère: transport maritime international, 1997	130
Table C13	Cargo Loaded and Unloaded by Commodity and Canadian Region: Domestic Shipping, 1997	152	Tableau C13	Fret chargé et déchargé par marchandise et par région canadienne: transport maritime intérieur, 1997	152
Table C14	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region: Domestic Shipping, 1996 and 1997	154	Tableau C14	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne: transport maritime intérieur, 1996 et 1997	154
Table C15	Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country: International Shipping, 1996 and 1997	166	Tableau C15	Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étranger: transport maritime international, 1996 et 1997	166
Table C16	Containerized Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Containerization Rate: International Shipping, 1996 and 1997	172	Tableau C16	Fret conteneurisé chargé et déchargé, tonnage et taux de conteneurisation: transport maritime international, 1996 et 1997	172

Table of Contents – Continued**Table des matières – suite****Part II Financial and Operational Statistics****Partie II Statistiques financières et d'exploitation****Canadian-domiciled Marine Carriers, 1996****Transporteurs maritimes domiciliés au Canada, 1996**

Introduction	177	Introduction	177
Data Limitations	177	Limites des données	177
Revisions to the Questionnaire and Tables for the 1996 Reference Year	177	Révisions au questionnaire et aux tableaux pour l'année de référence 1996	177
Survey Participation	178	Participation à l'enquête	178
Overview	178	Aperçu	178
Industry Structure	178	Structure de l'industrie	178
Balance Sheet and Capital Accounts	179	Bilans et comptes de capitaux	179
Income Statement	181	État des résultats	181
Revenue	182	Recettes	182
Expenses	183	Dépenses	183
Employment, Salaries and Benefits	184	Emploi, salaires et avantages sociaux	184
Fuel Consumption	186	Consommation de combustible et d'huile de graissage	186
Government and Private Sector	186	Transporteurs publics et privés	186
Table 2.1: Balance Sheet for Canadian For-hire Marine Carriers, 1996 ^p	179	Tableau 2.1: Bilan des transporteurs maritimes canadiens pour compte d'autrui, 1996 ^p	179
Table 2.2: Value of Property and Equipment, 1996 ^p	180	Tableau 2.2: Valeur des biens et du matériel, 1996 ^p	180
Table 2.3: Income Statement for For-hire Marine Carriers, 1996 ^p and 1995 ^f	181	Tableau 2.3: États des résultats des transporteurs maritimes pour compte d'autrui, 1996 ^p et 1995 ^f	181
Table 2.4: Revenues of For-hire Marine Carriers, 1996 ^p and 1995 ^f	182	Tableau 2.4: Recettes des transporteurs maritimes pour compte d'autrui, 1996 ^p et 1995 ^f	182
Table 2.5: Expenses of For-hire Marine Carriers, 1996 ^p and 1995 ^f	184	Tableau 2.5: Dépenses des transporteurs maritimes pour compte d'autrui, 1996 ^p et 1995 ^f	184
Table 2.6: Numbers of employees and payroll 1996 ^p	185	Tableau 2.6: Nombre d'employés et salaire brut, 1996 ^p	185
Table 2.7: Fuel Consumption and Costs, 1996 ^p	186	Tableau 2.7: Consommation et coûts du carburant, 1996 ^p	186
Table 2.8: Revenue of For-hire Marine Carriers by Region and Activity, 1996 ^p	187	Tableau 2.8: Recettes des transporteurs maritimes pour compte d'autrui par région et activité, 1996 ^p	187
Table 2.9: Revenue of Government and Private Marine Carriers by Region and Activity, 1996 ^p	187	Tableau 2.9: Recettes des transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre par région et activité, 1996 ^p	187
Table 2.10: Balance Sheet for Government and Private Marine Carriers, 1996 ^p	188	Tableau 2.10: Bilan des transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre, 1996 ^p	188
Table 2.11: Income Statement for Government and Private Marine Carriers, 1996 ^p	189	Tableau 2.11: États des résultats des transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre, 1996 ^p	189

Table of Contents – Concluded**Table des matières – fin****Part III Special Study**

Canada's East Coast Container Ports, Do they Compete With or Complement One Another in the Race for North American Container Traffic?

Partie III Étude spéciale

Est-ce que les ports pour conteneurs de la côte est du Canada se font concurrence, se complètent les uns les autres dans la course pour le trafic nord-américain des conteneurs?

User Notes**Methodology and Data Limitations**

Domestic Shipping Statistics	208
International Shipping Statistics	208
Financial and Operational Statistics	208

Notes aux utilisateurs**Méthodologie et limites des données**

Statistiques sur le transport maritime intérieur	208
Statistiques sur le transport maritime international	208
Statistiques financières et d'exploitation	208

Survey Compatibility

Domestic and International Shipping Statistics	209
Financial and Operational Statistics and Shipping Statistics	209
Statistical Tables and Revisions	209
Glossary	210
Supplementary Tabulations	216

* Available on request. See page 6.

Compatibilité des enquêtes

Statistiques sur le transport maritime intérieur et international	209
Statistiques financières et d'exploitation et statistiques sur le transport maritime	209
Tableaux statistiques et révisions	209
Glossaire	213
Totalisations supplémentaires	216

* Disponible sur demande. Voir page 6.

Foreword

The 1997 edition of "Shipping in Canada" continues the format adopted in 1992. Part I presents an analysis of the major fluctuations that impacted on 1997 shipping statistics and relates current data to historical trends, going back ten years. The analysis is supported by several historical and analytical tables, which are presented at the end of Part I. Part II summarizes the 1996 financial and operational statistics of marine carriers based in Canada.

Most of the historical and analytical tables published in the 1992 edition are also available in this issue, as indicated below. The new tabulations highlight different aspects of the survey results. Tables that are not published in this issue are available on request.

Note that since 1994, tables C5 and C6 have been combined into one table (C5).

Avant propos

L'édition 1997 de "Transport maritime au Canada" respecte la présentation adoptée en 1992. La Partie I fait l'analyse des variations majeures qui ont eu un impact sur les statistiques du transport maritime en 1997 et établit un lien entre les données courantes et les tendances historiques, sur dix ans. L'analyse est étayée de plusieurs tableaux historiques et analytiques, présentés à la fin de la Partie I. La Partie II présente les statistiques financières et d'exploitation de transporteurs maritimes établis au Canada, pour 1996.

La plupart des tableaux historiques et analytiques publiés dans l'édition de 1992 sont disponibles cette année, comme l'indique le tableau ci-dessous. Les nouveaux tableaux montrent les résultats de l'enquête sous un angle nouveau. Les tableaux qui ne sont pas publiés cette année sont disponibles sur demande.

Notez que depuis 1994, les tableaux C5 et C6 ont été combinés en un tableau unique (C5).

1996-1997 Table - Tableau:	1994 Table - Tableau:	1993 Table - Tableau:	1992 Table - Tableau:	1991 Table - Tableau:	1990 Figure	1986 - 1989 Figure
H1	H1	H1	H1	1.1	1.2	*
H2	H2	H2	H2	5.1	6.1	6.1
H3	H3	H3	H3	5.2	6.6	*
H4	H4	H4	H4	1.2	*	*
H5	H5	H5	H5	*	*	*
*	*	*	H6	*	*	*
H7	H7	H7	H7	4.3	5.4	5.4
H8	H8	H8	*	*	*	*
H9	H9	H9	*	*	*	*
C1	C1	C1	C1	*	*	*
C2	C2	C2	C2	*	*	*
C3	C3	C3	C3	*	*	*
C4	C4	C4	C4	*	*	*
C5	C5	C5	C5	2.3	3.5	3.5
C5	C5	C6	C6	2.3	4.5	4.5
C7	C7	C7	6.3	7.4	7.4	
C8	C8	C8	C8	6.2	7.3	7.3
C9	C9	C9	C9	4.1	5.3	5.2
C10	C10	C10	C10	6.1	7.2	7.1
C11	*	*	C11	*	*	*
C12	*	*	C12	2.2	4.6	4.6
C13	C13	C13	C13	3.2	2.5	2.5
C14	*	*	C14	*	*	*
C15	C15	C15	*	2.1	4.7	4.7
C16	C16	C16	*	5.3	6.3	6.3

* Available on request - Disponible sur demande

FOR FURTHER READING**LECTURES SUGGÉRÉES**

Selected Publications
from Statistics Canada

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin , Bilingual Eight issues/year.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service , Bilingue Huit numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada , <i>Quarterly</i> , Bilingual	Opérations des transporteurs aériens au Canada , <i>Trimestriel</i> , Bilingue	51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin , <i>Monthly</i> , Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service , <i>Mensuel</i> , Bilingue	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports , <i>Quarterly</i> , Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens , <i>Trimestriel</i> , Bilingue	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report , <i>Annual</i> , Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report , <i>Annual</i> , Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation , <i>Annual</i> , Bilingual	Aviation civile canadienne , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-206
Air Charter Statistics , <i>Annual</i> , Bilingual	Statistique des affrètements aériens , <i>Annuel</i> , Bilingue	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation <i>Occasional</i> , issued in 1993	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile , <i>Hors série</i> , publiée en 1993.	51-501
Railway Carloadings , <i>Monthly</i> , Bilingual	Chargements ferroviaires , <i>Mensuel</i> , Bilingue	52-001
Rail In Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	Le transport ferroviaire au Canada , <i>Annuel</i> , Bilingue	52-216
Passenger Bus and Urban Transit Statistics , <i>Annual</i> , Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales , <i>Annual</i> , Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations , <i>Annual</i> , Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-219
Trucking in Canada , <i>Annual</i> , Bilingual	Le camionnage au Canada , <i>Annuel</i> , Bilingue	53-222

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada and United States only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada et aux États-Unis, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation écrite pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Highlights

Chapter I - Domestic and International Shipping Statistics, 1997

Led by Vancouver, Canada's ports handled a record level of international cargo in 1997. This was the fifth year of uninterrupted growth for international cargo and the third consecutive record year.

The ports handled a record 283.0 million tonnes (Mt.) of international cargo in 1997, up 8.9% from 1996. Both inbound and outbound international cargo increased. International cargo moved in containers also reached a record high with a total of 20.1 Mt. in arrivals and departures, up 12.4% from 1996.

The total domestic and international cargo handled in 1997 was 376.4 Mt., up 5.3% from 1996. Record low domestic cargo of 97.7 Mt. kept the ports well below the record of 389.9 Mt. for total cargo that was set in 1988.

Figure 1.1

Total International and Domestic Cargo Tonnage Handled at Canadian Ports

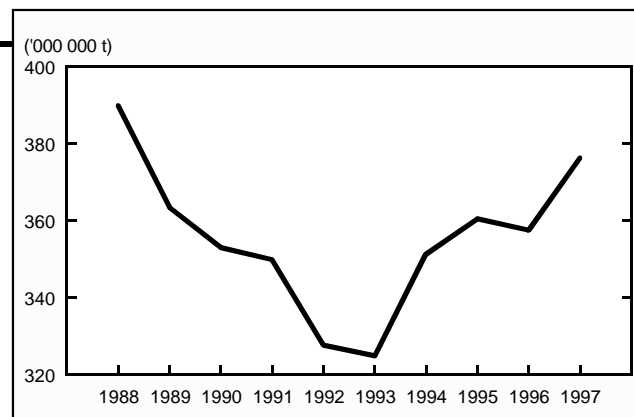


Figure 1.1

Le tonnage du fret international et intérieur manutentionné aux ports canadiens

Iron ore and concentrates shipments increased slightly in 1997.

Canada's ports handled 52.3 Mt. of iron ore and concentrates, up 1.8% from 1996. Exports (32.9 Mt.) accounted for 62.9% of the iron ore and concentrates handled in 1997. Over one-third of these exports (11.0 Mt.) were bound for the United States. International shipments (outbound and inbound) at 40.9 Mt. were at a 10 year high.

Shipments of Canadian coal to foreign ports remained strong and unloadings of foreign coal increased dramatically.

The ports handled 52.0 Mt. of coal in 1997, up 8.2% from 1996. Coal loaded for foreign ports increased 7.0%

Faits saillants

Chapitre I - Statistiques sur le transport maritime intérieur et international, 1997

Vancouver en tête, les ports canadiens ont fait la manutention d'un niveau record de fret international en 1997. Cette année a été la cinquième année de croissance ininterrompue pour le fret international et la troisième année record consécutive.

Les ports ont manutentionné la quantité record de 283,0 millions de tonnes (Mt.) de fret international en 1997, en hausse de 8,9 % par rapport à 1996. Il y a eu augmentation tant des arrivages que des expéditions au départ de fret international. Le fret international conteneurisé a aussi atteint un sommet record avec un total de 20,1 Mt. d'arrivages et d'expéditions au départ, en hausse de 12,4 % par rapport à 1996.

Le volume total de fret intérieur et international manutentionné en 1997 était de 376,4 Mt., une hausse de 5,3 % par rapport à 1996. Un niveau plancher de 97,7 Mt. de fret intérieur a maintenu les ports bien en deçà du record de 389,9 Mt. établi en 1988 pour l'ensemble du fret.

Les expéditions de minerai de fer et de concentrés de fer ont légèrement augmenté en 1997.

Les ports canadiens ont manutentionné 52,3 Mt. de minerai de fer et de concentrés de fer, en hausse de 1,8 % par rapport à 1996. Les exportations (32,9 Mt.) comptaient pour 62,9 % du minerai de fer et des concentrés de fer manutentionnés en 1997. Plus du tiers de ces exportations (11,0 Mt.) partaient pour les États-Unis. Les expéditions internationales (au départ et à l'arrivée) atteignaient leur plus haut niveau en dix ans, soit 40,9 Mt.

Les expéditions de charbon canadien destinées aux ports étrangers sont demeurées vigoureuses et les déchargements de charbon étranger ont fortement augmenté.

Les ports ont manutentionné 52,0 Mt. de charbon en 1997, une hausse de 8,2 % par rapport à 1996. Le charbon chargé à

to 36.4 Mt. Asia continued to be the main destination (72.1%) for this outbound coal. Canada's ports unloaded 14.7 Mt. of coal from foreign ports, an increase of 19.0% from 1996. This increase appears due to Canadian demand for coal for thermal generation of electricity.

Crude petroleum transshipments caused a record year for this commodity.

The ports handled a record 39.0 Mt. of crude petroleum, up 25.7% from 1996. The increase was due entirely to transshipment of North Sea crude petroleum through Port Hawkesbury, NS to the United States. The first shipments of Hibernia crude petroleum from Newfoundland's Grand Banks were also recorded in 1997.

Canada's ports handled record levels of cargo shipped in containers.

The ports handled a record 20.1 Mt. of containerized cargo in 1997, 12.4% more than in 1996. Canada's three main container ports, Montréal/Contrecoeur, Vancouver, and Halifax handled 93.0% of this cargo.

destination des ports étrangers a augmenté de 7,0 % pour s'établir à 36,4 Mt.. L'Asie est demeurée la principale destination (72,1 %) du charbon expédié à l'étranger. Les ports canadiens ont déchargé 14,7 Mt. de charbon provenant de ports étrangers, une augmentation de 19,0 % par rapport à 1996. Cette augmentation semble due à la demande canadienne de charbon destiné aux centrales thermiques.

Les transbordements de pétrole brut sont à l'origine d'une année record pour cette marchandise.

Les ports ont manutentionné un record de 39,0 Mt. de pétrole brut, en hausse de 25,7 % par rapport à 1996. L'augmentation était due entièrement au transbordement de pétrole brut de la Mer du Nord passant par Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, à destination des États-Unis. Les premières expéditions de pétrole brut d'Hibernia, des Grands Bancs de Terre-Neuve, ont aussi été enregistrées en 1997.

Les ports canadiens ont manutentionné des niveaux record de fret conteneurisé.

Les ports ont manutentionné un niveau inégalé de 20,1 Mt. de fret conteneurisé en 1997, soit 12,4 % de plus qu'en 1996. Les trois principaux ports à conteneurs, Montréal/Contrecoeur, Vancouver et Halifax, ont manutentionné 93,0 % de ce fret.

Chapter II - Financial and Operating Statistics, 1996

In 1996, one hundred and forty (140) for-hire carriers reported an operating profit for the fourth straight year, on revenues totaling \$2.08 billion. The operating ratio (total operating expenses ÷ total operating revenue) was 0.960, a slight improvement over the 0.966 recorded in 1995. These carriers also reported liabilities of \$1.1 billion against assets of \$1.6 billion with a total debt to equity ratio of 1.95:1. They employed 6,096 people, 95.6% of whom were Canadian, and paid \$340 million in salaries and benefits.

Government and private sector marine carriers had revenues of \$731 million in 1996 and paid salaries and benefits totaling \$363 million to 7,953 employees.

Chapitre II - Statistiques financières et d'exploitation, 1996

En 1996, cent quarante (140) transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré un bénéfice d'exploitation pour la quatrième année de suite, sur des recettes totales de 2,08 milliards de dollars. Le ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation totales ÷ recettes d'exploitation totales) était de 0,960, une légère amélioration par rapport à 0,966 déclaré en 1995. Ces transporteurs ont aussi déclaré un passif de 1,1 milliard de dollars et un actif de 1,6 milliard de dollars, avec un ratio d'endettement de 1,95:1. Ils ont employé 6 096 personnes, dont 95,6 % étaient canadiens, et ils ont versé 340 millions de dollars en salaires et avantages sociaux.

Les transporteurs maritimes des secteurs privé et public ont eu des recettes de 731 millions de dollars en 1996 et ont versé à 7 953 employés des salaires et avantages sociaux totalisant 363 millions de dollars.

Figure 1.2

For-hire Carriers –
Operating Revenues
and Costs

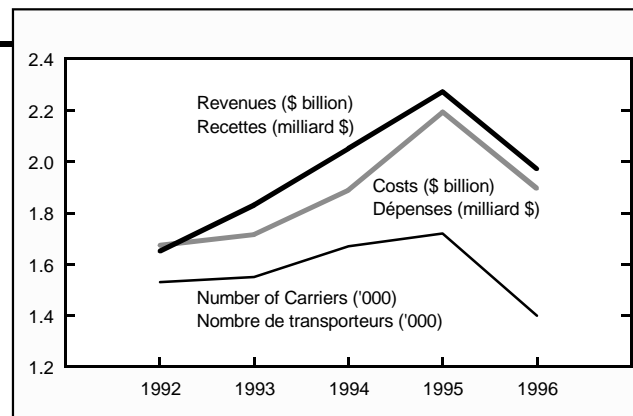


Figure 1.2

Les transporteurs pour
compte d'autrui –
Recettes et dépenses
d'exploitation

Introduction

Water transport is a vital industry in Canada. As a major trading nation, Canada relies on ocean shipping to facilitate international commerce. Inland and coastal shipping activities add to the diversity and complexity of this sector of the Canadian economy. Statistics Canada conducts a number of surveys to measure the nature, scope and structure of the marine transport sector.

Shipping In Canada presents a comprehensive and historical overview of the many aspects of marine transport activity. Each part of this publication focuses on a specific topic to provide a clear picture of the shipping industry, its inherent characteristics, changes and emerging trends.

Part I presents data on domestic and international shipping activity in Canada, focusing on commodity flows. Whereas the analysis emphasizes the major fluctuations noted during 1997, a historical perspective is also presented to place 1997's events in context. The analytical text is followed by a Tabulation Section, which is made up of eight historical (ten years) and fifteen current tables.

Part II presents aggregate financial and operating statistics on Canadian-domiciled marine transport carriers for 1996. The size, structure and performance of the Canadian water carrier industry are delineated in terms of such variables as operating revenues, expenses, employment and fuel consumption. The survey that supports this analysis was redeveloped in 1996. The text and tables in Part II reflect this redevelopment.

Domestic and international shipping statistics are derived from two distinct, yet conceptually similar, programs. Although some differences in comparability exist, survey results tend to be highly compatible. However, financial and operational statistics are produced from a separate program differing in scope, concepts and methodology and are not comparable with commodity origin and destination data. For further information on survey compatibility, readers are advised to refer to the section "Notes to Users", presented at the end of this publication.

Part III presents a special study entitled "Canada's East Coast Container Ports, Do they Compete With or Complement One Another in the Race for North American Container Traffic?" This timely study reviews the competitive aspects of Halifax and Montreal as container ports relative to one another and relative to U.S. ports on the Atlantic coast.

Introduction

Le transport par eau est une industrie de toute première importance au Canada. Grand pays marchand, le Canada dépend du transport maritime pour une bonne part de son commerce international. Le transport en eaux intérieures et le cabotage rendent ce secteur de l'économie canadienne encore plus diversifié et complexe au point que Statistique Canada doit mener plusieurs enquêtes pour en mesurer la nature, le champ d'activité et la structure.

La présente publication, **le transport maritime au Canada**, donne un aperçu complet et historique des nombreux aspects du transport maritime. Chaque partie a un thème distinct ce qui permet de broser un tableau clair de l'industrie du transport maritime, de ses caractéristiques propres, des changements qui s'y produisent et des tendances qui se dessinent.

A la **partie I** se retrouvent les données sur le transport maritime intérieur et international et l'accent y est mis sur les flux de marchandises. Même si l'analyse est centrée sur les fluctuations majeures qui ont marqué les résultats de 1997, une perspective historique est offerte, permettant ainsi de mieux situer les événements courants. Le texte analytique est suivi d'une série de tableaux, dont huit présentent des données historiques (dix ans) et quinze portent sur les données courantes.

La **partie II** présente des statistiques agrégées pour 1996 sur les finances et l'exploitation des transporteurs maritimes établis au Canada. La taille, la structure et les résultats de l'industrie du transport maritime au Canada sont mesurés en fonction de variables clés comme les recettes et les dépenses d'exploitation, l'emploi et la consommation de carburant. L'enquête sur laquelle est fondée la présente analyse a été modifiée en 1996. Cette mise à jour se reflète dans l'analyse et les tableaux de la partie II.

Les statistiques sur le transport maritime intérieur et international sont établies dans le cadre de deux programmes distincts mais reposant sur des concepts analogues. Les résultats d'enquête ne sont pas toujours parfaitement comparables mais sont d'habitude hautement compatibles. Toutefois, les données sur l'origine et la destination des marchandises sont incompatibles avec les statistiques financières et d'exploitation qui sont produites à partir d'un programme distinct dont le champ d'application, les concepts et la méthodologie diffèrent. Pour plus de renseignements sur la compatibilité des données d'enquête, les lecteurs doivent se reporter à la section «Notes aux utilisateurs» à la fin de la présente publication.

La **partie III** présente une étude spéciale intitulée «Est-ce que les ports pour conteneurs de la côte est du Canada se font concurrence ou se complètent les uns les autres dans la course pour le trafic nord-américain des conteneurs?» Cette étude à propos examine les aspects concurrentiels de Halifax et Montréal comme ports accueillant les navires porte-conteneurs en comparaison à l'un et l'autre et en comparaison aux ports américains sur la côte de l'Atlantique.

In addition to the information presented in this publication, Transportation Division of Statistics Canada can provide users with a wide selection of standard and custom tabulations produced in a variety of media. Readers who are interested in obtaining supplementary shipping data are advised to refer to the sections "Supplementary Tabulations" and "How to get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation", also presented at the end of this publication.

En plus de l'information présentée ici, la Division des transports de Statistique Canada peut fournir aux utilisateurs toute une sélection de totalisations générales et personnalisées sur différents supports. Les lecteurs désireux d'obtenir des données supplémentaires sur le transport maritime sont priés de se reporter à la section «Totalisations supplémentaires» et «Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports», à la fin de la présente publication.



**Shipping
in
Canada**

**Le transport
maritime
au Canada**

Part I

Domestic and
International
Shipping
Statistics

Partie I

Statistiques
sur le transport
maritime intérieur
et international

Shipping in Canada

Annual Review, 1997

In 1997, Canada's ports continued a trend of handling more international cargo and less domestic cargo. As a result, total cargo increased 5.3% to 376.4 million tonnes (Mt.). This was the fifth year of uninterrupted growth for international cargo and the third consecutive record year. Domestic cargo decreased for the third consecutive year. (See Table H1).

Figure 1.3

**International Cargo
Tonnage Handled at
Canadian Ports**

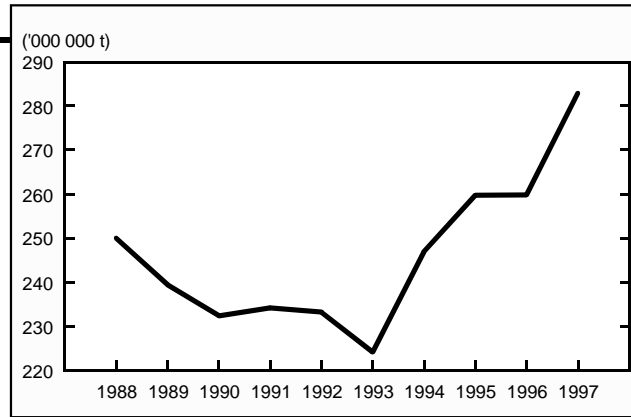


Figure 1.3

**Tonnage du fret
international
manutentionné
aux ports canadiens**

International Shipping

Canada's ports handled a record 283.0 Mt. of international cargo in 1997, up 8.9% from 1996. Both inbound and outbound international cargo increased.

- **Cargo Loaded for Foreign Ports**

Canada's ports loaded 188.1 Mt. of foreign bound cargo in 1997, up 13.8 Mt. (7.9%) from 1996. Gains were posted in cargo bound for all world regions.

Shipments to U.S. ports had the largest tonnage increase with 4.6 Mt. more than 1996. Cargo shipped to the U.S. reached 57.0 Mt. or 30.3% of the total foreign bound cargo. Crude petroleum shipped to the U.S. more than doubled, from 3.7 Mt. in 1996 to 8.0 Mt. in 1997. (See tables H1, H8, C3, and C12.)

Shipments to Asia and Oceania reached 63.8 Mt., up 2.0% from 1996 due mainly to more iron ore. Cargo bound for Europe increased 6.4% to 39.7 Mt., with iron ore and coal driving the increase. Shipments to South and Central America increased 17.1% to 14.5 Mt. due to more wheat, coal and potassium chloride. A 2.4 Mt. increase in wheat shipments to the Middle East and Africa drove a 34.6% increase in total shipments to that world region. Shipments to the Middle East and Africa reached 13.2 Mt. in 1997.

Le transport maritime au Canada

Examen annuel, 1997

Les ports canadiens ont continué en 1997 à manutentionner plus de fret international et moins de fret intérieur. Le fret total a ainsi augmenté de 5,3 %, grimant à 376,4 millions de tonnes métriques (Mt). C'était la cinquième année de croissance ininterrompue et la troisième année record d'affilée pour le fret international. Le fret domestique a diminué pour la troisième année consécutive. (Voir le Tableau H1.)

Le transport maritime international

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 un record de 283,0 Mt de fret international, une augmentation de 8,9 % par rapport à 1996. Les arrivages et les expéditions de fret international ont les uns et les autres augmenté.

- **Fret chargé à destination de ports étrangers**

Les ports canadiens ont chargé en 1997 188,1 Mt de fret à destination de l'étranger, une augmentation de 13,8 Mt (de 7,9 %) par rapport à 1996. Ils ont affiché des gains à ce niveau pour toutes les régions du globe.

Les expéditions à destination des ports américains sont celles dont le tonnage en 1997 a le plus augmenté, de 4,6 Mt par rapport à 1996. Le fret expédié aux États-Unis a atteint 57,0 Mt ou 30,3 % du total du fret à destination de l'étranger. Le pétrole brut expédié aux États-Unis a plus que doublé, passant de 3,7 Mt en 1996 à 8,0 Mt en 1997. (Voir les Tableaux H1, H8, C3 et C12.)

Les expéditions à destination de l'Asie et de l'Océanie ont atteint 63,8 Mt, une hausse de 2,0 % par rapport à 1996, en raison principalement de l'augmentation des expéditions de minerai de fer. Le fret à destination de l'Europe a augmenté de 6,4 %, grimant à 39,7 Mt; le minerai de fer et la houille ont été les principaux responsables de cette augmentation. Les expéditions à destination de l'Amérique du Sud et Centrale ont augmenté de 17,1 %, grimant à 14,5 Mt, à cause de la hausse des expéditions de blé, de houille et de chlorure de potassium. Une augmentation de 2,4 Mt des expéditions de blé à destination du Moyen-Orient et de l'Afrique a entraîné une hausse de 34,6 % du total des expéditions destinées à cette région du globe. Les expéditions à destination du Moyen-Orient et de l'Afrique ont atteint en 1997 13,2 Mt.

Figure 1.4

**Cargo Loaded at
Canadian Ports
by Foreign Region
of Destination**

1997

Western Ports – Ports de L'Ouest

Foreign Region Région étrangère	Mt.
Asia and Oceania Asie et Océanie	57.2
Europe Europe	9.1
South and Central America Amérique du Sud et Centrale	8.1
US Pacific É-U Pacifique	7.4
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	7.4
US Atlantic and Great Lakes É-U Atlantique et Grands Lacs	0.8
Total	90.1

Figure 1.4

**Fret chargé aux
ports canadiens
par région étrangère
de destination**

Eastern Ports – Ports de L'Est

Foreign Region Région étrangère	Mt.
US Atlantic and Great Lakes É-U Atlantique et Grands Lacs	48.7
Europe Europe	30.6
Asia and Oceania Asie et Océanie	6.6
South and Central America Amérique du Sud et Centrale	6.4
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	5.7
US Pacific É-U Pacifique	--
Total	98.0

- Cargo Unloaded from Foreign Ports**

Canada's ports unloaded 94.9 Mt. of cargo from foreign ports in 1997, up 9.3 Mt. (10.9%) from 1996. All world regions contributed to this increase.

The U.S. remained the major source of inbound international cargo, with 37.4 Mt. in 1997, up 3.7% from 1996. Cargo from Europe increased 19.5% to 26.1 Mt., due mainly to increased crude petroleum originating in the North Sea.

- Fret déchargé en provenance de ports étrangers**

Les ports canadiens ont déchargé en 1997 94,9 Mt de fret en provenance de ports étrangers, une augmentation de 9,3 Mt (de 10,9 %) par rapport à 1996. Toutes les régions du globe ont contribué à cette augmentation.

Les États-Unis sont demeurés en 1997 la principale source d'importation de fret international avec 37,4 Mt, une augmentation de 3,7 % par rapport à 1996. Le fret en provenance d'Europe a augmenté de 19,5 %, grim pant à 26,1 Mt, principalement en raison de la hausse des importations de pétrole brut provenant de la mer du Nord.

Figure 1.5

**Cargo Unloaded at
Canadian Ports
by Foreign Region
of Origin**

1997

Western Ports – Ports de L'Ouest

Foreign Region Région étrangère	Mt.
US Pacific É-U Pacifique	3.5
Asia and Oceania Asie et Océanie	2.8
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	1.1
South and Central America Amérique du Sud et Centrale	1.0
Europe Europe	0.3
US Atlantic and Great Lakes É-U Atlantique et Grands Lacs	0.2
Total	8.8

Figure 1.5

**Fret déchargé aux
ports canadiens
par région étrangère
d'origine**

Eastern Ports – Ports de L'Est

Foreign Region Région étrangère	Mt.
US Atlantic and Great Lakes É-U Atlantique et Grands Lacs	33.5
Europe Europe	25.8
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	12.8
South and Central America Amérique du Sud et Centrale	10.7
Asia and Oceania Asie et Océanie	2.9
US Pacific É-U Pacifique	0.3
Total	86.1

Nigerian crude petroleum drove an 11.2% increase in cargo received from the Middle East and Africa. The region shipped 14.0 Mt. of goods to Canada.

Cargo from South and Central America rose 14.6% to 11.7 Mt., while cargo from Asia and Oceania rose 10.8% to 5.7 Mt.

Domestic Shipping

Note: Domestic cargo is loaded and unloaded at Canadian ports and, therefore, handled twice by the port system. Domestic data are collected from Canadian carriers. There is a significant level of non-response to this survey, particularly in the Pacific Coast tug and tow industry and among carriers in the Arctic. Statistics Canada is attempting to remedy this undercoverage.

These data exclude cargo and movements of rail or vehicle ferries and data on vessels having less than 15 Net Registered Tonnes.

Domestic cargo sank to a record low 93.4 Mt. in 1997, down 4.3% from 1996 due mainly to declining forest product shipments in the Pacific region.

Pacific ports handled 24.1 Mt. of domestic cargo in 1997, 4.8 Mt. less than in 1996. Forest product shipments, which accounted for almost 70% of this decline, were down 3.3 Mt. to 19.3 Mt. in 1997. Domestic movements of British Columbia forest products generally involve raw or semi-manufactured products that are either sent to plants for processing or sent to larger ports for shipment overseas. The decline in 1997 activity was due to a strike at Crofton and soft international demand. Other commodities contributing to the decline included other metallic minerals (down 77.5% to 208 Kt.), fuel oil and gasoline (down 27.6% to 742 Kt.) and limestone (down 14.9% to 1.3 Mt.). All of the Pacific's domestic cargo was shipped within the region.

Ports in the east fared better than their Pacific counterparts. Domestic cargoes were up 4.8% and 2.5% for Atlantic and Great Lakes ports, respectively, and down just 2.4% for ports along the St. Lawrence River.

Atlantic ports handled 11.1 Mt. of domestic freight, up 508 Kt. from 1996. Most of this cargo (68.2%) stayed within the region. However, the increased freight was cargo loaded at Atlantic ports bound for other regions, particularly the St. Lawrence River. A 39.0% increase in fuel oil and gas and a doubling of salt shipments (due to the re-opening of the Îles-de-la-Madeleine salt mine) were the main factors behind the increased loadings.

Great Lakes ports enjoyed a 46.5% increase in domestic wheat loadings, which reached 7.1 Mt. Great Lakes ports also handled 30.0% more other non-metal mineral products with loadings of 2.3 Mt. and unloadings

Le pétrole brut nigérien a entraîné une augmentation de 11,2 % du fret en provenance du Moyen-Orient et de l'Afrique. Cette région a expédié au Canada 14,0 Mt de biens.

Le fret en provenance d'Amérique du Sud et Centrale a augmenté de 14,6 %, grimant à 11,7 Mt, tandis que le fret en provenance d'Asie et d'Océanie augmentait de 10,8 %, atteignant 5,7 Mt.

Le transport maritime intérieur

Nota : Le fret intérieur est chargé et déchargé à des ports canadiens. Il est donc manutentionné deux fois par le réseau portuaire. Les données sur le transport maritime intérieur sont collectées auprès des transporteurs canadiens. Le taux de non-réponse au questionnaire d'enquête est important, surtout dans l'industrie du remorquage sur la côte du Pacifique et chez les transporteurs dans l'Arctique. Statistique Canada essaie actuellement de remédier à ce sous-dénombrement.

Les présentes données excluent le fret et les mouvements des transbordeurs de trains et de véhicules, ainsi que les données sur les bateaux de moins de 15 tonneaux de jauge nette.

Le fret intérieur a atteint en 1997 son record le plus faible (93,4 Mt), une diminution de 4,3 % par rapport à 1996, surtout attribuable à la baisse des expéditions de produits forestiers dans la région du Pacifique.

Les ports du Pacifique ont manutentionné en 1997 24,1 Mt de fret intérieur, 4,8 Mt de moins qu'en 1996. Les expéditions de produits forestiers, qui représentaient presque 70 % de cette baisse, ont diminué de 3,3 Mt, tombant à 19,3 Mt. Les mouvements intérieurs de produits forestiers de la Colombie-Britannique englobent généralement des produits bruts ou semi-manufacturés envoyés à des usines en vue de leur transformation ou à des ports plus importants en vue de leur expédition outremer. La baisse d'activité en 1997 est attribuable à une grève à Crofton et à une faible demande internationale. Les autres produits qui ont contribué à cette baisse incluent les autres minéraux métalliques (qui ont diminué de 77,5 %, tombant à 208 Kt), le mazout et l'essence (qui ont diminué de 27,6 %, tombant à 742 Kt) et la castine (qui a diminué de 14,9 %, tombant à 1,3 Mt). Tout le fret intérieur du Pacifique a été expédié dans la région.

Les ports de l'Est ont mieux réussi que leurs contreparties du Pacifique. Le fret intérieur a augmenté de 4,8 % et de 2,5 %, respectivement, dans le cas des ports de l'Atlantique et des Grands Lacs et a diminué de simplement 2,4 % dans le cas des ports du fleuve Saint-Laurent.

Les ports de l'Atlantique ont manutentionné 11,1 Mt de fret intérieur, une augmentation de 508 Kt par rapport à 1996. La plus grande partie de ce fret (68,2 %) est demeurée dans la région. L'augmentation était constituée de fret chargé à des ports de l'Atlantique à destination d'autres régions, celle du fleuve Saint-Laurent en particulier. Une augmentation de 39,0 % du mazout et de l'essence et un doublement des expéditions de sel (attribuable à la réouverture de la mine de sel des Îles-de-la-Madeleine) sont les principaux facteurs qui ont contribué à l'augmentation des chargements.

Les ports des Grands Lacs ont bénéficié d'une augmentation de 46,5 % des chargements intérieurs de blé, qui ont atteint 7,1 Mt. Ils ont aussi manutentionné 30 % de plus d'autres produits minéraux non métalliques, en effectuant des chargements de

of 2.1 Mt. These gains more than offset declines of 21.8% and 11.3% in shipments of iron ore and limestone, respectively. Cargo shipped and received within the Great Lakes region remained the same as in 1996 at 8.8 Mt. Wheat shipments drove a 29.1% increase in cargo shipped from the Great Lakes to the St. Lawrence River. The decline in iron ore shipments caused a 17.7% drop in cargo shipped from the St. Lawrence River to the Great Lakes.

While domestic cargo exchanged between the St. Lawrence River and the Great Lakes rose, cargo shipped between ports within the St. Lawrence River dropped 16.4% to 11.0 Mt. This decline was due to a 36.7% drop in fuel oil and gas, which is increasingly shipped by rail. (See tables C4, C13 and C14.)

2,3 Mt et des déchargements de 2,1 Mt. Ces gains ont plus que compensé les diminutions de 21,8 % et de 11,3 %, respectivement, des expéditions de minerai de fer et de castine. La quantité de fret expédié et reçu dans la région des Grands Lacs est demeurée la même en 1997 par rapport à 1996, c'est-à-dire 8,8 Mt. Les expéditions de blé ont entraîné une augmentation de 29,1 % des expéditions de fret des ports des Grands Lacs à destination de ceux du fleuve Saint-Laurent. La baisse des expéditions de minerai de fer a provoqué une chute brusque de 17,7 % des expéditions de fret des ports du fleuve Saint-Laurent à destination de ceux des Grands Lacs.

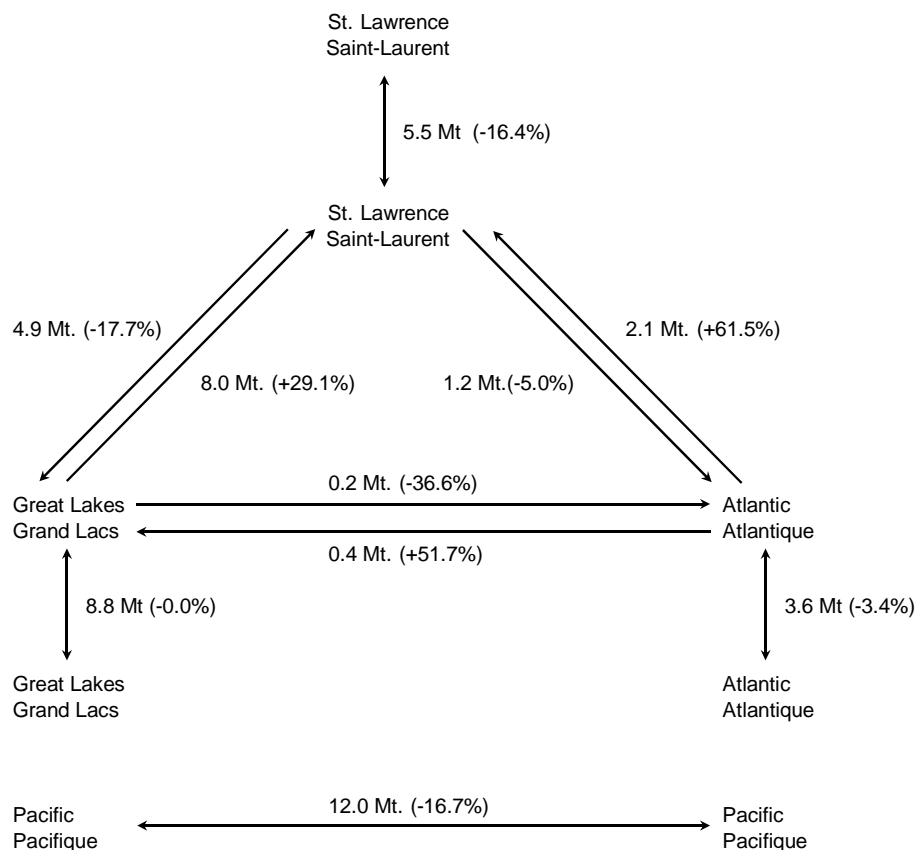
Si les échanges de fret intérieur entre les ports du fleuve Saint-Laurent et ceux des Grands Lacs ont augmenté, les expéditions de fret entre les ports du fleuve Saint-Laurent ont chuté brusquement de 16,4 %, tombant à 11,0 Mt. Cette baisse est attribuable à une chute brusque de 36,7 % des expéditions de mazout et d'essence, qui est de plus en plus expédiée par rail. (Voir les Tableaux C4, C13 et C14.)

Figure 1.6

Domestic Shipping: Cargo Loaded and Unloaded by Canadian Region in 1997, Tonnage and Variation from 1996

Figure 1.6

Transport maritime intérieur : Fret chargé et déchargé par région canadienne pour 1997, tonnage et variation par rapport à 1996



Note: To derive total tonnage handled by the ports, the commodity flows shown above must be doubled.
 Note: Afin d'obtenir le tonnage total manutentionné aux ports, le flux de biens exposé ci-dessus doit être doublé.

Highlights by Commodity

This analysis of commodity movements is by class of cargo as it determines the method of water transport and handling of the cargo in port. The cargo classes are: bulk liquids; dry bulk cargo; and general cargo. Bulk cargo is any commodity that is transported in average shipment sizes over 10,000 tonnes each.

Faits saillants par marchandise

La présente analyse des mouvements de marchandises a été effectuée en fonction de la classe de fret car celle-ci détermine la méthode de transport par eau du fret et sa méthode de manutention au port. Les classes de fret sont le vrac liquide, le vrac solide et les marchandises générales. Le vrac désigne toute marchandise transportée à l'intérieur d'expéditions de plus de 10 000 tonnes métriques chacune en moyenne.

Commodities handled at Canada's Ports in 1997

Marchandises manutentionnées aux ports canadiens en 1997

	Domestic		International		Total	
	Intérieur					
	Handled	Loaded	Unloaded	Handled		
	Manuten- tionné	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné		
		('000 000 tonnes)				
Bulk Liquid	12.7	18.8	36.6	68.1	Marchandises liquides en vrac	
Crude petroleum	--	8.3	30.6	39.0	Pétrole brut	
Fuel oil	8.9	6.4	4.0	19.3	Mazout	
Gasoline	3.8	4.1	2.0	9.9	Essence	
Dry Bulk Commodities	41.6	119.6	37.0	198.2	Marchandises sèches en vrac	
Minerals and base metals					Minéraux et produits métalliques	
Iron ores and concentrates	11.4	32.9	8.0	52.3	Minerais de fer et concentrés	
Coal	0.9	36.4	14.7	52.0	Houille	
Limestone	5.7	2.7	3.1	11.4	Castines	
Salt	6.1	3.5	1.1	10.7	Sel	
Gypsum	1.7	6.2	0.5	8.3	Gypse	
Aluminum ore and basic products	0.5	0.6	6.4	7.5	Minerais et produits d'aluminium	
Potassium chloride (potash)	0.1	6.1	-	6.3	Chlorure de potassium (potasse)	
Sulphur	--	5.5	--	5.5	Soufre	
Coke of petroleum and coal	0.1	0.7	1.4	2.2	Coke de pétrole et de houille	
Phosphate rocks	-	--	1.0	1.0	Roches phosphatées	
Grains and oil seeds					Céréales et oléagineux	
Wheat	14.2	19.8	0.3	34.2	Blé	
Rapeseed/Canola	0.6	2.3	0.1	2.9	Graines de colza	
Barley	0.2	2.9	0.5	3.6	Orge	
General cargo	39.1	49.6	21.3	110.0	Cargaison divers	
Minerals and base metals					Minéraux et produits métalliques	
Other non-metallic mineral prod.	5.8	4.9	1.8	12.5	Autres prod. Minéraux non-métal.	
Other ores and base metal products	5.9	3.5	1.3	10.7	Autres Minerais/prod. Métalliques	
Sand and gravel	2.8	1.5	0.8	5.1	Sable et gravier	
Forestry & agriculture					Produits forestiers et agriculture	
Pulpwood	11.9	0.8	0.3	13.0	Bois à pâte	
Logs, bolts, and other wood	6.1	1.3	0.6	8.0	Billes, billots et autres bois	
Lumber and sawn timber	0.7	5.0	--	5.7	Bois de construction et sciage	
Fodder and feed (incl. soya bean)	0.5	3.1	1.1	4.8	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)	
Corn	--	0.1	0.5	0.6	Maïs	
Other cereals	--	0.7	0.2	0.9	Autres céréales	
Flaxseed	0.1	0.7	--	0.7	Graines de lin	
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	0.6	0.1	0.7	Huiles/grasses/cires orig. ani/vég	
Oats and rye	--	0.3	-	0.3	Avoine et seigle	
Crude animal products (inedible)	-	0.1	--	0.1	Prod. d'orig. animale (non-comest)	
Semi-manufactures					Produits semis-finis	
Woodpulp	1.0	6.7	0.4	8.1	Pâte de bois	
Cement and related products	1.5	3.5	0.9	5.9	Ciment et produits connexes	
Iron, steel, and alloys	0.2	1.5	3.7	5.3	Fer, acier et alliage	
Manufactures					Produits fabriqués	
Miscellaneous chemicals	0.5	5.3	2.8	8.7	Produits chimiques divers	
Machinery/equip. & misc. cargo	1.6	2.6	4.1	8.2	Machinerie/équip./cargaison divers	
Newsprint	0.3	3.3	--	3.6	Papier journal	
Other paper and paper board	-	1.2	0.3	1.5	Autre papier et carton	
Beverages and tobacco	--	0.2	0.4	0.6	Boissons et tabacs	
Refrigerated cargo					Marchandises réfrigérées	
Fruits/vegetables and food products	0.3	1.9	1.7	3.8	Fruits/légumes & prod Alimentaires	
Meat, fish and dairy products	--	0.8	0.3	1.1	Viandes, poissons et produits laitiers	
Total all commodities	93.4	188.1	94.9	376.4	Total toutes les marchandises	

Bulk cargo (liquid and dry) was the dominant class with 70.7% of the total domestic and international tonnage handled, in 1997.

Liquid Bulk Cargo

Canadian ports handled 68.1 Mt. of liquid bulk products in 1997, up 14.5% from 1996. Liquid bulk cargo has trended upward over the past 10 years, due entirely to international shipments of crude petroleum.

● Crude Petroleum

Canadian ports handled a record 39.0 Mt. of crude petroleum, up 25.7% from 1996. While most of this crude petroleum (60.3%) originated in foreign ports and was offloaded at East Coast refinery terminals, the increase was due entirely to transshipment activity at Port Hawkesbury, Nova Scotia.

These transshipments started in the second half of 1994. North Sea crude petroleum arrives at Port Hawkesbury in very large crude carriers for storage at a former refinery site. Small tankers transport the crude petroleum to the U.S. In 1996, the company that stores the crude petroleum changed hands, resulting in a drop in transshipments. The 13.4 Mt. of crude petroleum handled at Port Hawkesbury in 1997 was a significant increase over the previous peak year of 1995 when the port handled 9.6 Mt.

Eighty-eight percent of the crude petroleum unloaded from foreign ports in 1997 came from Europe (15.8 Mt.) and the Middle East/Africa (11.2 Mt.). Crude petroleum from Europe increased 22.0% due to the Port Hawkesbury transshipments.

Transshipment activity also caused an 87.0% increase in crude petroleum loaded at Canadian ports in 1997. This year also recorded the first shipments of crude petroleum from the Hibernia field on Newfoundland's Grand Banks.

Almost all of the crude petroleum loaded at the ports in 1997 was foreign bound, with ports in the United States receiving 96.7% of the 8.3 Mt. shipped.

Le vrac (liquide et solide) a été en 1997 la classe dominante de fret avec 70,7 % du tonnage intérieur et international total manutentionné.

Vrac liquide

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 68,1 Mt de produits liquides en vrac, une augmentation de 14,5 % par rapport à 1996. Le vrac liquide a suivi au cours des 10 dernières années une tendance à la hausse entièrement attribuable aux expéditions internationales de pétrole brut.

● Pétrole brut

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 un record de 39,0 Mt de pétrole brut, une hausse de 25,7 % par rapport à 1996. Même si la plus grande partie de ce pétrole brut (60,3 %) provenait de ports étrangers et a été déchargée à des terminaux de raffineries de la côte est, l'augmentation en question est entièrement attribuable aux activités de transbordement à Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse.

Ces transbordements ont débuté dans la seconde moitié de 1994. Le pétrole brut de la mer du Nord arrive à Port Hawkesbury à bord de superpétroliers et est entreposé à l'emplacement d'une ancienne raffinerie. De petits navires-citernes transportent le pétrole brut jusqu'aux États-Unis. En 1996, la compagnie qui stocke le pétrole brut a changé de main, ce qui a entraîné une chute brusque des transbordements. Les 13,4 Mt de pétrole brut manutentionné à Port Hawkesbury en 1997 constituent une augmentation importante par rapport à 1995, l'année record précédente, durant laquelle le port en avait manutentionné 9,6 Mt.

Quatre-vingt-huit pour cent du pétrole brut déchargé en provenance de ports étrangers en 1997 provenait d'Europe et du Moyen-Orient/d'Afrique; les quantités provenant de ces deux régions du globe ont été de 15,8 Mt et de 11,2 Mt respectivement. La quantité de pétrole brut en provenance d'Europe a augmenté de 22,0 % à cause des transbordements à Port Hawkesbury.

Les activités de transbordement ont aussi entraîné en 1997 une augmentation de 87,0 % des chargements de pétrole brut aux ports canadiens. En 1997 également, on a enregistré les premières expéditions de pétrole brut en provenance du champ pétrolifère Hibernia, sur les Grands Bancs de Terre-Neuve.

Presque tout le pétrole brut chargé aux ports canadiens en 1997 était destiné à l'étranger, les ports des États-Unis ayant reçu 96,7 % des 8,3 Mt expédiées.

Crude Petroleum – Pétrole brut

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Port Hawkesbury	2.7	7.1	100.0	Saint John, NB	9.0	9.2	99.9
Vancouver	0.9	0.6	100.0	Québec/Lévis	6.8	6.6	100.0
				Port Hawkesbury	2.9	6.3	100.0
				Halifax	3.6	4.0	100.0
Other – Autre	1.0	0.6	96.3	Come-by-Chance	3.5	3.7	100.0
				Other – Autre	0.6	0.8	98.5
Total	4.6	8.3	99.7	Total	26.4	30.6	99.9

● Fuel Oil and Gasoline

Fuel oil and gasoline shipments were up 4.0% in 1997 as the ports handled 29.1 Mt. compared to 28.0 Mt. in 1996.

International shipments accounted for 56.6% of the total fuel oil and gasoline handled by the ports and all of the increase in 1997. International shipments were up 10.7% due to a significant jump (33.9%) in inbound product.

The total fuel oil and gasoline received from foreign ports was 6.0 Mt. Ports in the Atlantic region registered the largest increase with 66.7% more of these products from foreign ports than in 1996. Atlantic ports unloaded 2.7 Mt. of product from foreign sources with three ports: Saint John, New Brunswick, Holyrood and Come-by-Chance, Newfoundland responsible for 77.0% of these unloadings.

Fuel oil and gasoline from foreign ports was also up in the St. Lawrence River and the Pacific regions by 20.5% and 27.9% respectively. The St. Lawrence region unloaded 1.9 Mt. while the Pacific unloaded 0.9 Mt. of foreign petroleum products in 1997. The Great Lakes region unloaded 0.4 Mt. of petroleum products, down 33.3% from 1996.

The U.S. was the source of 2.9 Mt. or 58.7% of the fuel oil and gasoline from foreign ports, followed by Europe (1.8 Mt., 30.2%) and South and Central America (1.0 Mt., 17.0%).

Atlantic ports were also the leaders in petroleum products shipped to foreign ports with 9.2 Mt., or 87.8% of the total 10.5 Mt. of outbound product. Saint John and Come-by-Chance loaded almost 86% of the fuel oil and gasoline shipped internationally. Ports in the U.S. were the destinations for 86.9% of the petroleum products shipped internationally from Canadian ports.

The ports handled 12.6 Mt. of domestic fuel oil and gas in 1997, down 3.6% from 1996. Halifax, Saint John and Quebec/Levis were responsible for 57.2% of domestic loadings. These products were widely distributed among coastal ports.

● Mazout et essence

Les expéditions de mazout et d'essence ont augmenté en 1997 de 4,0 % puisque les ports canadiens en ont manutentionné 29,1 Mt, comparativement à 28,0 Mt en 1996.

Les expéditions internationales ont représenté en 1997 56,6 % du total du mazout et de l'essence manutentionnés par les ports et la totalité de l'augmentation enregistrée. Les expéditions internationales ont augmenté l'an dernier de 10,7 % en raison d'un bond important (de 33,9 %) des arrivages de ces produits.

Les ports canadiens ont reçu au total en 1997 6,0 Mt de mazout et d'essence de ports étrangers. Les ports de la région de l'Atlantique ont enregistré à ce niveau l'augmentation la plus importante, 66,7 % de plus de tels produits en provenance de ports étrangers qu'en 1996. Ils ont déchargé 2,7 Mt de produits de sources étrangères, trois ports, ceux de Saint John Nouveau-Brunswick et d'Holyrood et de Come-by-Chance Terre-Neuve, effectuant 77,0 % de ces déchargements.

Les quantités de mazout et d'essence en provenance de ports étrangers ont également augmenté dans les régions du fleuve Saint-Laurent et du Pacifique de 20,5 % et de 27,9 % respectivement. On a déchargé en 1997 dans la région du Saint-Laurent 1,9 Mt et dans la région du Pacifique 0,9 Mt de produits pétroliers étrangers. On a, par ailleurs, déchargé dans la région des Grands Lacs 0,4 Mt de produits pétroliers, une baisse de 33,3 % par rapport à 1996.

Les États-Unis ont été la source de 2,9 Mt ou de 58,7 % des quantités de mazout et d'essence en provenance de ports étrangers et ont été suivis sur ce plan par l'Europe et par l'Amérique du Sud et Centrale (avec 1,8 Mt et 30,2 % et 1,0 Mt et 17,0 % respectivement).

Les ports de l'Atlantique ont aussi été les leaders de l'expédition de produits pétroliers à destination de ports étrangers avec 9,2 Mt, ou 87,8 % du total de 10,5 Mt, des expéditions de ces produits. Saint John et Come-by-Chance ont chargé presque 86 % du mazout et de l'essence expédiés à l'étranger. Les ports des États-Unis ont été les destinations de 86,9 % des produits pétroliers expédiés à l'étranger à partir des ports canadiens.

Ces derniers ont manutentionné en 1997 12,6 Mt de mazout et d'essence canadiens, une diminution de 3,6 % par rapport à 1996. Halifax, Saint John et Québec/Lévis en ont effectué 57,2 % des chargements intérieurs. Les produits en question ont été largement distribués entre les ports côtiers.

Fuel Oil & Gasoline – Mazout et essence

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Saint John, NB	6.3	6.9	78.7	Montréal/Contrecoeur	2.3	1.7	74.3
Come-by-Chance	3.5	3.8	96.0	Saint John, NB	0.9	1.2	76.1
Québec/Lévis	2.7	1.5	32.6	Vancouver	0.8	1.0	96.4
Other – Autre	4.5	4.6	21.1	Other – Autre	7.0	8.4	33.0
Total	17.0	16.8	62.6	Total	11.0	12.3	48.6

Dry Bulk Cargo

Canada's dry bulk cargo consists of mining and agricultural products, most of which (60.3% in 1997) are shipped to foreign ports. In 1997, they totaled 198.2 Mt. or 52.7% of the cargo handled by the ports. Iron ore and coal accounted for 52.6% of the total dry bulk cargoes in 1997. (See Table 1.1.)

Figure 1.7

Bulk Cargo Handled at Canadian Ports

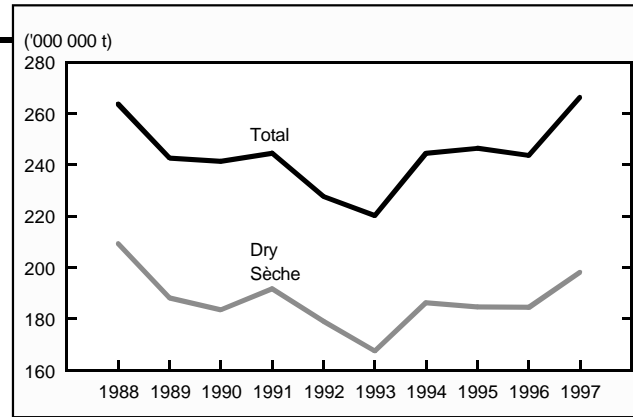


Figure 1.7

Marchandises en vrac manutentionnées aux ports canadiens

● Iron Ores and Concentrates

Canada's ports handled 52.3 Mt. of iron ore and concentrates, up 1.8% from 1996.

Most of this product was Québec and Labrador iron ore loaded at St. Lawrence ports. Almost 90% of it was sent to foreign ports and the rest was sent down the St. Lawrence River to Montréal/Contrecoeur and Canadian steel mills on the Great Lakes. These latter ports also received iron ore from foreign ports, mainly the U.S. Great Lakes ports of Duluth, Marquette and Superior. Total iron ore loaded was almost three times the quantity of iron ore unloaded.

International loadings (32.9 Mt.) of iron ore were up 3.3 Mt. from 1996. Over 68% of these loadings were destined to three countries, the United States (10.7 Mt.), the Netherlands (7.1 Mt.) and the United Kingdom (4.7 Mt.). The U.S. bound iron ore was sent to Great Lakes (5.8 Mt.) and Atlantic coast (4.9 Mt.) ports. Shipments to the U.S. fell 2.7% from 1996, while shipments to the Netherlands and the United Kingdom grew 25.1% and 34.0% respectively.

● Minerai et concentrés de fer

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 52,3 Mt de minerai et de concentrés de fer, une augmentation de 1,8 % par rapport à 1996.

La plus grande partie de ce produit était du minerai de fer du Québec et du Labrador chargé aux ports du Saint-Laurent. Presque 90 % en ont été envoyés dans des ports étrangers et le reste a été acheminé le long du Saint-Laurent jusqu'aux ports de Montréal/Contrecoeur et des villes canadiennes des Grands Lacs où sont établies des aciéries. Ces derniers ports ont aussi reçu du minerai de fer de ports étrangers, principalement des ports américains des Grands Lacs de Duluth, de Marquette et de Superior. La quantité totale de minerai de fer chargée a été presque trois fois supérieure à celle déchargée.

Les chargements internationaux (32,9 Mt) de minerai de fer ont augmenté en 1997 de 3,3 Mt par rapport à 1996. Plus de 68 % de ces chargements étaient destinés à trois pays : les États-Unis (10,7 Mt), les Pays-Bas (7,1 Mt) et le Royaume-Uni (4,7 Mt). Le minerai de fer en provenance des États-Unis a été envoyé aux ports des Grands Lacs et de la côte atlantique en des proportions de 5,8 Mt et de 4,9 Mt respectivement. Les expéditions à destination des États-Unis ont diminué de 2,7 % par rapport à 1996, tandis que celles à destination des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont augmenté de 25,1 % et de 34,0 % respectivement.

Iron ores and concentrates – Minerai et concentrés de fer

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Sept-Îles / Pte. Noire	20.1	22.1	89.1	Hamilton	7.0	6.0	31.4
Port-Cartier	15.2	15.1	76.3	Nanticoke	1.9	2.4	92.3
Québec/Lévis	1.0	0.9	100.0	Sault Ste.-Marie	2.7	2.3	100.0
				Montréal/Contrecoeur	2.1	2.0	36.7
Other – Autre	0.3	0.5	58.1	Québec/Lévis	1.0	0.9	100.0
				Other – Autre	0.1	0.1	15.8
Total	36.6	38.6	85.2	Total	14.8	13.7	58.4

● Coal

Canadian ports handled 52.0 Mt. of coal in 1997, up 8.2% from 1996 due to increased international activity.

Most of the coal loaded by the ports originated in British Columbia and was shipped overseas from Vancouver and Prince Rupert. A small amount of coal (1.1 Mt.) went from Thunder Bay to steel mills at Sault Ste.-Marie and Hamilton.

International loadings of coal (36.4 Mt.) were up 7.0% in 1997. Asia was the destination for 72.1% of this coal. Japan, the largest consumer of Canadian coal, received 18.9 Mt. in 1997, up 1.0% from 1996.

Coal unloaded from foreign ports was up 19.0% from 1996 to 14.7 Mt. in 1997. Most of this coal (89.8%) came from U.S. Great Lakes ports (Ashtabula, Conneault, Sandusky, Toledo). The main recipients were Nanticoke, Hamilton, Courtwright and Sault Ste.-Marie, where it was used to generate electricity or supply steel mills. These ports unloaded 11.1 Mt. of international coal, up 16.2% from 1996, possibly due to increased demand for thermal electricity.

Some foreign coal was also unloaded at Atlantic and St. Lawrence ports, notably Belledune, New Brunswick, where coal is used for thermal generation of electricity.

● Houille

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 52,0 Mt de houille, une augmentation de 8,2 % par rapport à 1996 attribuable à l'accroissement de l'activité internationale.

La plus grande partie de la houille chargée par les ports canadiens provenait de la Colombie-Britannique et a été expédiée outre-mer à partir de Vancouver et de Prince Rupert. Une petite quantité de houille (1,1 Mt) a été acheminée de Thunder Bay à des aciéries situées à Sault Ste.-Marie et à Hamilton.

Les chargements internationaux de houille (36,4 Mt) ont augmenté de 7,0 % en 1997. L'Asie a été la destination de 72,1 % de cette houille. Le Japon, le plus important consommateur de houille canadienne, en a reçu 18,9 Mt en 1997, une hausse de 1,0 % par rapport à 1996.

La quantité de houille déchargée en provenance de ports étrangers a augmenté de 19,0 % en 1997 par rapport à 1996, grim pant à 14,7 Mt. La plus grande partie de cette houille (89,8 %) provenait de ports américains des Grands Lacs (Ashtabula, Conneault, Sandusky et Toledo). Les principaux destinataires de cette même houille ont été Nanticoke, Hamilton, Courtwright et Sault Ste.-Marie, où cette houille a servi à produire de l'électricité ou à approvisionner des aciéries. Les ports des villes susmentionnées ont déchargé 11,1 Mt de houille provenant de l'étranger, une augmentation de 16,2 % par rapport à 1996, probablement attribuable à la hausse de la demande de thermoélectricité.

Une certaine partie de la houille en provenance de l'étranger a aussi été déchargée à des ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent, notamment à Belledune, au Nouveau-Brunswick, où la houille sert à la production de thermoélectricité.

Coal – Houille

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Vancouver	27.4	28.3	100.0	Nanticoke	4.0	5.0	90.8
Prince Rupert	5.1	6.6	100.0	Hamilton	3.0	2.8	100.0
Thunder Bay	1.4	1.1	58.1	Courtwright	2.1	2.5	100.0
				Sault Ste.-Marie	1.3	1.3	100.0
				Belledune	0.9	1.1	100.0
Other – Autre	1.0	0.9	100.0	Other – Autre	1.9	2.4	99.7
Total	34.9	36.9	97.4	Total	13.2	15.1	96.9

● Limestone

The ports handled 11.4 Mt. of limestone in 1997, 3.2% less than 1996. Both domestic and inbound international shipments of limestone declined.

Almost 60% of the 5.7 Mt. of limestone shipped domestically was between the ports of Colbourne and Clarkson. This traffic declined 6.0% from 1996 and was the major contributor to a 4.4% decline in domestic shipments.

International limestone shipments declined 2.1% to 5.8 Mt. in 1997 due solely to cargo received from foreign ports. Shipments to foreign ports were up 10.8% to 2.7 Mt. This international traffic was highly polarized, with inbound shipments on the Great Lakes and outbound shipments on the Pacific Coast.

● Castine

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 11,4 Mt de castine, 3,2 % de moins qu'en 1996. Les expéditions intérieures et les arrivages internationaux de castine ont diminué.

Presque 60 % des 5,7 Mt de castine expédiées sur le marché intérieur l'ont été entre les ports de Colbourne et de Clarkson. Ce trafic a diminué de 6,0 % par rapport à 1996 et a été le principal facteur ayant contribué à une baisse de 4,4 % des expéditions intérieures.

Les expéditions internationales de castine ont diminué en 1997 de 2,1 %, tombant à 5,8 Mt, uniquement en raison de la diminution du fret reçu des ports étrangers. Les expéditions de castine à destination de ports étrangers ont augmenté de 10,8 %, grim pant à 2,7 Mt. Ce trafic international était fortement polarisé, les arrivages s'effectuant dans les Grands Lacs et les expéditions, sur la côte du Pacifique.

In 1997, nine Great Lakes ports unloaded 98.4% (3.0 Mt.) of the total inbound international shipments of limestone. All of this limestone originated at U.S. Great Lakes ports, notably Calcite and Stoneport on Lake Michigan.

The Texada Island ports of Blubber Bay and Beale Cove dominated marine exports of limestone, loading 86.4% (2.2 Mt.) of the product bound for foreign ports. The U.S. Pacific coast was the destination for 92.1% of the limestone.

En 1997, neuf ports des Grands Lacs ont déchargé 98,4 % (3,0 Mt) du total des arrivages des expéditions internationales de castine. Toute cette castine provenait de ports américains des Grands Lacs, notamment de Calcite et de Stoneport, en bordure du lac Michigan.

Les ports de l'île de Texada de Blubber Bay et de Beale Cove ont dominé les expéditions maritimes de castine, chargeant 86,4 % (2,2 Mt) des quantités du produit destinées à des ports étrangers. Les ports américains de la côte du Pacifique ont été la destination de 92,1 % de la castine.

Limestone – Castine

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Texada Island	2.8	2.9	78.7	Clarkson	1.8	1.7	-
Colbourne	1.8	1.7	-	Windsor, ON	1.5	1.5	95.3
Other – Autre	0.8	0.9	43.6	Fraser River	0.5	0.6	-
				Other – Autre	2.6	2.1	78.3
Total	5.4	5.5	48.3	Total	6.4	5.9	52.2

● Salt

The salt handled by Canadian ports increased by 1.0 Mt. from 1996 to 10.7 Mt. in 1997. Domestic movements drove the increase with a 19.5% jump from 1996 to 6.1 Mt. (3.0 Mt. loaded and unloaded) in 1997.

Salt is widely distributed to North American cities for de-icing roads. Canada's ports unloaded 4.1 Mt. in 1997, slightly more than the average annual unloadings (3.7 Mt.) over the past decade. Foreign sources provided 1.1 Mt. or 23.4% of this salt. The main sources of this foreign salt in 1997 were the U.S. Great Lakes (0.6 Mt.) and Mexico (0.4 Mt.).

Goderich and Windsor were the most important loading ports with 55.4% (3.6 Mt.) and 25.8% (1.7 Mt.) respectively, of the total salt loaded. Salt shipments from the Îles-de-la-Madeleine resumed with 0.5 Mt. in 1997, the first such shipments since the flooding of the island's salt mine in late 1994.

● Sel

La quantité de sel manutentionné par les ports canadiens a augmenté en 1997 de 1,0 Mt par rapport à 1996, grim pant à 10,7 Mt. Ce sont les mouvements intérieurs qui ont entraîné cette augmentation, en faisant un bond de 19,5 % par rapport à 1996 et en atteignant 6,1 Mt (3,0 Mt de sel ont été chargés et ont été déchargés) en 1997.

Le sel est largement distribué aux villes nord-américaines pour le déglacage des routes. Les ports canadiens ont déchargé en 1997 4,1 Mt de sel, une quantité légèrement supérieure à la moyenne des déchargements annuels (3,7 Mt) enregistrée au cours de la dernière décennie. Les sources étrangères d'approvisionnement ont fourni 1,1 Mt ou 23,4 % de ce sel. Les principales sources de ce sel étranger en 1997 ont été les ports de la région américaine des Grands Lacs (avec 0,6 Mt) et ceux du Mexique (avec 0,4 Mt).

Goderich et Windsor ont été les plus importants ports de chargement de sel avec 55,4 % (3,6 Mt) et 25,8 % (1,7 Mt) respectivement du total du sel chargé. Les expéditions de sel à partir des Îles-de-la-Madeleine ont repris en 1997 (c'était la première année où de telles expéditions étaient effectuées depuis l'inondation de la mine de sel des Îles à la fin de 1994). Ces expéditions ont atteint l'an dernier 0,5 Mt.

Salt – Sel

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Goderich	3.5	3.6	73.7	Montréal/Contrecoeur	0.8	0.8	25.2
Windsor, ON	1.7	1.7	37.0	Vancouver	0.3	0.4	100.0
Pugwash	-	0.5	0	Toronto	0.3	0.4	17.8
Îles-de-la-Madeleine	0.5	0.4	0	Québec/Lévis	0.3	0.3	-
Other – Autre	0.4	0.4	67.9	Other – Autre	1.9	2.2	19.6
Total	6.1	6.6	53.5	Total	3.6	4.1	23.4

● Gypsum

Canada's ports handled 8.3 Mt. of gypsum in 1997, up 8.7% from 1996.

Four Nova Scotian ports (Halifax; Hantsport; Little Narrows; and Port Hawkesbury) loaded virtually all the gypsum. Gypsum loadings totaled 7.0 Mt. in 1997, up 8.7% from 1996. U.S. Atlantic ports received 87.8% of this cargo.

On the Pacific Coast, gypsum from Mexico (185 Kt.) and U.S. Pacific ports (114 Kt.) was unloaded at the ports of Victoria and Fraser River.

● Gypse

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 8,3 Mt de gypse, une augmentation de 8,7 % par rapport à 1996.

Quatre ports néo-écossais (Halifax, Hantsport, Little Narrows et Port Hawkesbury) ont chargé pratiquement tout le gypse. Les chargements de gypse ont totalisé en 1997 7,0 Mt, une hausse de 8,7 % par rapport à 1996. Les ports américains de l'Atlantique ont reçu 87,8 % de ce fret.

Sur la côte du Pacifique, le gypse en provenance du Mexique (185 Kt) et des ports américains du Pacifique (114 Kt) a été déchargé aux ports de Victoria et du fleuve Fraser.

Gypsum – Gypse

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Halifax	3.2	3.3	88.2	Victoria	0.2	0.3	100.0
Hantsport	1.5	1.7	100.0	Montréal/Contrecoeur	0.2	0.2	-
Little Narrows	0.7	0.9	75.9	Côte-Ste-Catherine	0.1	0.2	-
Port Hawkesbury	0.8	0.8	100.0	Other – Autre	0.4	0.5	-
Other – Autre	0.2	0.3	-				
Total	6.4	7.0	86.2	Total	0.9	1.2	26.1

● Aluminum ore and basic products

The ports handled 7.5 Mt. of aluminum ore and basic products in 1997, 3.8% more than 1996. Most of this cargo (84.7%) came from foreign ports.

The St. Lawrence Region received 91.1% of the 6.5 Mt. of aluminum ore delivered to the ports. The largest quantity was unloaded at Port Alfred for the aluminum plant at Jonquière, Québec. Other ports receiving ore for nearby aluminum plants included Baie-Comeau, and Bécancour.

The leading sources of these ores were Australia (1.8 Mt.), Brazil (1.4 Mt.), the U.S. Atlantic (1.0 Mt.) and Jamaica (0.8 Mt.).

Only 0.6 Mt. of aluminum ore and basic products was loaded at Canadian ports for export to Europe, Japan, South Korea and other countries.

● Minerai d'aluminium et produits de base en aluminium

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 7,5 Mt de minerai d'aluminium et de produits de base en aluminium, 3,8 % de plus qu'en 1996. La majeure partie de ce fret (84,7 %) venait de ports étrangers.

La région du Saint-Laurent a reçu 91,1 % des 6,5 Mt de minerai d'aluminium livrées aux ports. La plus grande quantité en a été déchargée à Port Alfred pour l'aluminerie de Jonquière, au Québec. Les autres ports qui ont reçu du minerai pour des alumineries situées à proximité incluaient Baie-Comeau et Bécancour.

Les principales sources de ce minerai ont été l'Australie (avec 1,8 Mt), le Brésil (avec 1,4 Mt), la côte atlantique des États-Unis (avec 1,0 Mt) et la Jamaïque (avec 0,8 Mt).

Seulement 0,6 Mt de minerai d'aluminium et de produits de base en aluminium a été déchargé à des ports canadiens en vue de son expédition en Europe, au Japon, en Corée du Sud et dans d'autres pays.

Aluminum ore and basic products – Minerai et produits d'aluminium

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Baie-Comeau	0.3	0.3	7.8	Port Alfred	3.0	3.1	100.0
Kitimat	0.2	0.2	100.0	Bécancour	0.9	0.8	100.0
Sept-Îles	0.2	0.2	100.0	Baie-Comeau	0.8	0.8	100.0
Other – Autre	0.1	0.2	91.3	Other – Autre	1.8	1.9	86.2
Total	0.8	0.9	71.4	Total	6.5	6.6	96.1

● Potassium chloride (potash)

Three ports loaded all of the 6.1 Mt. of potassium chloride (potash) bound for foreign countries. Five million tonnes of potash from Saskatchewan were shipped through the ports of Vancouver and Thunder Bay in 1997. The remaining potash was loaded at the port of Saint John.

The main destinations for the potash were Asia and Oceania (3.7 Mt.), Central and South America (1.4 Mt.) and the U. S. (0.7 Mt.). The People's Republic of China was the largest destination with 1.9 Mt. of potash, up 74.0% from 1996.

● Chlorure de potassium (potasse)

Trois ports ont chargé la totalité des 6,1 Mt de chlorure de potassium (de potasse) destinées à des pays étrangers. Cinq millions de tonnes de potasse de la Saskatchewan ont été expédiées en 1997 par l'entremise des ports de Vancouver et de Thunder Bay. Le reste de la potasse a été chargé au port de Saint John.

Les principales destinations pour la potasse ont été l'Asie et l'Océanie (avec 3,7 Mt), l'Amérique centrale et du Sud (avec 1,4 Mt) et les États-Unis (avec 0,7 Mt). La République populaire de Chine a été la destination la plus importante pour la potasse avec 1,9 Mt, une augmentation de 74,0 % par rapport à 1996.

Potassium chloride (potash) – Chlorure de potassium (potasse)

Loading ports Ports de chargement	'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%
Vancouver	3.6	4.3	100.0
Saint John, NB	1.7	1.2	100.0
Thunder Bay	0.5	0.7	92.2
Total	5.8	6.2	98.9

Other dry bulk minerals handled by Canada's ports in 1997 were **sulphur** (5.5 Mt), **coke of petroleum and coal** (2.2 Mt.), and **phosphate rocks** (1.0 Mt.). Almost all of the sulphur was exported from Vancouver to the Middle East and Africa (49.6%), South and Central America (30.0%) and Asia and Oceania (18.4%).

Ninety-five percent of the coke of petroleum and coal was shipped to or received from foreign ports and mainly involved U.S. ports and Canadian ports in the Great Lakes and St. Lawrence regions. Ninety-nine percent of the phosphate rocks were shipped from Togo to Vancouver.

Les autres minéraux solides en vrac manutentionnés par les ports canadiens en 1997 ont été **le soufre** (5,5 Mt), **le coke de pétrole et de houille** (2,2 Mt) et **les roches phosphatées** (1,0 Mt). Presque tout le soufre a été exporté de Vancouver au Moyen-Orient et en Afrique, en Amérique du Sud et centrale et en Asie et en Océanie, en des proportions de 49,6, de 30,0 et de 18,4 % respectivement.

Quatre-vingt-quinze pour cent des expéditions de coke de pétrole et de houille ont été effectuées à des ports étrangers ou reçues de ports étrangers et englobaient principalement des ports américains et des ports canadiens des régions des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Quatre-vingt-dix-neuf pour cent des roches phosphatées ont été expédiées du Togo à Vancouver.

● Wheat

The wheat handled by the ports in 1997 jumped 25.4% (6.7 Mt.) to 34.2 Mt.

The Prairie Provinces produced most of the 26.9 Mt. of wheat loaded at the ports. Vancouver and Prince Rupert loaded 45.7% of this wheat for export. Thunder Bay loaded 30.1% of the wheat for delivery mainly to St. Lawrence ports where some of it was again loaded onto ships bound for foreign ports. These domestic transshipments were handled three times by the ports system (loaded at Thunder Bay, unloaded and loaded at St. Lawrence ports) and, therefore, accounted for most of the remaining activity. The domestic transshipments accounted for almost all of the wheat unloadings in 1997, unlike 1996 when about 1.1 Mt. of U.S. wheat was unloaded by St. Lawrence ports for shipment overseas.

Wheat shipped to foreign ports rose 3.2 Mt (19.1%) to 19.8 Mt. in 1997 over 1996. The most important destinations for this commodity were Asia (36.3%), the Middle East/Africa (33.8%), and South and Central America

● Blé

La quantité de blé manutentionné par les ports canadiens a fait un bond de 25,4 % (de 6,7 Mt) et a atteint 34,2 Mt en 1997.

Les provinces des Prairies ont produit la plus grande partie des 26,9 Mt de blé chargé aux ports canadiens. Vancouver et Prince Rupert ont chargé 45,7 % de ce blé en vue de son exportation. Thunder Bay a chargé 30,1 % du blé, principalement en vue de sa livraison à des ports du Saint-Laurent, où une certaine partie en a été à nouveau chargée à bord de navires à destination de ports étrangers. Ces transbordements intérieurs, qui ont été manutentionnés trois fois par le réseau portuaire (ils ont été chargés à Thunder Bay et déchargés et chargés à des ports du Saint-Laurent), représentaient donc la majeure partie du reste de l'activité. Les transbordements intérieurs ont représenté presque tous les déchargements de blé en 1997, contrairement à 1996, année où environ 1,1 Mt de blé américain a été déchargé par des ports du Saint-Laurent en vue de son expédition outre-mer.

La quantité de blé expédié à des ports étrangers a augmenté en 1997 de 19,1 % (de 3,2 Mt), grimant à 19,8 Mt par rapport à 1996. Les destinations les plus importantes pour cette marchandise ont été l'Asie (avec 36,3 %), le Moyen-Orient/

(20.0%). Asia received 2.8% (1.3 Mt.) less wheat than in 1996 due to lower shipments to the People's Republic of China (down 1.9 Mt from 1996 to 1.4 Mt). This is the second year of significant decline in wheat shipments to the People's Republic of China, which received almost four times as much wheat from Canadian ports in 1995 than in 1997.

Wheat bound for the Middle East/Africa jumped 56.2% from 1996 to reach 6.7 Mt in 1997 buoyed by shipments to Iran (up 46.1% to 2.5 Mt.) and Algeria (up 87.9% to 2.0 Mt.). Shipments to South and Central America increased by 15.8% to 4.0 Mt. Wheat shipments to Europe were up 37.8% to 1.6 Mt.

l'Afrique (avec 33,8 %) et l'Amérique du Sud et centrale (avec 20,0 %). L'Asie a reçu en 1997 2,8 % moins de blé (1,3 Mt) qu'en 1996 à cause d'une baisse des expéditions à la République populaire de Chine (qui sont tombées de 1,9 Mt en 1996 à 1,4 Mt l'an dernier). C'était la deuxième année où l'on enregistrait une baisse importante des expéditions de blé à destination de la République populaire de Chine, qui a reçu presque quatre fois autant de blé des ports canadiens en 1995 qu'en 1997.

La quantité de blé destiné au Moyen-Orient/à l'Afrique a fait un bond en 1997 de 56,2 % par rapport à 1996 et atteint 6,7 Mt sous l'impulsion des expéditions à l'Iran (en hausse de 46,1 % et qui ont atteint 2,5 Mt) et à l'Algérie (en hausse de 87,9 % et qui ont grimpé à 2,0 Mt). Les expéditions à destination de l'Amérique du Sud et centrale ont augmenté de 15,8 %, grimant à 4,0 Mt. Les expéditions de blé à destination de l'Europe, de leur côté, ont augmenté de 37,8 %, atteignant 1,6 Mt.

Wheat – Blé

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Vancouver	7.8	8.3	100.0	Port-Cartier	1.3	1.7	5.4
Thunder Bay	5.3	8.1	13.3	Montréal/Contrecoeur	0.8	1.7	-
Prince Rupert	2.7	4.0	100.0	Baie Comeau	1.3	1.3	5.0
Port-Cartier	1.3	1.5	100.0	Québec/Lévis	0.9	0.9	-
Baie Comeau	1.5	1.2	100.0				
Montréal/Contrecoeur	0.6	1.1	100.0	Other – Autre	1.7	1.7	6.0
Québec/Lévis	1.3	1.6	100.0				
Other – Autre	1.5	1.0	93.8				
Total	21.4	26.9	73.7	Total	6.0	7.3	3.6

Canada's ports also handled 3.6 Mt. of **barley** and 2.9 Mt. of **rapeseed (canola)** in 1997. Almost 80% of the barley was shipped to foreign ports, with Vancouver and Prince Rupert loading 68.4% (2.0 Mt) of these exports. Saudi Arabia, Japan and the People's Republic of China received 73.3% of the barley.

In 1997, 77.4% of the rapeseed was shipped internationally with 94.0% (2.1 Mt.) of these shipments loaded at Vancouver. Japan was the main destination receiving 78.1% (1.8 Mt.) of rapeseed shipped overseas.

General Cargo

For this report, general cargo consists of all the commodities with shipment sizes that average less than 10,000 tonnes. These commodities are comprised of raw materials from the mining, forestry and agricultural sectors; semi-manufactures; and manufactured products. The raw materials and semi-manufactures, commodities often referred to as neo-bulk, accounted for 74.5% of the general cargo handled by the ports in 1997.

The ports handled 110.2 Mt. of general cargo in 1997, 3.6% less than 1996.

Les ports canadiens ont aussi manutentionné en 1997 3,6 Mt **d'orge** et 2,9 Mt **de colza (de canola)**. Presque 80 % des quantités d'orge ont été expédiées à des ports étrangers, Vancouver et Prince Rupert en ayant chargé 68,4 % (2,0 Mt). L'Arabie saoudite, le Japon et la République populaire de Chine ont reçu 73,3 % de l'orge.

En 1997, 77,4 % des quantités de colza ont été expédiées à l'étranger, 94,0 % de ces expéditions (2,1 Mt) ayant été chargées à Vancouver. Le Japon a été la principale destination des expéditions outre-mer de colza; ce pays en a reçu 78,1 % (1,8 Mt).

Marchandises générales

Aux fins du présent rapport, les marchandises générales se composent de toutes les marchandises dont la taille des expéditions est en moyenne inférieure à 10 000 tonnes. Ces marchandises sont constituées de matières premières provenant des secteurs minier, forestier et agricole, de produits semi-ouvrés et de produits manufacturés. Les matières premières et les produits semi-ouvrés, des marchandises qu'on appelle souvent du néo-vrac, ont représenté en 1997 74,5 % des marchandises générales manutentionnées par les ports canadiens.

Nos ports ont manutentionné en 1997 110,2 Mt de marchandises générales, 3,6 % de moins qu'en 1996.

Figure 1.8

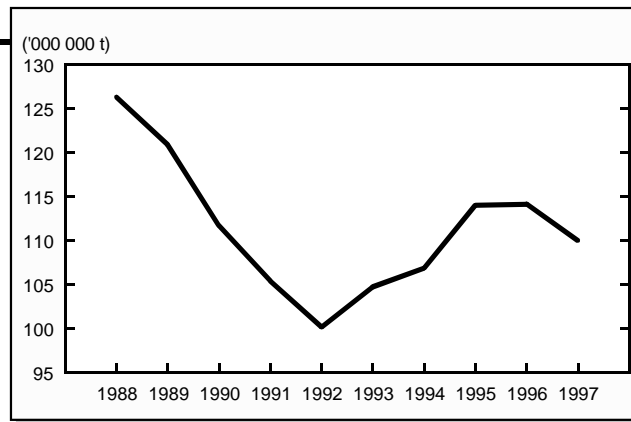
General Cargo Handled at Canadian Ports

Figure 1.8

Marchandises générales manutentionnées aux ports canadiens

- **Other non-metallic mineral products**

The ports handled 12.5 Mt. of other non-metallic mineral products in 1997, down 3.2% from 1996. This commodity grouping includes crushed and monumental stone, natural hydrocarbons, clays, crystals and earths, and, pitch, tar, peat and solid fuel briquettes.

Meldrum Bay, on Manitoulin Island, was the most active loading port for these products with shipments of crushed stone and dolomite to Canadian and U.S. ports located mainly on the Great Lakes.

U.S. ports, particularly Great Lakes ports, received 73.2% of the 4.9 Mt. of other non-metallic mineral products loaded by Canadian ports for export. The U.S. also provided 44.7% of the 1.8 Mt. of these products that were imported.

- **Autres produits minéraux non métalliques**

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 12,5 Mt des autres produits minéraux non métalliques, une baisse de 3,2 % par rapport à 1996. Ce groupement de marchandises inclut la pierre concassée et pour monuments, les hydrocarbures naturels, les argiles, les cristaux et les terres, ainsi que le brai, le goudron, la tourbe et les briquettes de combustible solide.

Meldrum Bay, sur l'île Manitoulin, a été le port de chargement le plus actif pour ces produits, expédiant de la pierre concassée et de la dolomite à des ports canadiens et américains situés principalement dans la région des Grands Lacs.

Les ports américains, en particulier ceux des Grands Lacs, ont reçu 73,2 % des 4,9 Mt des autres produits minéraux non métalliques chargés par des ports canadiens en vue de leur exportation. Les États-Unis ont aussi fourni 44,7 % du 1,8 Mt de ces produits qui ont été importées.

Other non-metallic mineral products – Autres produits minéraux non métalliques

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'95	'96	Int'l		'95	'96	Int'l
	'000 000 t			'000 000 t			
			%				%
Meldrum Bay	2.5	3.2	52.4	Windsor, ON	0.6	1.0	11.4
Saint John	0.9	0.4	100.0	Montréal/Contrecoeur	0.5	0.3	96.1
Port Colborne	0.6	0.4	100.0	Port-Cartier	0.5	0.4	21.1
Montréal/Contrecoeur	0.4	0.5	83.0	Sept-Îles	0.4	0.3	50.0
Port Hawkesbury	0.3	0.5	100.0	Sarnia	0.3	0.3	9.3
Halifax	0.3	0.4	81.3	Hamilton	0.2	0.2	18.3
				Midland	0.3	0.4	-
Other – Autre	2.5	2.4	57.3	Other – Autre	2.6	1.7	37.8
Total	7.5	7.8	63.0	Total	5.4	4.6	60.8

- **Other ores and base metal products**

Canadian ports handled 10.7 Mt. of other ores and base metal products, a decrease of 2.9% from 1996. This commodity category includes copper, nickel, lead, zinc, titanium, chromium and various other metals and metal products other than iron and steel.

The major activity for this commodity group involved 2.4 Mt. of titanium ores which was loaded at Havre St. Pierre and unloaded at Sorel, in 1997.

- **Autres minerais et produits métalliques communs**

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 10,7 Mt d'autres minerais et produits métalliques communs, une diminution de 2,9 % par rapport à 1996. Cette catégorie de marchandises inclut le cuivre, le nickel, le plomb, le zinc, le titane, le chrome et les différents autres métaux et produits métalliques autres que le fer et l'acier.

L'activité principale pour ce groupe de marchandises a englobé 2,4 Mt de minerai de titane qui ont été chargées à Havre Saint-Pierre et déchargées à Sorel.

The total quantity of lead and zinc ores and concentrates handled was 1.4 Mt. in 1997, up slightly (0.5%) from 1996. Exports accounted for 67.1% of this activity (924 Kt.). Belledune, New Brunswick became the main port of export (423 Kt.) as lead shipments were diverted there from the port of Dalhousie. The 453 Kt. of lead and zinc ores and concentrates that were imported were primarily received (85.3%) by the port of Vancouver.

A total of 981 Kt. of copper and nickel ores were handled, down 7.5% from 1996. Over 77% of these cargoes were exported, mainly through Vancouver (570 Kt.).

La quantité totale de minerais et de concentrés de plomb et de zinc manutentionnés a été en 1997 de 1,4 Mt, une légère hausse de 0,5 % par rapport à 1996. Les exportations ont représenté 67,1 % de cette activité (924 Kt). Le port de Belledune, au Nouveau-Brunswick, en est devenu le principal port d'exportation (avec 423 Kt) étant donné que les expéditions de plomb y ont été détournées à partir du port de Dalhousie. Les 453 Kt de minerais et de concentrés de plomb et de zinc qui ont été importés ont principalement été reçus (dans une proportion de 85,3 %) par le port de Vancouver.

Au total, 981 Kt de minerais de cuivre et de nickel ont été manutentionnés en 1997, ce qui représente une baisse de 7,5 % par rapport à 1996. Plus de 77 % de ce fret a été exporté, principalement par Vancouver (qui en a expédié 570 Kt).

Other ores and base metal products – Autres minerais et produits métalliques

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Havre St.-Pierre	2.7	2.8	5.5	Sorel	2.4	2.4	-
Sorel	1.0	0.7	100.0	Vancouver	0.5	0.5	100.0
Vancouver	0.8	0.8	100.0	Montréal/Contrecoeur	0.5	0.4	100.0
Montréal/Contrecoeur	0.5	0.4	100.0				
Belledune	0.1	0.4	100.0	Other – Autre	0.9	0.9	42.1
Other – Autre	1.6	1.3	79.9				
Total	6.7	6.4	54.4	Total	4.3	4.2	30.7

The quantity of **sand and gravel** handled by the ports in 1997 increased 1.6% from 1996 to 5.1 Mt. Domestic movement of sand and gravel accounted for almost 55% of the total tonnage. Jervis Inlet and Victoria, British Columbia, were the main loading ports, with 1.1 Mt and 0.7 Mt. respectively. The main unloading port in 1997 was Fraser River (602 Kt.). Vancouver, which unloaded the most domestic sand in 1996, unloaded just 355 Mt. in 1997. Canadian ports also loaded 1.5 Mt. and unloaded 793 Kt. of sand and gravel to/from foreign ports located almost exclusively in the United States.

● Pulpwood

In 1997, Canadian ports handled 13.1 Mt. of pulpwood, down 9.8% from 1996, due in part to a strike at a plant in Crofton, British Columbia. Domestic activity accounted for 91.4% of this quantity. Most of this domestic activity involved pulpwood shipped from the Fraser River and North Arm Fraser to Howe Sound, East Vancouver Island and Crofton. Pulpwood chips are transported in barges or pulpwood logs towed in log booms. There tends to be significant under-reporting of this activity. The 826 Kt. of pulpwood exported was shipped to ports in Japan (61.9%) and the U.S. Pacific coast (31.6%).

La quantité de **sable et de gravier** manutentionnés par les ports canadiens en 1997 a augmenté de 1,6 % par rapport à 1996, grimant à 5,1 Mt. Les mouvements intérieurs de sable et de gravier ont représenté presque 55 % du tonnage total. Jervis Inlet et Victoria, en Colombie-Britannique, en ont été les principaux ports de chargement, avec 1,1 Mt et 0,7 Mt respectivement. Le principal port de déchargement de sable et de gravier en 1997 a été le port du fleuve Fraser (avec 602 Kt). Le port de Vancouver, qui avait déchargé la plus grande quantité de sable en 1996, en a déchargé seulement 355 Mt en 1997. Les ports canadiens ont aussi chargé 1,5 Mt et déchargé 793 Kt de sable et de gravier à destination/en provenance de ports étrangers, presque exclusivement situés aux États-Unis.

● Bois à pâte

En 1997, les ports canadiens ont manutentionné 13,1 Mt de bois à pâte, une baisse de 9,8 % par rapport à 1996, en partie attribuable à une grève à une usine située à Crofton, en Colombie-Britannique. L'activité intérieure a représenté 91,4 % de cette quantité. La plus grande partie de cette activité intérieure a englobé l'expédition de bois à pâte du fleuve Fraser et de North Arm Fraser à la baie Howe, dans l'est de l'île de Vancouver et à Crofton. Les copeaux de bois à pâte sont transportés par barge et les billes de bois à pâte sont remorquées à l'intérieur d'estacades flottantes. On observe une importante tendance à la sous-déclaration pour cette activité. Les 826 Kt de bois à pâte exportées ont été expédiées à des ports du Japon et à des ports américains de la côte du Pacifique (en des proportions de 61,9 % et de 31,6 % respectivement).

Pulpwood – Bois à pâte

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Fraser River	3.5	3.0	2.0	Howe Sound	2.8	3.0	--
North Arm Fraser	1.6	1.7	--	East Vancouver Island	1.5	1.0	--
Vancouver	1.0	0.7	30.7	Crofton	1.4	0.8	8.0
East Vancouver Island	0.7	0.7	--	Nanaimo	0.6	0.8	3.9
Other – Autre	0.8	0.7	17.3	Other – Autre	0.5	0.6	32.5
Total	7.6	6.8	12.2	Total	6.8	6.2	4.7

- **Logs, bolts and other wood**

The total quantity of logs, bolts and other wood shipped in 1997 decreased 14.2% to 8.0 Mt. from 9.4 Mt. in 1996. Coastwise shipments were 75.9% of this quantity. Vancouver, Queen Charlotte Island and the Fraser River and North Arm Fraser were the major loading ports. However, small quantities of the commodity were loaded at many Pacific ports. Howe Sound and the East coast of Vancouver Island accounted for over half of the logs, bolts and other wood unloaded.

- **Billes, billots et autres bois**

La quantité totale de billes, de billots et d'autres bois expédiés en 1997 a diminué de 14,2 %, tombant à 8,0 Mt, par rapport à 9,4 Mt en 1996. Soixante-quinze virgule neuf pour cent de cette quantité a été expédiée par caboteur. Les ports de Vancouver, des îles de la Reine-Charlotte et du fleuve Fraser et de North Arm Fraser en ont été les principaux ports de chargement. De petites quantités de ces marchandises ont cependant été chargées à nombre de ports du Pacifique. Plus de la moitié des billes, des billots et des autres bois a été déchargée dans les ports de la baie Howe et de la côte est de l'île de Vancouver.

Logs, Bolts and Other Wood – Billes, billots et autres bois

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
North Arm Fraser	0.8	0.8	--	Howe Sound	1.0	1.0	4.1
Howe Sound	0.9	0.7	--	East Vancouver Island	1.3	0.7	-
Queen Charlotte Island	0.8	0.5	--	North Arm Fraser	0.6	0.6	-
Fraser River	0.6	0.4	12.0	Vancouver	0.3	0.2	83.3
Other – Autre	2.0	1.9	64.4	Other – Autre	1.0	1.1	37.7
Total	5.1	4.3	29.7	Total	4.2	3.7	17.5

- **Lumber and sawn timber**

Canada's ports handled 5.7 Mt. of lumber and sawn timber in 1997, 9.2% less than in 1996. Pacific ports remain the dominant source of this wood product, most of which (86.9%) was exported. Japan was the destination for 64.5% of the 5.0 Mt. of lumber and sawn timber that was exported.

- **Bois de construction et sciage**

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 5,7 Mt de bois de construction et de sciages, 9,2 % de moins qu'en 1996. Les ports du Pacifique demeurent la source prédominante de ces produits du bois, dont la plus grande proportion (86,9 %) a été exportée. Le Japon a été la destination de 64,5 % des 5,0 Mt de bois de construction et de sciage qui ont été exportées.

Lumber and Sawn Timber – Bois de construction et sciage

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Vancouver	2.7	2.2	100.0	Vancouver	0.1	0.1	--
Nanaimo	0.7	0.6	97.8	Matane	0.1	0.1	0.8
Fraser River	0.5	0.6	96.7	Other – Autre	0.2	0.2	9.3
Other – Autre	2.0	2.0	82.9				
Total	5.9	5.4	93.1	Total	0.4	0.4	3.7

● Fodder and feed (including soya beans)

The ports handled 4.8 Mt. of fodder and feed in 1997, 17.7% less than in 1996. Shipments to overseas ports accounted for two-thirds of this activity.

Over 90% of the 3.1 Mt. of fodder and feed shipped overseas was bound for European and Asian ports. Approximately 91% of the 1.1 Mt. of fodder and feed unloaded from foreign ports went from U.S. Great Lakes ports to St. Lawrence ports, particularly Port Cartier, for transshipment overseas.

● Fourrage et aliments pour animaux (y compris les fèves de soya)

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 4,8 Mt de fourrages et d'aliments pour animaux, 17,7 % de moins qu'en 1996. Les expéditions à destination de ports d'outre-mer ont représenté les deux tiers de cette activité.

Plus de 90 % des 3,1 Mt de fourrages et d'aliments pour animaux expédiées outre-mer étaient destinées à des ports européens et asiatiques. Environ 91 % du 1,1 Mt de fourrages et d'aliments pour animaux déchargées en provenance de ports étrangers avaient pour origine des ports américains des Grands Lacs et étaient destinées à des ports du Saint-Laurent, à Port-Cartier en particulier, pour y être transbordées en vue de leur expédition outre-mer.

Fodder and feed (incl. soya bean) – Fourrage aliments pour animaux (incluant les fèves de soya)

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Vancouver	1.2	1.3	100.0	Port Cartier	1.1	0.8	100.0
Port Cartier	1.1	0.5	99.1	Other – Autre	0.7	0.6	53.7
Other – Autre	1.7	1.6	84.2				
Total	4.0	3.4	92.1	Total	1.8	1.4	79.9

Other primary resources handled by the ports as general cargo included **corn** (580 Kt.), **other cereals** (872 Kt.), **flaxseed** (724 Kt.), **animal/vegetable oils, fats and waxes** (712 Kt.), **oats and rye** (321 Kt.) and **crude animal products (inedible)** (138 Kt.). With the exception of corn, these products were mainly loaded for foreign ports. Most of the corn was shipped from U.S. ports on the Great Lakes to Canadian ports on the St. Lawrence and Great Lakes.

Les autres ressources primaires manutentionnées par les ports canadiens dans le cadre du transport des marchandises générales ont inclus **le maïs** (580 Kt), **les autres céréales** (872 Kt), **la graine de lin** (724 Kt), **les huiles, les graisses et les cires animales et végétales** (712 Kt), **l'avoine et le seigle** (321 Kt) et **les produits bruts non comestibles d'origine animale** (138 Kt). Si l'on exclut le maïs, ces produits ont été principalement chargés à destination de ports étrangers. La plus grande partie du maïs a été expédiée de ports américains situés en bordure des Grands Lacs à des ports canadiens du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

● Woodpulp

The ports handled 8.1 Mt. of woodpulp in 1997, down 4.0% from 1996. Over 80%, (6.7 Mt.) of this product was exported. Pacific ports, notably Vancouver, shipped 80.0% of these exports. About 95% of the exported woodpulp was sent to ports in Asia (3.5 Mt.) and Europe (2.9 Mt.).

● Pâte de bois

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 8,1 Mt de pâte de bois, c'est-à-dire 4,0 % de moins qu'en 1996. Plus de 80 % (6,7 Mt) en ont été exportées. Les ports du Pacifique, Vancouver notamment, ont expédié 80,0 % de ces exportations. Environ 95 % de la pâte de bois exportée a été envoyée à des ports d'Asie et d'Europe (en des quantités de 3,5 Mt et de 2,9 Mt respectivement).

Woodpulp - Pâte de bois

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Vancouver	2.6	2.6	100.0	North Arm Fraser	0.4	0.3	-
Squamish	0.8	0.8	100.0	Other – Autre	0.5	0.5	69.9
Saint John, NB	0.6	0.5	99.6				
Other – Autre	3.5	3.3	85.1				
Total	7.5	7.2	93.1	Total	0.9	0.9	41.5

● Cement and related products

The quantity of cement and related products handled at the ports was down 1.2% in 1997 to 5.9 Mt. The ports shipped 3.5 Mt. of these products to foreign ports, 14.3% less than in 1996. Over 90% of these cement exports were shipped to U.S. ports, particularly U.S. Great Lakes ports.

● Ciment et produits connexes

La quantité de ciment et de produits assimilés manutentionnés aux ports canadiens a diminué en 1997 de 1,2 %, tombant à 5,9 Mt. Les ports canadiens ont expédié 3,5 Mt de ces produits à des ports étrangers, c'est-à-dire 14,3 % de moins qu'en 1996. Plus de 90 % de ces exportations de ciment ont été expédiées à des ports américains, des Grands Lacs en particulier.

Cement and related products – Ciment et produits connexes

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t				'000 000 t		
			%				%
Pictou	1.0	1.1	70.1	Montréal/Contrecoeur	0.4	0.5	74.7
Bath, ON	0.7	0.7	79.7	Toronto	0.4	0.4	4.7
Bowmanville	0.9	0.5	100.0				
Port Hawkesbury	0.7	0.5	100.0	Other – Autre	0.5	0.8	74.5
Other – Autre	1.4	1.4	81.4				
Total	4.7	4.2	82.8	Total	1.3	1.7	56.3

● Iron, Steel and Alloys

Iron, steel and alloys coming from foreign ports jumped 34.6% in 1997, driving the total quantity of these products handled by the ports up by 23.5% to 5.3 Mt.

Hamilton and Montréal/Contrecoeur unloaded almost 50.0% of this inbound cargo. Europe was the main source of these imports with 2.0 Mt.

Iron, steel and alloys bound for foreign ports rose 6.5% to 1.5 Mt. in 1997. St. Lawrence River ports loaded over half of this cargo. The main markets for this product were the U.S. (531 Kt.), Asia (317 Kt.) and Europe (314 Kt.).

● Fer, acier et alliages

La quantité de fer, d'acier et d'alliages en provenance de ports étrangers a fait un bond de 34,6 % en 1997, faisant grimper la quantité totale de ces produits manutentionnés par les ports canadiens de 23,5 %, à 5,3 Mt.

Hamilton et Montréal/Contrecoeur ont déchargé presque 50,0 % de ces arrivages de fret. L'Europe a été la principale source de ces derniers avec 2,0 Mt.

La quantité de fer, d'acier et d'alliages destinés à des ports étrangers a augmenté en 1997 de 6,5 %, grim pant à 1,5 Mt. Les ports du Saint-Laurent ont chargé plus de la moitié de ce fret. Les principaux marchés pour ces produits ont été les États-Unis, l'Asie et l'Europe (avec 531 Kt, 317 Kt et 314 Kt respectivement).

Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t				'000 000 t		
			%				%
Sorel	0.4	0.3	96.4	Hamilton	0.9	1.0	97.1
Vancouver	0.3	0.2	100.0	Montréal/Contrecoeur	0.7	0.8	100.0
Montréal/Contrecoeur	0.2	0.2	96.0	Fraser River	0.3	0.5	100.0
Québec/Lévis	0.1	0.3	94.1	Sorel	0.2	0.3	100.0
Other – Autre	0.6	0.5	90.5	Other – Autre	0.7	1.1	94.4
Total	1.5	1.5	94.4	Total	2.8	3.7	97.7

● Miscellaneous chemicals

Canada's ports handled 8.7 Mt. of miscellaneous chemicals in 1997, an increase of 2.1% over 1996. These chemicals consisted of five broad classes: organic chemicals; inorganic chemicals; sodium hydroxide (caustic soda); fertilizers other than potash; and other products of the chemical industries.

● Produits chimiques divers

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 8,7 Mt de produits chimiques divers, une augmentation de 2,1 % par rapport à 1996. Ces produits chimiques se composaient de cinq grandes classes : les produits chimiques organiques, les produits chimiques inorganiques, l'hydroxyde de sodium (la soude caustique), les engrais autres que la potasse et les autres produits des industries chimiques.

Over 60% of these chemicals were shipped to foreign ports. The main foreign destinations in 1997 were ports in the United States (45.0%) and Japan (20.0%).

Plus de 60 % de ces produits chimiques ont été expédiés à des ports étrangers. Les principales destinations étrangères pour ces produits ont été en 1997 les ports des États-Unis et du Japon (en des proportions de 45,0 et de 20,0 % respectivement).

Miscellaneous chemicals – Produits chimiques divers

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Vancouver	2.9	2.4	94.7	Montréal/Contrecoeur	1.2	1.3	97.1
Montréal/Contrecoeur	1.1	1.1	99.6				
Kitimat	1.0	1.1	100.0				
Other – Autre	0.8	1.0	87.2	Other – Autre	1.5	1.7	86.5
Total	5.8	5.6	95.2	Total	2.7	3.0	91.2

● Machinery and Equipment and Miscellaneous Cargo

Canadian ports handled 8.2 Mt. of machinery and equipment and miscellaneous cargo in 1997, up 11.1% from 1996. These commodities were mainly containerized and shipped internationally. Canada's three major container ports, Montréal/Contrecoeur, Halifax and Vancouver handled 81.2% of this cargo in 1997.

This commodity group includes general cargo, miscellaneous manufactured items, plastic or rubber, various types of machinery, transportation equipment and parts; textiles; and electrical and electronic equipment.

Europe was the main origin and destination for these goods, with 57.3% of the 2.6 Mt. of international inbound cargo and 58.5% of the 4.1 Mt. of international outbound cargo. Asia was the next important origin and destination with 25.6% of the inbound cargo and 35.7% of the outbound cargo to foreign ports.

● Machines, matériel et marchandises diverses

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 8,2 Mt de machines, de matériel et de marchandises diverses, une augmentation de 11,1 % par rapport à 1996. Ces marchandises ont été principalement conteneurisées et expédiées à l'étranger. Les trois principaux ports canadiens de manutention de conteneurs, Montréal/Contrecoeur, Halifax et Vancouver, ont manutentionné en 1997 81,2 % de ce fret.

Ce groupe de marchandises inclut les marchandises générales, divers objets manufacturés, en plastique ou en caoutchouc, différents types de machines, le matériel de transport et des pièces, les textiles et le matériel électrique et électronique.

L'Europe a été la principale origine et la principale destination de ces biens, avec 57,3 % des 2,6 Mt de fret en provenance de l'étranger et avec 58,5 % des 4,1 Mt de fret à destination de l'étranger. L'Asie a été la deuxième plus importante origine et également la deuxième plus importante destination de ces produits avec 25,6 % des arrivages de fret de ports étrangers et avec 35,7 % des expéditions de fret à des ports étrangers.

Machinery and Equipment and Miscellaneous Cargo – Machines, matériel et marchandises diverses

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Montréal/Contrecoeur	1.4	1.4	77.8	Montréal/Contrecoeur	1.2	1.5	99.3
Halifax	1.0	0.9	79.7	Halifax	1.1	1.2	93.7
Vancouver	0.5	0.6	99.8	Vancouver	0.8	1.0	100.0
Other – Autre	0.4	0.5	34.7	Other – Autre	1.0	1.1	35.9
Total	3.3	3.4	76.5	Total	4.1	4.8	83.8

● Newsprint

Newsprint handled by the ports increased by 2.2% to 3.6 Mt. in 1997. Over 90% of this product was shipped to foreign ports. Atlantic ports loaded 42.5% of these exports, while British Columbia and Québec loaded 30.1% and 27.4%, respectively. The main destinations were Asia and Oceania (956 Kt.), the U.S. (839 Kt.), South and Central America (728 Kt.) and Europe (647 Kt.).

● Papier journal

La quantité de papier journal manutentionné en 1997 par les ports canadiens a augmenté de 2,2 %, grimant à 3,6 Mt. Plus de 90 % de ce produit a été expédié à des ports étrangers. Les ports de l'Atlantique ont chargé 42,5 % de ces exportations, tandis que ceux de la Colombie-Britannique et du Québec en ont chargé 30,1 % et 27,4 % respectivement. Les principales destinations de ce produit ont été en 1997 l'Asie et l'Océanie (avec 956 Kt), les États-Unis (avec 839 Kt), l'Amérique du Sud et centrale (avec 728 Kt) et l'Europe (avec 647 Kt).

Newsprint – Papier journal

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t				'000 000 t		
	%				%		
Baie-Comeau	0.4	0.5	67.0	Matane	0.2	0.2	-
Corner Brook, NF	0.3	0.4	100.0				
Campbell River	0.3	0.4	100.0				
Other – Autre	2.4	2.2	100.0	Other – Autre	--	--	100.0
Total	3.4	3.5	95.7	Total	0.2	0.2	1.8

● Other Paper and Paper Board

The quantity of other paper and paper board handled by the ports in 1997 increased 8.4% to 1.5 Mt. Foreign ports received 78.0%, or 1.2 Mt., of this product. The main destinations were Europe (449 Kt.) and Asia and Oceania (384 Kt.). Almost 60% of the total paper and paper board was containerized.

● Autres papiers et cartons

La quantité d'autres papiers et cartons manutentionnés par les ports canadiens en 1997 a augmenté de 8,4 %, grim pant à 1,5 Mt. Les ports étrangers en ont reçu 78,0 %, ou 1,2 Mt. Les principales destinations pour ces produits ont été l'Europe (avec 449 Kt) et l'Asie et l'Océanie (avec 384 Kt). Presque 60 % du total des papiers et des cartons était conteneurisé.

Other Paper and Paper Board – Autres papiers et cartons

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t				'000 000 t		
	%				%		
Kitimat	0.4	0.4	100.0	Montréal/Contrecoeur	0.2	0.2	100.0
Montréal/Contrecoeur	0.2	0.2	100.0				
Halifax	0.2	0.2	100.0				
Saint John, NB	0.1	0.1	100.0	Other – Autre	--	0.1	100.0
Other – Autre	0.3	0.3	100.0				
Total	1.2	1.2	100.0	Total	0.2	0.3	100.0

The ports also handled 632 Kt. of **beverages and tobacco**, up 16.0% from 1996. Seventy percent of this cargo came from foreign ports, predominantly Europe.

Les ports ont aussi manutentionné en 1997 632 Kt de **boissons et de tabac**, une augmentation de 16,0 % par rapport à 1996. Soixante-dix pour cent de ce fret provenait de ports étrangers, surtout d'Europe.

● Fruit, Vegetables and Food Products

The ports handled 3.8 Mt. of fruit, vegetables and food products in 1997, up 1.5% from 1996. This commodity group includes sugars, sugar confectionery and cocoa, vegetables, fruit, nuts, coffee, tea and spices.

● Fruits, légumes et produits alimentaires

Les ports canadiens ont manutentionnés en 1997 3,8 Mt de fruits, de légumes et de produits alimentaires, une augmentation de 1,5 % par rapport à 1996. Ce groupe de marchandises inclut les sucres, les confiseries et le cacao, les légumes, les fruits, les noix, le café, le thé et les épices.

Over 93% of these products were shipped or received internationally in 1997. Most of the 1.9 Mt. of cargo loaded for export was shipped to Europe (847 Kt.), South and Central America (461 Kt.) and Asia and Oceania (439 Kt.). Australia was the origin of 35.3% (611 Kt.) of the 1.7 Mt. of fruit, vegetables and food products imported.

Plus de 93 % de ces produits ont été expédiés à l'étranger ou reçus de l'étranger en 1997. La majeure partie du 1,9 Mt de fret constitué par ces produits chargés en vue de leur exportation a été expédiée en Europe, en Amérique du Sud et centrale et en Asie et en Océanie en des proportions de 847 Kt, de 461 Kt et de 439 Kt respectivement. L'Australie a été l'origine de 35,3 % du 1,7 Mt (611 Kt) de fruits, de légumes et de produits alimentaires importés.

The ports also handled 1.1 Mt. of **meat, fish and dairy products** in 1997, up 13.1% from 1996. Seventy percent of these products was shipped to foreign ports and 28.9% was received from foreign ports. The rest was shipped domestically.

Les ports canadiens ont aussi manutentionné en 1997 1.1 Mt de **viande, de poisson et de produits laitiers**, une augmentation de 13,1 % par rapport à 1996. Soixante-dix pour cent de ces produits ont été expédiés à des ports étrangers et 28,9 % en ont été reçus de ports étrangers. Le reste a été expédié sur le marché intérieur.

Fruit/Vegetables and Food Products – Fruits/légumes et produits alimentaires

Loading ports Ports de chargement				Unloading ports Ports de déchargement			
	'96	'97	Int'l		'96	'97	Int'l
	'000 000 t		%		'000 000 t		%
Vancouver	0.6	0.6	100.0	Montréal/Contrecoeur	0.6	0.6	100.0
Montréal/Contrecoeur	0.6	0.6	93.1	Toronto	0.4	0.5	75.2
Thunder Bay	0.1	0.2	100.0	Saint John, NB	0.3	0.3	100.0
Other – Autre	0.5	0.6	84.0	Other – Autre	0.7	0.6	93.2
Total	1.8	2.0	93.6	Total	2.0	2.0	93.2

Container traffic

Canadian ports handled a record 20.1 Mt. of containerized cargo in 1997, up 12.4% from the 17.9 Mt. handled in 1996, the previous record year.

Containerized cargo has been growing at an average annual rate of 4.3% over the past 10 years. However, while international containerized cargo has been growing at an annual rate of 4.8%, domestic containerized cargo has been declining at an annual rate of 5.2%. (Table H2)

Outbound container tonnages have been the main

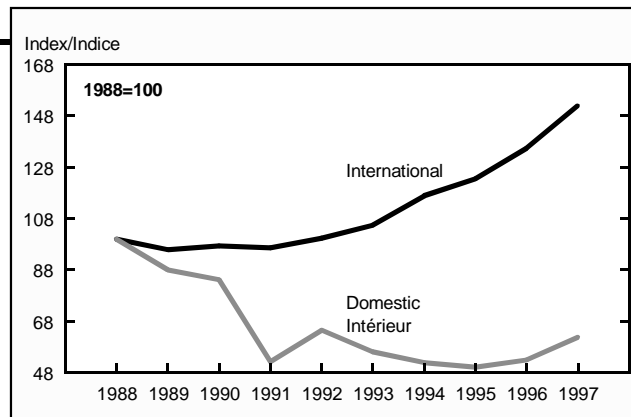
Le trafic des conteneurs

Les ports canadiens ont manutentionné en 1997 un record de 20,1 Mt de fret conteneurisé, une augmentation de 12,4 % par rapport aux 17,9 Mt manutentionnées en 1996, l'année record précédente.

Le fret conteneurisé a augmenté en moyenne à un taux annuel de 4,3 % au cours des 10 dernières années. Si le fret international conteneurisé a augmenté à un taux annuel de 4,8 %, le fret intérieur conteneurisé, de son côté, a cependant diminué à un taux annuel de 5,2 %. (Voir le Tableau H2.)

Figure 1.9

Index of International and Domestic Container Tonnages

**Figure 1.9**

Indice du tonnage conteneurisé international et intérieur

reason for the international growth as they have increased at an average annual rate of 5.5% over the past decade. In 1997, 57.5% (11.0 Mt.) of the 19.1 Mt. of containerized cargo moved internationally was outbound to foreign ports.

General cargo accounted for 97.4% of the containerized tonnage in 1997, and 17.3% of general cargo (19.0 Mt.) was transported in containers. The largest single commodity carried in containers was machinery/equipment and miscellaneous cargo with 6.8 Mt., or 35.0% of the total container freight.

Canada's three leading container ports, Montréal/Contrecoeur, Halifax and Vancouver, handled 93.0% of the total containerized cargo in 1997.

The total container cargo handled by Montréal/Contrecoeur reached a record 8.2 Mt., (3.9 Mt. inbound, 4.3 Mt. outbound) up 3.7% from 1996. International traffic

Les tonnages expédiés par conteneur ont été la principale raison de la croissance du trafic international étant donné qu'ils ont augmenté en moyenne à un taux annuel de 5,5 % au cours de la dernière décennie. En 1997, 57,5 % des 19,1 Mt de fret international conteneurisé (11,0 Mt) étaient destinées à des ports étrangers.

Les marchandises générales ont représenté en 1997 97,4 % du tonnage conteneurisé et 17,3 % des marchandises générales (19,0 Mt) ont été transportées par conteneur l'an dernier. Les produits les plus importants transportés par conteneur ont été en 1997 les machines/le matériel et les marchandises diverses avec 6,8 Mt, ou 35,0 % du total du fret conteneurisé.

Les trois principaux ports canadiens de manutention des conteneurs, Montréal/Contrecoeur, Halifax et Vancouver, ont manutentionné en 1997 93,0 % du total du fret conteneurisé.

Le fret conteneurisé manutentionné par le port de Montréal/Contrecoeur a atteint un record de 8,2 Mt (3,9 Mt pour les arrivages et 4,3 Mt pour les expéditions), une augmentation de

totalled 7.9 Mt., with Europe accounting for 97.4% of this traffic. In terms of twenty-foot equivalent units (TEUs), international containerized cargo handled by the Port of Montréal/Contrecoeur was 809,556 TEUs, 4.7% of which were empty.

Vancouver handled 6.0 Mt. of container cargo in 1997 (1.9 Mt. inbound, 4.1 Mt. outbound), an increase of 14.2% from the 4.4 Mt. handled in 1996. All of this cargo was shipped to or received from foreign ports, with ports in Asia and Oceania accounting for 94.0% of the total tonnage. Vancouver handled a record 625,276 TEUs of international containerized cargo, 11.7% of which were empty.

Halifax handled 4.6 Mt. of container cargo in 1997 (2.1 Mt. inbound, 2.5 Mt. outbound), an increase of 15.0% over 1996. International cargo accounted for 96.2% (4.5 Mt.) of this tonnage. The major trading areas for this containerized cargo were Europe (50.9%) and Asia and Oceania (28.7%). Halifax handled 353,642 TEUs of international containerized cargo. Over 16.0% of the TEUs were empty containers.

An interesting aspect of these container movements was a significant imbalance in the percentage of empty containers unloaded from foreign ports (arrivals) versus those loaded for foreign ports (departures). The departures feature more containers in total together with a higher percentage of loaded containers.

In 1997, the ports shipped 988,479 TEUs, 96.6% of which contained cargo. They received 875,849 TEUs, 81.8% of which held cargo. This imbalance was present with all foreign regions except Europe. As Montréal/Contrecoeur's container traffic is mostly European, it enjoys a much lower rate of empty containers than Vancouver and Halifax.

The two most important foreign regions for containerized cargo in 1997 were Europe, and Asia and Oceania. For Europe, Canada's ports received more containerized cargo (5.6 Mt.) than they shipped (4.8 Mt.). In comparison, containerized cargo shipped to Asia and Oceania (4.8 Mt.) was more than double the quantity received from that region (2.2 Mt.). Containerized cargo shipped to other regions (1.5 Mt.) was three times the amount received (0.5 Mt.).

Highlights by Port

In 1997, 176 ports were reported to have handled cargo. The top 10 of these ports handled 229.5 Mt. or 61.0% of the total 376.4 Mt. of cargo handled. (See Table C9.)

Vancouver, Canada's busiest port, handled 71.8 Mt. or almost one-fifth of all cargo that moved through the ports in 1997. This was a slight increase (0.6%) from 1996. Vancouver led the ports in international outbound shipments with 65.2 Mt. in 1997, or 34.7% of the total cargo exported by the port system. Dry bulk cargo, particularly coal, dominated with 71.5% (51.3 Mt.) of the port's total tonnage in 1997. Most of this dry bulk cargo (97.2%) was exported. Exports rose for each of the top three commodities, coal (up 3.1% to 28.3 Mt.), wheat (up

3,7 % par rapport à 1996. Le trafic international a totalisé 7,9 Mt, l'Europe ayant représenté 97,4 % de ce trafic. En conteneurs équivalents vingt pieds (EVP), le fret international conteneurisé manutentionné par le port de Montréal/Contrecoeur a atteint l'an dernier 809 556 EVP, dont 4,7 % étaient vides.

Vancouver a manutentionné en 1997 6,0 Mt de fret conteneurisé (1,9 Mt d'arrivages et 4,1 Mt d'expéditions de fret), une augmentation de 14,2 % par rapport aux 4,4 Mt manutentionnées en 1996. Tout ce fret a été expédié à des ports étrangers ou reçus de ports étrangers, les ports d'Asie et d'Océanie ayant représenté 94,0 % du tonnage total. Vancouver a manutentionné l'an dernier un record de 625 276 EVP de fret international conteneurisé, dont 11,7 % étaient vides.

Halifax a manutentionné en 1997 4,6 Mt de fret en conteneur (2,1 Mt d'arrivages et 2,5 Mt d'expéditions de fret), une augmentation de 15,0 % par rapport à 1996. Le fret international a représenté 96,2 % de ce tonnage (4,5 Mt). Les principales zones commerciales pour ce fret conteneurisé ont été l'Europe (avec 50,9 %) et l'Asie et l'Océanie (avec 28,7 %). Halifax a manutentionné en 1997 353 642 EVP de fret international conteneurisé. Plus de 16,0 % des EVP étaient des conteneurs vides.

Le déséquilibre important au niveau du pourcentage de conteneurs vides déchargés en provenance de ports étrangers (les arrivées) par rapport à ceux chargés à destination de ports étrangers (les départs) constitue un aspect intéressant de ces mouvements de conteneurs. Les départs représentent plus de conteneurs au total et un pourcentage plus élevé des conteneurs chargés.

Les ports canadiens ont expédié en 1997 988 479 EVP, dont 96,6 % contenaient du fret. Ils ont reçu l'an dernier 875 849 EVP, dont 81,8 % renfermaient également du fret. On a observé ce déséquilibre pour toutes les régions étrangères, sauf l'Europe. Étant donné que le trafic des conteneurs à Montréal/Contrecoeur est surtout européen, le taux de conteneurs vides y est beaucoup plus faible qu'à Vancouver et qu'à Halifax.

Les deux plus importantes régions étrangères pour le fret conteneurisé ont été en 1997 l'Europe et l'Asie et l'Océanie. Les ports canadiens ont reçu davantage de fret conteneurisé d'Europe qu'ils en ont expédié dans cette région (5,6 Mt contre 4,8 Mt). En comparaison, le fret conteneurisé expédié en Asie et en Océanie représentait plus du double de la quantité reçue de cette région (4,8 Mt contre 2,2 Mt). Le fret conteneurisé expédié dans d'autres régions correspondait à trois fois la quantité reçue de ces régions (1,5 Mt contre 0,5 Mt).

Faits saillants par port

En 1997, 176 ports ont signalé avoir manutentionné du fret. Les 10 plus importants de ces ports ont manutentionné 229,5 Mt ou 61,0 % des 376,4 Mt de fret qui au total a été manutentionné. (Voir le Tableau C9.)

Vancouver, le port canadien le plus occupé, a manutentionné 71,8 Mt ou presque le cinquième de tout le fret qui a été acheminé en 1997 par les ports canadiens, ce qui représente une légère augmentation (de 0,6 %) par rapport à 1996. Vancouver a été en 1997 le port le plus important au niveau des expéditions à l'étranger avec 65,2 Mt, ou 34,7 % du total du fret expédié par le réseau portuaire. Le vrac solide, la houille en particulier, y a dominé avec 71,5 % (51,3 Mt) du tonnage total du port. La majeure partie de ce vrac solide (97,2 %) a été exportée. Les exportations y ont augmenté dans le cas de chacune des trois

6.9% to 8.3 Mt.) and sulphur (up 5.6% to 5.5 Mt.). Potash exports were up 17.0% to 4.3 Mt. Shipments of general cargo declined 7.1% to 18.1 Mt. due to declining shipments of lumber, miscellaneous chemicals and sand and gravel. Total international cargo handled by the port reached a record 70.8 Mt. in 1997.

In 1997, the bulk ports of Sept-Îles/Pointe-Noire and Port-Cartier handled 24.5 Mt. (up 8.4%) and 20.9 Mt. (down 3.8%) respectively. Iron ore and concentrate was the major commodity, with loadings of 22.1 Mt. at Sept-Îles/Pointe-Noire and 15.1 Mt. at Port-Cartier. These loadings were up at Sept-Îles/Pointe-Noire and down slightly at Port-Cartier. Transshipments of wheat grew 27.1% at Port-Cartier which handled 3.2 Mt. of wheat.

Total cargo handled at the port of Montréal/Contrecoeur climbed 7.3% to 20.6 Mt. in 1997. The port's dry bulk cargo jumped 28.8% to 6.2 Mt. due to a doubling of wheat shipments to 2.8 Mt. Liquid bulk cargo declined 12.1% to 2.6 Mt., due to a continuation of the reduction in petroleum shipments. General cargo was up 3.3% to 11.8 Mt. in 1997, due chiefly to more machinery, equipment and miscellaneous cargo.

Saint John handled 20.6 Mt. of cargo in 1997, a slight increase (0.2%) from 1996. Liquid bulk products were up 1.1 Mt. to 17.3 Mt. This increase offset decreases in dry bulk (down 24.5% to 1.5 Mt.) and general cargo (down 25.7% to 1.8 Mt.). The decline in dry bulk cargo was due to a 28.5% decrease in potash shipments, which fell to 1.2 Mt., reportedly due to closure of the Potacan mine¹. A 14.3% decline in the quantity of forest products (down to 851 Kt.) was responsible for the decline in general cargo.

A doubling of tonnage to 15.9 Mt. propelled Port Hawkesbury, N.S. into the sixth spot amongst the top ten ports in 1997. Transshipments of crude petroleum, which accounted for 83.9% of the port's total traffic, drove the increase. The port also handled 873 Kt. of gypsum, 552 Kt. of cement and 487 Kt. of other non-metallic mineral products.

Cargo handled at Québec/Lévis was down 11.3% to 15.0 Mt. in 1997. Sinking liquid bulk cargoes (down 1.3% to 10.2 Mt.) and general cargo (down 34.2% to 1.5 Mt.) brought on the decline. Dry bulk increased 5.7% to 4.8 Mt. due mainly to increased transshipments of wheat.

At Halifax, total cargo handled increased 9.1%, to 14.8 Mt. This increase reflects a 10.4% increase in general

principales marchandises, pour la houille, de 3,1 %, qui a grimpé à 28,3 Mt, pour le blé, de 6,9 %, qui a atteint 8,3 Mt et pour le soufre, de 5,6 %, qui a totalisé 5,5 Mt. Les exportations de potasse y ont, pour leur part, augmenté de 17,0 %, atteignant 4,3 Mt. Les expéditions de marchandises générales y ont diminué de 7,1 %, tombant à 18,1 Mt, en raison de la baisse des expéditions de bois de construction, de produits chimiques divers et de sable et de gravier. Le fret international manutentionné par le port a atteint en 1997 un record de 70,8 Mt.

En 1997, les ports de manutention de vrac de Sept-Îles/Pointe-Noire et de Port-Cartier en ont manutentionné l'un et l'autre 24,5 Mt et 20,9 Mt (une augmentation de 8,4 % et une baisse de 3,8 % respectivement). Le minerai et les concentrés de fer y ont été la principale marchandise (avec des chargements de 22,1 Mt à Sept-Îles/Pointe-Noire et de 15,1 Mt à Port-Cartier). Ces chargements étaient à la hausse à Sept-Îles/Pointe-Noire et légèrement à la baisse à Port-Cartier. Les transbordements de blé ont augmenté de 27,1 % à Port-Cartier, qui en a manutentionné 3,2 Mt.

La quantité totale de fret manutentionné en 1997 au port de Montréal/Contrecoeur a grimpé de 7,3 %, atteignant 20,6 Mt. La quantité de vrac solide manutentionné à ce port a fait l'an dernier un bond de 28,8 %, atteignant 6,2 Mt, à cause du doublement des expéditions de blé, qui ont totalisé 2,8 Mt. La quantité de vrac liquide, quant à elle, y a diminué de 12,1 %, tombant à 2,6 Mt, à cause de la réduction, qui s'est poursuivie, des expéditions de pétrole. La quantité de marchandises générales manutentionnées en 1997 au port a augmenté de 3,3 %, grimant à 11,8 Mt, en raison principalement de la hausse de l'activité de manutention des machines, du matériel et des marchandises diverses.

Saint John a manutentionné en 1997 20,6 Mt de fret, une légère augmentation (de 0,2 %) par rapport à 1996. La quantité de produits liquides en vrac y a augmenté de 1,1 Mt, atteignant 17,3 Mt. Cette augmentation a compensé les baisses enregistrées au niveau des quantités de vrac solide (qui ont diminué de 25,7%, tombant à 1,8 Mt) et de marchandises générales (qui ont diminué de 28,5 %, tombant à 1,2 Mt). La diminution des quantités de vrac solide est attribuable à une baisse de 28,5 % des expéditions de potasse, qui sont tombées à 1,2 Mt, probablement à cause de la fermeture de la mine de Potacan¹. C'est une diminution de 14,3 % de la quantité de produits forestiers (tombée à 851 Kt) qui y a entraîné la baisse de la quantité de marchandises générales manutentionnées.

Un doublement du tonnage à 15,9 Mt a propulsé en 1997 le port de Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, au sixième rang des dix ports les plus importants. Ce sont les transbordements de pétrole brut, qui ont représenté 83,9 % du trafic total du port, qui y ont entraîné l'augmentation. Le port a aussi manutentionné 873 Kt de gypse, 552 Kt de ciment et 487 Kt d'autres produits minéraux non métalliques.

La quantité de fret manutentionné en 1997 à Québec/Lévis est tombée de 11,3 % à 15,0 Mt. C'est la diminution des marchandises liquides en vrac (en baisse de 1,3 %, qui sont tombées à 10,2 Mt) et des marchandises générales (en baisse de 34,2 %, qui ont chuté à 1,5 Mt) qui a entraîné cette chute. La quantité de vrac solide y a augmenté de 5,7 %, atteignant 4,8 Mt, principalement à cause de la hausse des transbordements de blé.

À Halifax, la quantité totale de fret manutentionné a augmenté de 9,1 %, grimant à 14,8 Mt. Cette augmentation

¹ Ports Canada, 1997 Annual Report. Page 46.

¹ Ports Canada, Rapport annuel 1997. Page 46.

cargo (5.0 Mt.), particularly international containerized cargo. The increase was due to the first full year of operation for new international container services that commenced in 1996 and the impact of improved access to the U.S. Midwest provided by the Sarnia/Port Huron rail tunnel that opened in 1995. Liquid bulk cargo also increased, up 13.6% to 6.2 Mt. Dry bulk cargoes were essentially unchanged from 1996 at 3.6 Mt.

The total cargo handled at Thunder Bay recovered after two straight years of decline, with a 27.2% increase to 12.8 Mt. in 1997. The recovery was due to a 53.1% jump in wheat shipments, which reached 8.1 Mt.

Prince Rupert handled 12.5 Mt. up 32.7% from 1996. Wheat exports grew 51.1% to 4.0 Mt. and coal exports were also up 28.8% to 6.6 Mt. (See Tables H7 and C9.)

reflète une hausse de 10,4 % de la quantité de marchandises générales qui y ont été manutentionnées (5,0 Mt), du fret international conteneurisé en particulier. Cette augmentation est attribuable à la première année complète de fonctionnement de certains nouveaux services internationaux de transport de conteneurs qui ont commencé à être assurés en 1996 et aux répercussions d'un meilleur accès au Midwest américain fourni par le tunnel ferroviaire de Sarnia/Port Huron inauguré en 1995. La quantité de vrac liquide y a aussi augmenté, de 13,6 %, grim pant à 6,2 Mt. Quant à la quantité de vrac solide (3,6 Mt), elle y est demeurée essentiellement inchangée par rapport à 1996.

Le trafic du fret manutentionné à Thunder Bay s'est rétabli après avoir diminué pendant deux années d'affilée; il a augmenté en 1997 de 27,2 %, grim pant à 12,8 Mt. Ce rétablissement est attribuable à un bond de 53,1 % des expéditions de blé, qui ont atteint 8,1 Mt.

Prince Rupert a manutentionné en 1997 12,5 Mt de fret, une hausse de 32,7 % par rapport à 1996. Les exportations de blé y ont augmenté de 51,1 %, atteignant 4,0 Mt; les exportations de houille y ont également augmenté, de 28,8 %, grim pant à 6,6 Mt. (Voir les Tableaux H7 et C9.)



**Shipping
in
Canada**

**Le transport
maritime
au Canada**

Statistical
Tables

Tableaux
statistiques

Table H1
**Summary Statistics: Domestic and International
 Shipping, 1988 to 1997**

Tableau H1
**Statistiques sommaires: transport maritime intérieur et
 international, 1988 à 1997**

	Tonnage					Share - Répartition			
	Domestic	International			Total	Domestic	International		
		United States	Overseas	Total			United States	Overseas	Total
	Intérieur	États-Unis	Outre-mer		Intérieur	États-Unis	Outre-mer		
	'000 000 t				%				
Loaded - Chargé									
1988	70.0	47.0	124.1	171.1	241.0	29.0	19.5	51.5	71.0
1989	62.0	43.4	115.7	159.1	221.1	28.1	19.6	52.3	71.9
1990	60.4	43.1	116.0	159.0	219.4	27.5	19.6	52.9	72.5
1991	57.9	36.8	131.2	168.0	225.9	25.6	16.3	58.1	74.4
1992	52.3	35.9	118.0	153.8	206.1	25.4	17.4	57.2	74.6
1993	50.4	42.1	110.4	152.6	202.9	24.8	20.7	54.4	75.2
1994	52.2	49.5	120.5	170.0	222.2	23.5	22.3	54.2	76.5
1995	50.4	49.9	126.6	176.5	226.9	22.2	22.0	55.8	77.8
1996	48.8	52.4	121.9	174.3	223.1	21.9	23.5	54.6	78.1
1997	46.7	57.0	131.1	188.1	234.8	19.9	24.3	55.8	80.1
Unloaded - Déchargé									
1988	70.0	36.8	42.1	78.9	148.9	47.0	24.7	28.3	53.0
1989	62.0	39.3	41.0	80.3	142.3	43.6	27.6	28.8	56.4
1990	60.4	33.2	40.1	73.3	133.7	45.2	24.8	30.0	54.8
1991	57.9	30.2	35.9	66.1	124.0	46.7	24.3	29.0	53.3
1992	52.3	32.0	37.3	69.3	121.6	43.0	26.3	30.7	57.0
1993	50.4	27.8	43.8	71.6	122.0	41.3	22.8	35.9	58.7
1994	52.2	29.3	47.6	76.9	129.1	40.4	22.7	36.9	59.6
1995	50.4	35.3	47.9	83.2	133.5	37.7	26.4	35.9	62.3
1996	48.8	36.1	49.5	85.6	134.4	36.3	26.8	36.8	63.7
1997	46.7	37.4	57.5	94.9	141.6	33.0	26.4	40.6	67.0
Total									
1988	139.9	83.8	166.2	250.0	389.9	35.9	21.5	42.6	64.1
1989	124.0	82.7	156.7	239.4	363.4	34.1	22.8	43.1	65.9
1990	120.7	76.2	156.1	232.3	353.0	34.2	21.6	44.2	65.8
1991	115.8	67.0	167.2	234.1	349.9	33.1	19.1	47.8	66.9
1992	104.5	67.9	155.3	223.2	327.7	31.9	20.7	47.4	68.1
1993	100.8	69.9	154.2	224.1	324.9	31.0	21.5	47.5	69.0
1994	104.4	78.8	168.1	246.9	351.3	29.7	22.4	47.9	70.3
1995	100.7	85.2	174.5	259.7	360.5	27.9	23.6	48.4	72.1
1996	97.6	88.5	171.4	259.9	357.5	27.3	24.8	47.9	72.7
1997	93.4	94.4	188.6	283.0	376.4	24.8	25.1	50.1	75.2

Table H2
**Containerized Cargo, Tonnage and Percentage
 Share of Total: Domestic and International
 Shipping, 1988 to 1997**

Tableau H2
**Fret conteneurisé, tonnage et part en pourcentage du
 total: transport maritime intérieur et international,
 1988 à 1997**

	Domestic		International					
	Intérieur		Loaded		Unloaded		Handled	
	Handled		Chargé		Déchargé		Manutentionné	
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
1988	1 585	1.1	6 818	4.0	5 778	7.3	12 596	5.0
1989	1 396	1.1	6 666	4.2	5 418	6.7	12 084	5.0
1990	1 334	1.1	7 063	4.4	5 194	7.1	12 257	5.3
1991	828	0.7	7 364	4.4	4 800	7.3	12 164	5.2
1992	1 024	1.0	7 371	4.8	5 274	7.6	12 645	5.7
1993	890	0.9	7 207	4.7	6 079	8.5	13 286	5.9
1994	822	0.8	8 279	4.9	6 453	8.4	14 732	6.0
1995	794	0.8	9 215	5.2	6 354	7.6	15 568	6.0
1996	840	0.9	10 253	5.9	6 817	8.0	17 070	6.6
1997	979	1.0	11 017	5.9	8 132	8.6	19 149	6.8

Table H3
**TEUs (Twenty Foot Equivalent Units) Handled at
 Leading Canadian Ports: International Shipping,
 1988 to 1997**

Tableau H3
**UEVs (Unités équivalentes à vingt pieds)
 manutentionnées aux principaux ports canadiens:
 transport maritime international, 1988 à 1997**

	Loaded	Unloaded	Total	% Empty
	Chargées	Déchargées		% Vide
	'000 TEUs - UEVs			
Halifax				
1988	197	180	376	12.2
1989	212	203	415	12.9
1990	207	195	403	11.2
1991	161	146	307	12.4
1992	127	118	245	15.6
1993	119	117	236	12.4
1994	128	117	245	14.8
1995	153	136	289	16.7
1996	167	154	321	16.4
1997	180	174	354	16.1
Montréal/Contrecoeur				
1988	276	272	549	6.2
1989	239	236	475	4.7
1990	255	232	487	4.5
1991	277	258	536	7.6
1992	273	247	520	4.2
1993	285	281	566	3.9
1994	380	400	780	5.7
1995	358	346	704	5.9
1996	430	387	817	8.7
1997	412	397	810	4.7
Vancouver				
1988	161	124	285	11.5
1989	135	139	274	12.6
1990	137	149	286	15.1
1991	172	176	348	12.2
1992	236	177	414	10.6
1993	219	181	400	8.8
1994	261	191	452	8.2
1995	274	199	473	9.0
1996	297	226	523	12.3
1997	357	269	625	11.7
Other				
1988	33	11	44	20.1
1989	38	12	50	19.3
1990	34	12	46	20.0
1991	29	9	38	33.4
1992	14	11	25	31.8
1993	37	19	56	17.7
1994	35	27	62	25.8
1995	38	31	69	24.4
1996	27	27	54	34.1
1997	40	36	76	31.8
Total				
1988	667	586	1 254	9.7
1989	623	591	1 214	9.9
1990	633	589	1 222	9.8
1991	640	590	1 229	10.9
1992	650	553	1 203	9.3
1993	660	598	1 258	7.7
1994	804	735	1 538	8.7
1995	823	711	1 534	9.7
1996	922	793	1 715	12.0
1997	988	876	1 864	10.3

Table H4
**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and
 Annual Variation by Canadian Region:
 International Shipping, 1988 to 1997**

Tableau H4
**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle
 par région canadienne: transport maritime international,
 1988 à 1997**

Canadian region Région canadienne	Loaded Chargé			Unloaded Déchargé			Handled Manutentionné	
	Tonnage	Containerized	Variation	Tonnage	Containerized	Variation	Tonnage	Variation
		Conteneurisé			Conteneurisé			
	'000 t	%	%	'000 t	%	%	'000 t	%
Atlantic - Atlantique								
1988	23 167	9.0	...	18 839	8.4	...	42 006	...
1989	21 350	9.6	-7.8	20 549	8.3	9.1	41 898	-0.3
1990	22 458	10.0	5.2	20 078	8.1	-2.3	42 536	1.5
1991	22 416	8.1	-0.2	19 985	6.2	-0.5	42 401	-0.3
1992	20 503	7.8	-8.5	17 985	7.4	-10.0	38 488	-9.2
1993	24 243	7.0	18.2	22 327	7.7	24.1	46 570	21.0
1994	25 850	7.0	6.6	22 082	6.1	-1.1	47 931	2.9
1995	28 269	7.7	9.4	24 912	6.4	12.8	53 181	11.0
1996	27 989	8.7	-1.0	24 982	6.8	0.3	52 971	-0.4
1997	33 607	8.0	20.1	31 358	6.8	25.5	64 965	22.6
St. Lawrence - Saint-Laurent								
1988	51 677	5.5	...	24 696	12.5	...	76 373	...
1989	48 044	5.3	-7.0	26 764	9.9	8.4	74 808	-2.0
1990	47 883	6.1	-0.3	23 733	10.9	-11.3	71 616	-4.3
1991	50 977	6.0	6.5	19 301	12.6	-18.7	70 278	-1.9
1992	44 362	6.8	-13.0	22 325	11.5	15.7	66 687	-5.1
1993	42 139	6.7	-5.0	23 316	12.7	4.4	65 455	-1.8
1994	46 390	6.9	10.1	26 838	13.7	15.1	73 228	11.9
1995	50 917	7.2	9.8	29 838	11.2	11.2	80 755	10.3
1996	47 729	8.6	-6.3	28 718	12.4	-3.8	76 447	-5.3
1997	50 204	8.0	5.2	27 941	14.5	-2.7	78 145	2.2
Great Lakes - Grands Lacs								
1988	11 243	-	...	28 231	-	...	39 474	...
1989	11 757	0.1	4.6	25 983	-	-8.0	37 740	-4.4
1990	10 090	-	-14.2	22 562	-	-13.2	32 652	-13.5
1991	9 753	-	-3.3	20 016	-	-11.3	29 770	-8.8
1992	10 046	0.2	3.0	22 724	0.3	13.5	32 770	10.1
1993	11 064	0.2	10.1	18 932	-	-16.7	29 996	-8.5
1994	13 874	-	25.4	20 877	-	10.3	34 750	15.9
1995	11 719	-	-15.5	20 465	-	-2.0	32 183	-7.4
1996	12 802	-	9.2	24 043	-	17.5	36 845	14.5
1997	14 205	0.1	11.0	26 757	-	11.3	40 961	11.2
Pacific - Pacifique								
1988	84 977	2.2	...	7 146	15.4	...	92 124	...
1989	77 918	2.6	-8.3	7 023	14.7	-1.7	84 941	-7.8
1990	78 610	2.4	0.9	6 922	14.4	-1.4	85 532	0.7
1991	84 863	2.9	8.0	6 815	16.4	-1.5	91 678	7.2
1992	78 909	3.5	-7.0	6 308	20.9	-7.4	85 217	-7.0
1993	75 110	3.6	-4.8	7 011	20.1	11.1	82 121	-3.6
1994	83 925	3.9	11.7	7 114	20.0	1.5	91 038	10.9
1995	85 635	3.9	2.0	7 961	17.5	11.9	93 596	2.8
1996	85 752	4.3	0.1	7 848	19.7	-1.4	93 600	-
1997	90 061	4.7	5.0	8 858	22.0	12.9	98 918	5.7
Total								
1988	171 064	4.0	...	78 912	7.3	...	249 976	...
1989	159 069	4.2	-7.0	80 318	6.7	1.8	239 387	-4.2
1990	159 041	4.4	-	73 296	7.1	-8.7	232 337	-2.9
1991	168 010	4.4	5.6	66 117	7.3	-9.8	234 127	0.8
1992	153 820	4.8	-8.4	69 342	7.6	4.9	223 162	-4.7
1993	152 556	4.7	-0.8	71 585	8.5	3.2	224 141	0.4
1994	170 038	4.9	11.5	76 910	8.4	7.4	246 948	10.2
1995	176 540	5.2	3.8	83 176	7.6	8.1	259 715	5.2
1996	174 272	5.9	-1.3	85 592	8.0	2.9	259 863	0.1
1997	188 076	5.9	7.9	94 913	8.6	10.9	282 989	8.9

Table H5
Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region: International Shipping, 1988 to 1997

Tableau H5
Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région étrangère: transport maritime international, 1988 à 1997

Foreign region Région étrangère	Loaded		Unloaded		Handled	
	Chargé		Déchargé		Manutentionné	
	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
United Kingdom - Royaume-Uni						
1988	10 872	...	11 748	...	22 620	...
1989	10 399	-4.3	7 232	-38.4	17 631	-22.1
1990	8 117	-21.9	8 500	17.5	16 617	-5.8
1991	7 820	-3.7	5 854	-31.1	13 675	-17.7
1992	7 016	-10.3	4 519	-22.8	11 535	-15.6
1993	6 154	-12.3	5 435	20.3	11 589	0.5
1994	6 857	11.4	5 101	-6.1	11 958	3.2
1995	7 839	14.3	3 555	-30.3	11 394	-4.7
1996	7 604	-3.0	3 308	-7.0	10 912	-4.2
1997	8 721	14.7	3 177	-4.0	11 898	9.0
Europe						
1988	31 361	...	9 037	...	40 397	...
1989	30 962	-1.3	10 431	15.4	41 393	2.5
1990	32 359	4.5	10 620	1.8	42 978	3.8
1991	39 477	22.0	10 339	-2.6	49 816	15.9
1992	33 896	-14.1	11 815	14.3	45 711	-8.2
1993	27 871	-17.8	12 030	1.8	39 901	-12.7
1994	30 225	8.4	16 809	39.7	47 034	17.9
1995	32 987	9.1	17 502	4.1	50 489	7.3
1996	29 599	-10.3	18 301	4.6	47 900	-5.1
1997	30 942	4.5	22 919	25.2	53 861	12.4
Middle East - Moyen-Orient						
1988	4 096	...	2 155	...	6 251	...
1989	6 393	56.1	3 472	61.1	9 865	57.8
1990	5 124	-19.9	3 422	-1.4	8 545	-13.4
1991	4 838	-5.6	3 592	5.0	8 429	-1.4
1992	4 065	-16.0	4 347	21.0	8 412	-0.2
1993	4 437	9.2	4 829	11.1	9 266	10.1
1994	5 098	14.9	4 533	-6.1	9 630	3.9
1995	5 305	4.1	3 685	-18.7	8 990	-6.7
1996	5 379	1.4	5 527	50.0	10 906	21.3
1997	7 233	34.5	6 190	12.0	13 423	23.1
Africa - Afrique						
1988	4 968	...	3 892	...	8 860	...
1989	2 981	-40.0	5 568	43.1	8 548	-3.5
1990	4 510	51.3	4 233	-24.0	8 743	2.3
1991	4 371	-3.1	4 763	12.5	9 133	4.5
1992	3 749	-14.2	4 341	-8.9	8 090	-11.4
1993	4 331	15.5	7 817	80.1	12 148	50.2
1994	4 182	-3.4	7 191	-8.0	11 374	-6.4
1995	4 729	13.1	7 387	2.7	12 116	6.5
1996	4 409	-6.8	7 025	-4.9	11 434	-5.6
1997	5 941	34.7	7 772	10.6	13 712	19.9

Table H5
Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region: International Shipping, 1988 to 1997 - Continued

Tableau H5
Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région étrangère: transport maritime international, 1988 à 1997 - suite

Foreign region Région étrangère	Loaded		Unloaded		Handled	
	Chargé		Déchargé		Manutentionné	
	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
Asia and Oceania - Asie et Océanie						
1988	64 903	...	4 204	...	69 108	...
1989	59 019	-9.1	3 521	-16.3	62 540	-9.5
1990	59 324	0.5	3 894	10.6	63 218	1.1
1991	66 443	12.0	3 983	2.3	70 425	11.4
1992	59 953	-9.8	4 344	9.1	64 298	-8.7
1993	57 657	-3.8	5 087	17.1	62 744	-2.4
1994	62 231	7.9	5 028	-1.2	67 259	7.2
1995	64 546	3.7	4 878	-3.0	69 424	3.2
1996	62 510	-3.2	5 119	4.9	67 629	-2.6
1997	63 773	2.0	5 668	10.7	69 442	2.7
Central America - Amérique centrale						
1988	2 744	...	2 534	...	5 278	...
1989	1 776	-35.3	2 260	-10.8	4 036	-23.5
1990	2 151	21.1	2 799	23.9	4 951	22.7
1991	2 591	20.4	2 132	-23.8	4 723	-4.6
1992	3 309	27.7	3 074	44.2	6 383	35.1
1993	3 287	-0.7	2 564	-16.6	5 851	-8.3
1994	3 666	11.5	2 730	6.4	6 395	9.3
1995	3 842	4.8	3 388	24.1	7 231	13.1
1996	3 855	0.3	3 088	-8.9	6 943	-4.0
1997	4 719	22.4	4 236	37.2	8 955	29.0
South America - Amérique du sud						
1988	5 153	...	8 503	...	13 657	...
1989	4 120	-20.1	8 526	0.3	12 646	-7.4
1990	4 391	6.6	6 663	-21.9	11 054	-12.6
1991	5 703	29.9	5 257	-21.1	10 960	-0.9
1992	5 975	4.8	4 868	-7.4	10 843	-1.1
1993	6 711	12.3	6 036	24.0	12 747	17.6
1994	8 259	23.1	6 237	3.3	14 496	13.7
1995	7 353	-11.0	7 521	20.6	14 875	2.6
1996	8 517	15.8	7 138	-5.1	15 656	5.2
1997	9 772	14.7	7 510	5.2	17 282	10.4
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique						
1988	24 662	...	5 394	...	30 056	...
1989	21 538	-12.7	7 034	30.4	28 572	-4.9
1990	22 824	6.0	5 672	-19.4	28 496	-0.3
1991	20 407	-10.6	5 485	-3.3	25 891	-9.1
1992	18 874	-7.5	4 340	-20.9	23 215	-10.3
1993	22 034	16.7	4 221	-2.7	26 255	13.1
1994	26 161	18.7	4 306	2.0	30 467	16.0
1995	28 048	7.2	5 313	23.4	33 361	9.5
1996	27 624	-1.5	5 226	-1.6	32 850	-1.5
1997	31 572	14.3	5 956	14.0	37 528	14.2

Table H5

Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region: International Shipping, 1988 to 1997 - Concluded

Tableau H5

Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région étrangère: transport maritime international, 1988 à 1997 - fin

Foreign region Région étrangère	Loaded		Unloaded		Handled	
	Chargé		Déchargé		Manutentionné	
	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation	Tonnage	Variation
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
United-States - États-Unis: - Concluded - fin						
Great Lakes - Grands Lacs						
1988	14 819	...	29 140	...	43 959	...
1989	15 269	3.0	29 454	1.1	44 722	1.7
1990	14 481	-5.2	24 806	-15.8	39 287	-12.2
1991	10 757	-25.7	21 891	-11.8	32 648	-16.9
1992	10 320	-4.1	25 348	15.8	35 668	9.2
1993	12 676	22.8	20 762	-18.1	33 439	-6.3
1994	16 532	30.4	21 861	5.3	38 394	14.8
1995	15 053	-9.0	25 865	18.3	40 917	6.6
1996	17 285	14.8	27 147	5.0	44 432	8.6
1997	17 919	3.7	27 707	2.1	45 627	2.7
Pacific - Pacifique						
1988	7 485	...	2 305	...	9 791	...
1989	6 612	-11.7	2 821	22.4	9 433	-3.7
1990	5 759	-12.9	2 689	-4.7	8 448	-10.4
1991	5 604	-2.7	2 821	4.9	8 425	-0.3
1992	6 662	18.9	2 345	-16.9	9 007	6.9
1993	7 398	11.0	2 805	19.6	10 203	13.3
1994	6 826	-7.7	3 114	11.0	9 941	-2.6
1995	6 838	0.2	4 081	31.0	10 919	9.8
1996	7 489	9.5	3 712	-9.0	11 202	2.6
1997	7 483	-0.1	3 777	1.7	11 261	0.5
All regions - Toutes les régions						
1988	171 064	...	78 912	...	249 976	...
1989	159 069	-7.0	80 318	1.8	239 387	-4.2
1990	159 041	0.0	73 296	-8.7	232 337	-2.9
1991	168 010	5.6	66 117	-9.8	234 127	0.8
1992	153 820	-8.4	69 342	4.9	223 162	-4.7
1993	152 556	-0.8	71 585	3.2	224 141	0.4
1994	170 038	11.5	76 910	7.4	246 948	10.2
1995	176 540	3.8	83 176	8.1	259 715	5.2
1996	174 272	-1.3	85 592	2.9	259 863	0.1
1997	188 076	7.9	94 913	10.9	282 989	8.9

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997

Port	1997					
	Domestic		International		Domestic and international	
	Intérieur				Intérieur et international	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé	
	t	t	t	t	t	%
Commodity						
Vancouver						
Live animals	-	-	360	-	360	-
Meat and fish	-	-	271 199	113 890	385 090	99.6
Dairy products	-	-	43 158	4 633	47 791	100.0
Barley	-	-	1 115 701	-	1 115 701	0.1
Corn	-	-	329	21	350	100.0
Oats and rye	-	-	109 684	-	109 684	9.5
Wheat	-	-	8 341 217	44	8 341 261	0.1
Other cereals	-	-	434 728	59 293	494 020	71.8
Fruits/vegetables and food products	-	-	644 057	246 098	890 155	39.3
Beverages and tobacco	-	-	36 072	68 764	104 836	100.0
Crude animal products (inedible)	-	-	76 201	15 148	91 349	100.0
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	549 624	5 483	555 107	1.7
Flaxseed	-	-	114 603	-	114 603	1.6
Rapeseed	-	-	2 117 816	16	2 117 832	0.1
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	1 267 041	42 651	1 309 692	31.1
Logs, bolts, and other wood	17 790	36 828	709 586	178 564	942 767	31.2
Pulpwood	65 862	-	642 030	160 389	868 280	0.4
Woodpulp	-	23 043	2 565 128	27 748	2 615 919	13.6
Newsprint	-	-	376 491	2 074	378 565	99.9
Other paper and paper board	-	-	124 640	26 639	151 279	99.3
Lumber and sawn timber	-	128 362	2 207 404	1 423	2 337 189	21.7
Iron ore	-	-	-	3 018	3 018	-
Iron, steel, and alloys	-	-	211 835	280 444	492 279	61.7
Aluminum ore and basic products	-	-	18 502	5 886	24 388	70.0
Other ores & base metal products	-	-	771 001	482 532	1 253 534	17.5
Coal	-	-	28 294 366	-	28 294 366	--
Crude petroleum	-	-	551 282	13 777	565 059	--
Limestone	-	11 400	37 421	-	48 821	--
Sand and gravel	-	90 839	41 037	264 077	395 953	0.2
Gypsum	-	-	21	-	21	100.0
Phosphate rocks	-	-	-	1 043 177	1 043 177	-
Salt	-	-	8 035	372 216	380 251	0.1
Sulphur	8 294	-	5 499 145	-	5 507 439	-
Oth. non-metallic mineral products	56 809	22 800	263 055	8 734	351 398	52.3
Potassium chloride	-	-	4 292 055	-	4 292 055	--
Miscellaneous chemicals	127 455	-	2 279 674	150 678	2 557 807	6.6
Gasoline	212 033	6 177	160 781	167 885	546 876	-
Fuel oil	158 981	31 722	232 220	817 610	1 240 533	--
Coke of petroleum and coal	-	-	138 632	16	138 648	0.5
Cement and related products	-	-	60 940	74 082	135 022	70.0
Machinery/equip. & misc. cargo	399	46	585 304	970 036	1 555 785	96.7
Total	647 622	351 218	65 192 377	5 607 045	71 798 261	8.3

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Marchandise
t	%	t	%	t	%	
5	100.0	1 453	1.2	5 992	-	Animaux vivants
297 499	98.3	247 817	98.6	172 175	98.7	Viandes et poissons
31 550	100.0	26 331	100.0	22 698	100.0	Produits laitiers
1 199 644	--	1 052 373	0.1	791 434	0.3	Orge
127	100.0	69	100.0	-	-	Maïs
145 299	10.4	186 553	12.1	101 914	13.1	Avoine et seigle
7 798 781	0.1	7 560 684	0.5	9 581 396	--	Blé
605 342	55.7	485 114	70.5	512 597	57.5	Autres céréales
898 377	39.1	732 601	41.1	623 049	51.8	Fruits/légumes & prod. alimentaires
98 642	100.0	138 695	100.0	136 740	87.1	Boissons et tabacs
74 660	100.0	46 453	100.0	32 454	98.5	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
355 889	1.6	295 417	1.4	96 996	1.0	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
177 200	0.7	183 149	0.8	187 556	0.5	Graines de lin
2 352 931	0.3	2 567 274	0.1	2 985 473	--	Graines de colza
1 228 564	27.0	1 356 920	25.7	1 330 823	28.4	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
937 745	24.7	839 528	16.9	356 713	32.1	Billes, billots et autres bois
992 642	--	929 168	0.6	792 927	0.1	Bois à pâte
2 675 581	12.4	2 652 746	10.7	2 700 835	12.4	Pâte de bois
291 759	97.8	200 513	80.7	270 196	55.0	Papier journal
136 755	96.9	113 882	90.5	89 062	90.5	Autre papier et carton
2 875 792	17.4	2 735 726	15.7	2 525 077	22.9	Bois de construction et sciage
1 513	22.4	968	100.0	-	-	Minerai de fer
408 089	44.2	376 291	56.1	219 057	59.8	Fer, acier et alliage
27 504	58.9	13 277	90.4	26 923	99.9	Minerai et produits d'aluminium
1 336 408	14.0	1 197 283	13.3	990 981	16.6	Autres minerais/prod. métalliques
27 445 397	-	26 409 295	-	22 882 709	--	Houille
863 288	--	519 455	0.1	316 908	-	Pétrole brut
124 579	0.1	316 999	--	57 743	4.4	Castines
715 136	0.1	1 010 031	0.1	813 941	0.1	Sable et gravier
8	100.0	26 860	0.1	71 946	-	Gypse
1 018 532	--	998 431	-	769 673	-	Roches phosphatées
336 852	0.2	425 579	--	364 657	-	Sel
5 213 377	--	4 826 251	--	3 851 356	-	Soufre
806 079	24.9	421 960	46.4	303 607	47.9	Autres prod. minéraux non-métal.
3 667 848	0.1	4 417 291	0.1	4 192 213	0.1	Chlorure de potassium (potasse)
2 962 733	5.4	2 746 630	4.8	2 708 435	5.2	Produits chimiques divers
456 871	-	619 160	--	794 713	-	Essence
1 283 438	--	1 473 036	--	1 433 105	-	Mazout
83 556	0.2	81 437	0.2	190 184	-	Coke de pétrole et de houille
140 796	63.3	185 986	40.6	185 005	31.3	Ciment et produits connexes
1 338 479	94.3	1 175 337	90.4	1 155 106	95.1	Machinerie/équip./cargaison divers
71 405 265	7.2	69 594 023	6.5	64 644 367	6.8	Total

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997 - Continued

Port	1997					
	Domestic		International		Domestic and international	
	Intérieur				Intérieur et international	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé
	t	t	t	t	t	%
Commodity						
Sept-Îles/Pte-Noire						
Logs, bolts, and other wood	-	-	-	-	-	-
Woodpulp	-	-	-	-	-	-
Other paper and paper board	-	-	-	1	1	-
Iron ore	2 420 713	-	19 726 643	-	22 147 356	-
Iron, steel, and alloys	-	-	11 850	3 384	15 234	-
Aluminum ore and basic products	-	-	173 386	354 280	527 666	-
Other ores & base metal products	-	180 979	146 768	98	327 845	-
Coal	-	-	-	17 388	17 388	-
Limestone	23 454	278 257	-	48 912	350 623	-
Salt	-	12 524	-	-	12 524	-
Oth. non-metallic mineral products	27 280	167 553	1 089	166 590	362 512	0.1
Miscellaneous chemicals	1	3 587	-	192	3 780	1.4
Gasoline	-	54 396	-	-	54 396	-
Fuel oil	-	325 573	-	18 217	343 790	-
Coke of petroleum and coal	-	50 118	-	252 674	302 792	-
Cement and related products	-	-	-	173	173	35.8
Machinery/equip. & misc. cargo	1 071	219	1	3 220	4 511	0.8
Total	2 472 519	1 073 206	20 059 736	865 130	24 470 592	--
Port Cartier						
Barley	-	61 781	199 685	147 036	408 502	-
Corn	-	-	-	-	-	-
Wheat	-	1 618 968	1 481 888	91 707	3 192 563	-
Fruits/vegetables and food products	-	-	-	-	-	-
Flaxseed	-	23 679	20 307	-	43 986	-
Rapeseed	-	22 799	-	-	22 799	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	3 420	-	453 249	762 423	1 219 092	-
Woodpulp	-	-	45 447	-	45 447	-
Lumber and sawn timber	-	-	7 713	-	7 713	-
Iron ore	3 135 832	-	11 996 719	-	15 132 551	-
Iron, steel, and alloys	-	-	-	1 629	1 629	-
Coal	-	-	-	-	-	-
Limestone	-	117 134	-	-	117 134	-
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-
Oth. non-metallic mineral products	-	301 896	-	81 462	383 358	-
Miscellaneous chemicals	-	-	-	8 148	8 148	-
Gasoline	-	-	-	-	-	-
Fuel oil	-	78 450	-	57 272	135 722	-
Coke of petroleum and coal	-	-	-	183 379	183 379	-
Cement and related products	-	-	-	-	-	-
Machinery/equip. & misc. cargo	-	256	-	-	256	-
Total	3 139 252	2 224 962	14 205 009	1 333 057	20 902 280	-

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997 - suite

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
						Marchandise
						Sept-Îles/Pte-Noire
2	-	-	-	12	100.0	Billes, billots et autres bois
1 413	-	151	-	-	-	Pâte de bois
-	-	-	-	-	-	Autre papier et carton
20 091 013	-	20 327 612	-	20 726 489	-	Minerai de fer
17 840	0.2	19 081	-	27 170	--	Fer, acier et alliage
594 281	-	574 438	-	582 719	2.1	Minerai et produits d'aluminium
96 933	0.2	8 175	-	89 436	-	Autres minerais/prod. métalliques
309 740	-	588 407	-	-	-	Houille
329 914	-	343 357	-	250 745	-	Castines
10 993	-	10 100	-	10 385	-	Sel
373 958	0.8	337 047	0.3	336 444	0.9	Autres prod. minéraux non-métal.
6 624	0.4	3 258	-	3 638	-	Produits chimiques divers
46 429	-	59 193	-	46 143	-	Essence
297 173	-	314 961	-	255 764	-	Mazout
403 617	-	546 828	-	240 772	-	Coke de pétrole et de houille
127	-	32	-	-	-	Ciment et produits connexes
3 873	0.4	9 036	3.0	14 718	--	Machinerie/équip./cargaison divers
22 583 930	--	23 141 677	--	22 584 435	0.1	Total
						Port Cartier
389 250	-	140 627	-	674 500	-	Orge
276 335	-	1 565 252	-	212 721	-	Mais
2 513 175	-	4 431 357	-	2 866 914	-	Blé
5 274	-	54 310	-	-	-	Fruits/légumes & prod. alimentaires
31 967	-	113 686	-	42 843	-	Graines de lin
46 792	-	-	-	42 960	-	Graines de colza
2 268 180	-	1 573 993	-	654 022	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
77 495	-	45 264	-	-	-	Pâte de bois
1 001	-	-	-	-	-	Bois de construction et sciage
15 161 916	-	16 011 681	-	16 395 292	-	Minerai de fer
-	-	1 592	-	2 830	-	Fer, acier et alliage
-	-	25 849	-	54 360	-	Houille
158 280	-	98 184	-	92 892	-	Castines
-	-	47 746	-	-	-	Sable et gravier
483 890	-	396 091	-	340 393	-	Autres prod. minéraux non-métal.
10 359	-	16 000	-	10 000	-	Produits chimiques divers
-	-	-	-	822	-	Essence
123 092	-	223 956	-	130 393	-	Mazout
159 537	-	165 321	-	108 936	-	Coke de pétrole et de houille
-	-	-	-	24 709	-	Ciment et produits connexes
22 823	0.1	672	-	-	-	Machinerie/équip./cargaison divers
21 729 367	--	24 911 581	-	21 654 586	-	Total

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997 - Continued

Port	1997					
	Domestic		International		Domestic and international	
	Intérieur				Intérieur et international	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé
	t	t	t	t	t	%
Commodity						
Saint John						
Live animals	-	-	402	-	402	100.0
Meat and fish	-	-	33 360	10 911	44 271	75.6
Dairy products	-	-	4 948	57	5 005	100.0
Barley	-	-	2 010	-	2 010	100.0
Corn	-	-	1 009	-	1 009	100.0
Oats and rye	-	-	5 486	-	5 486	100.0
Wheat	-	-	476	-	476	100.0
Other cereals	-	-	4 398	-	4 398	100.0
Fruits/vegetables and food products	-	-	93 085	257 122	350 206	29.1
Beverages and tobacco	-	-	682	4 088	4 770	100.0
Crude animal products (inedible)	-	-	-	-	-	-
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	1 462	-	1 462	100.0
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	1 418	11 221	12 639	31.2
Logs, bolts, and other wood	-	-	2 074	-	2 074	32.7
Pulpwood	3 093	65 840	42	-	68 975	0.1
Woodpulp	2 914	-	463 577	-	466 491	0.2
Newsprint	-	-	131 115	-	131 115	17.7
Other paper and paper board	-	-	147 018	279	147 297	17.0
Lumber and sawn timber	-	-	35 346	24	35 370	6.8
Iron ore	-	-	-	-	-	-
Iron, steel, and alloys	-	-	3 056	539	3 596	100.0
Aluminum ore and basic products	-	-	5 132	197	5 329	99.5
Other ores & base metal products	-	-	3 529	595	4 124	64.9
Crude petroleum	-	11 122	-	9 206 814	9 217 936	-
Gypsum	-	-	-	-	-	-
Salt	93 667	-	195 758	-	289 425	1.2
Oth. non-metallic mineral products	48 354	17 943	363 497	1 545	431 340	0.6
Potassium chloride	-	-	1 184 388	-	1 184 388	-
Miscellaneous chemicals	-	-	2 818	71 181	73 999	6.8
Gasoline	426 085	139 573	2 368 792	274 129	3 208 579	-
Fuel oil	1 038 367	149 062	3 030 666	646 772	4 864 867	-
Cement and related products	-	-	2 141	-	2 141	100.0
Machinery/equip. & misc. cargo	-	1 646	34 322	4 957	40 925	80.5
Total	1 612 480	385 186	8 122 010	10 490 430	20 610 106	1.3

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997 - suite

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
						Marchandise
						Saint John
279	100.0	122	98.8	36	100.0	Animaux vivants
43 066	73.1	35 226	82.4	27 584	99.9	Viandes et poissons
2 587	100.0	1 649	100.0	3 692	100.0	Produits laitiers
943	100.0	-	-	21	100.0	Orge
305	100.0	41	100.0	156	100.0	Mais
2 552	100.0	1 445	100.0	796	100.0	Avoine et seigle
91	100.0	202	100.0	240	100.0	Blé
7 100	100.0	9 076	100.0	3 154	100.0	Autres céréales
373 690	21.2	310 744	21.4	345 169	15.8	Fruits/légumes & prod. alimentaires
3 346	100.0	1 076	100.0	1 881	100.0	Boissons et tabacs
-	-	330	100.0	89	100.0	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
420	100.0	572	100.0	24	95.8	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
15 689	18.3	11 985	22.9	2 206	100.0	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
4 210	50.1	3 710	19.9	4 029	16.6	Billes, billots et autres bois
9 938	0.5	69 649	-	41 784	-	Bois à pâte
598 049	0.2	487 362	0.4	446 353	0.3	Pâte de bois
190 838	10.0	126 212	12.4	89 204	18.5	Papier journal
148 117	17.1	97 096	26.4	115 144	27.0	Autre papier et carton
42 754	4.3	50 758	1.2	37 526	1.6	Bois de construction et sciage
-	-	41	100.0	76	100.0	Minerai de fer
4 775	75.6	2 545	41.6	4 120	53.1	Fer, acier et alliage
4 028	98.6	1 000	71.5	1 295	93.9	Minerai et produits d'aluminium
8 031	59.5	7 461	59.5	8 648	58.1	Autres minerais/prod. métalliques
9 008 048	-	7 796 032	-	9 352 997	--	Pétrole brut
-	-	23	-	-	-	Gypse
297 113	1.5	195 199	2.0	238 635	1.4	Sel
913 403	0.6	690 770	1.4	921 602	0.6	Autres prod. minéraux non-métal.
1 655 429	-	1 535 900	-	1 614 283	-	Chlorure de potassium (potasse)
77 238	5.3	89 601	4.5	42 385	16.2	Produits chimiques divers
3 094 780	0.3	3 073 664	-	2 734 399	-	Essence
4 040 528	-	4 112 563	-	4 867 321	-	Mazout
952	100.0	616	100.0	2 866	99.9	Ciment et produits connexes
26 532	82.0	26 451	68.8	37 252	51.3	Machinerie/équip./cargaison divers
20 574 831	1.2	18 739 117	1.1	20 944 967	0.9	Total

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997 - Continued

Port	1997					
	Domestic		International		Domestic and international	
	Intérieur				Intérieur et international	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé
	t	t	t	t	t	%
Commodity						
Montréal/Contrecoeur						
Live animals	-	-	-	-	-	-
Meat and fish	2 074	214	78 513	11 348	92 149	97.5
Dairy products	-	-	22 740	14 446	37 185	100.0
Barley	-	-	1 027	-	1 027	100.0
Corn	-	-	68 904	163	69 068	100.0
Oats and rye	-	-	3 085	43	3 128	100.0
Wheat	-	1 655 517	1 122 475	152	2 778 144	0.2
Other cereals	406	-	106 241	56 618	163 265	78.5
Fruits/vegetables and food products	40 376	-	540 730	532 784	1 113 891	67.5
Beverages and tobacco	1 385	-	41 002	216 243	258 630	91.6
Crude animal products (inedible)	-	-	31 823	4 409	36 232	100.0
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	37 514	29 596	67 110	41.4
Flaxseed	-	-	2 961	48	3 009	100.0
Rapeseed	-	-	-	10	10	100.0
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	188 713	17 263	205 976	100.0
Logs, bolts, and other wood	-	-	246 175	11 057	257 232	96.9
Pulpwood	-	-	91	4	95	100.0
Woodpulp	-	-	185 539	1 453	186 992	99.9
Newsprint	-	-	45 539	4 449	49 987	99.5
Other paper and paper board	14	-	212 210	242 266	454 490	99.3
Lumber and sawn timber	-	-	71 230	186	71 417	98.6
Iron ore	-	1 254 863	672	728 138	1 983 674	0.1
Iron, steel, and alloys	7 281	-	190 278	839 763	1 037 322	45.2
Aluminum ore and basic products	-	-	30 476	105 023	135 499	100.0
Other ores & base metal products	1 480	-	390 976	422 113	814 570	49.4
Coal	-	8 776	-	154 610	163 386	-
Crude petroleum	-	13 015	368	11 429	24 812	5.6
Limestone	-	-	143	561	704	100.0
Sand and gravel	-	-	7 398	475	7 873	100.0
Gypsum	-	184 890	1 025	9 787	195 702	0.6
Phosphate rocks	-	-	7 200	2 266	9 466	100.0
Salt	-	629 861	764	211 886	842 511	0.1
Oth. non-metallic mineral products	84 538	13 400	410 667	316 827	825 432	23.9
Potassium chloride	-	22 680	55	-	22 735	0.2
Miscellaneous chemicals	3 833	39 725	1 102 669	1 302 538	2 448 765	41.5
Gasoline	144 494	23 427	7 004	824 768	999 694	--
Fuel oil	589 488	425 010	89 136	473 077	1 576 711	--
Coke of petroleum and coal	-	-	-	55 740	55 740	-
Cement and related products	5 965	121 338	132 823	360 169	620 295	75.8
Machinery/equip. & misc. cargo	321 588	10 536	1 127 017	1 536 141	2 995 282	96.0
Total	1 202 922	4 403 252	6 505 184	8 497 850	20 609 208	39.8

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997 - suite

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Marchandise
t	%	t	%	t	%	
19	100.0	-	-	46	100.0		Montréal/Contrecoeur Animaux vivants
97 906	97.4	77 956	97.0	69 215	92.2	Viandes et poissons
32 112	100.0	32 153	100.0	36 525	97.3	Produits laitiers
24 961	2.8	1 039	100.0	51 984	1.2	Orge
108 841	78.0	92 561	76.0	66 881	99.4	Mais
1 691	100.0	3 183	100.0	2 574	100.0	Avoine et seigle
1 360 260	0.5	1 541 716	0.2	1 874 219	0.3	Blé
153 061	99.8	166 264	91.5	145 547	82.6	Autres céréales
1 208 182	64.2	1 146 732	65.7	1 087 625	60.5	Fruits/légumes & prod. alimentaires
303 107	95.1	256 480	92.8	243 091	93.0	Boissons et tabacs
39 273	100.0	39 403	100.0	38 009	100.0	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
55 493	36.1	61 515	34.5	55 311	32.9	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
3 778	100.0	4 098	100.0	2 482	100.0	Graines de lin
-	-	117	100.0	157	100.0	Graines de colza
215 567	100.0	182 079	99.4	155 737	96.1	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
315 154	97.3	288 965	94.5	245 386	95.6	Billes, billots et autres bois
12	100.0	51	100.0	14	100.0	Bois à pâte
252 259	97.0	246 041	94.5	230 233	95.5	Pâte de bois
28 775	98.0	33 795	91.0	36 892	89.5	Papier journal
391 207	99.4	373 436	95.2	475 472	96.5	Autre papier et carton
26 452	99.8	14 616	82.3	24 282	88.5	Bois de construction et sciage
2 136 937	0.1	1 703 210	0.1	1 143 034	0.1	Minerai de fer
934 088	53.3	989 252	47.9	1 167 533	41.7	Fer, acier et alliage
122 591	100.0	126 702	99.7	158 644	87.5	Minerai et produits d'aluminium
948 694	45.9	811 842	49.5	788 304	47.6	Autres minerais/prod. métalliques
81 265	-	148 704	0.1	148 864	-	Houille
27 868	3.8	967	100.0	203	100.0	Pétrole brut
573	100.0	197	100.0	1 008	100.0	Castines
13 371	39.8	105 966	5.0	102 991	5.6	Sable et gravier
221 457	0.4	165 738	0.4	314 382	0.3	Gypse
13 143	38.1	12 455	49.5	20 921	38.7	Roches phosphatées
780 786	--	932 914	0.1	729 948	0.1	Sel
943 696	23.5	755 130	25.3	808 005	18.1	Autres prod. minéraux non-métal.
13 477	0.9	14 191	0.6	103	100.0	Chlorure de potassium (potasse)
2 356 423	42.3	1 976 001	46.0	1 566 349	53.7	Produits chimiques divers
1 556 961	--	1 694 451	--	2 292 472	0.1	Essence
1 372 761	--	1 886 038	0.4	2 643 036	--	Mazout
48 598	0.2	26 000	-	5 042	-	Coke de pétrole et de houille
490 889	96.4	424 534	99.5	423 254	99.6	Ciment et produits connexes
2 526 182	96.1	2 264 813	95.2	2 439 611	94.3	Machinerie/équip./cargaison divers
19 207 872	41.1	18 601 306	38.6	19 595 386	36.2	Total

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997 - Continued

Port	1997						%
	Domestic		International		Domestic and international		
	Intérieur				Intérieur et international		
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized	
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé	
	t	t	t	t	t		
Commodity							
Port Hawkesbury							
Meat and fish	-	-	1 503	2 303	3 806	-	
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	-	-	-	-	
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	-	-	-	-	
Pulpwood	-	-	-	-	-	-	
Woodpulp	-	-	90 038	-	90 038	-	
Newsprint	-	-	-	-	-	-	
Other paper and paper board	-	-	-	-	-	-	
Iron, steel, and alloys	-	-	-	-	-	-	
Coal	-	-	-	160 215	160 215	-	
Crude petroleum	-	-	7 060 817	6 318 429	13 379 246	-	
Sand and gravel	-	-	169 012	-	169 012	-	
Gypsum	-	-	873 237	-	873 237	-	
Salt	-	-	-	-	-	-	
Oth. non-metallic mineral products	-	-	487 159	-	487 159	-	
Potassium chloride	-	-	-	-	-	-	
Miscellaneous chemicals	-	34 697	-	13 763	48 460	-	
Gasoline	-	-	-	70 217	70 217	-	
Fuel oil	-	-	4 900	104 431	109 331	-	
Coke of petroleum and coal	-	-	-	-	-	-	
Cement and related products	-	-	552 214	-	552 214	-	
Machinery/equip. & misc. cargo	-	-	-	97	97	-	
Total	-	34 697	9 238 880	6 669 455	15 943 032	-	
Québec/Lévis							
Meat and fish	-	-	-	-	-	-	
Dairy products	-	-	23 593	-	23 593	26.7	
Barley	-	6 846	-	-	6 846	-	
Corn	-	-	-	184 523	184 523	-	
Oats and rye	-	-	-	-	-	-	
Wheat	-	932 253	1 591 571	-	2 523 824	-	
Other cereals	-	-	-	-	-	-	
Fruits/vegetables and food products	81 266	-	-	97 550	178 816	-	
Beverages and tobacco	-	-	-	-	-	-	
Crude animal products (inedible)	-	-	-	-	-	-	
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	23 600	-	23 600	-	
Rapeseed	-	-	-	-	-	-	
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	46 843	55 852	-	102 695	-	
Logs, bolts, and other wood	-	-	28 146	-	28 146	-	
Woodpulp	-	-	49 295	-	49 295	-	
Newsprint	-	-	78 448	-	78 448	-	
Other paper and paper board	-	-	2 879	236	3 115	3.1	
Lumber and sawn timber	-	-	27	-	27	-	
Iron ore	-	-	937 479	866 746	1 804 225	-	
Iron, steel, and alloys	18 232	-	286 149	65 659	370 040	-	
Aluminum ore and basic products	20 741	-	76 201	95 886	192 828	-	
Other ores & base metal products	-	-	23 158	6 293	29 451	-	
Coal	-	-	-	-	-	-	
Crude petroleum	-	-	-	6 556 071	6 556 071	2.1	

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997 - suite

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
Marchandise						
Port Hawkesbury						
5 513	-	13 586	-	7 525	-	Viandes et poissons
-	-	51	-	-	-	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
-	-	2 098	-	1 464	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
-	-	-	-	5 105	-	Bois à pâte
123 897	-	136 931	-	100 126	-	Pâte de bois
5 000	-	3 826	-	2 996	-	Papier journal
-	-	762	-	-	-	Autre papier et carton
-	-	7 696	-	-	-	Fer, acier et alliage
-	-	-	-	-	-	Houille
5 564 583	-	9 642 662	-	4 030 418	-	Pétrole brut
129 727	-	83 006	-	47 492	-	Sable et gravier
786 225	-	744 598	-	862 842	-	Gypse
-	-	35 882	-	69 193	-	Sel
297 397	-	647 047	-	365 061	-	Autres prod. minéraux non-métal.
11 308	-	-	-	-	-	Chlorure de potassium (potasse)
22 327	-	58 033	-	56 538	-	Produits chimiques divers
-	-	-	-	742 261	-	Essence
183 547	-	157 981	-	320 189	-	Mazout
-	-	-	-	44 531	-	Coke de pétrole et de houille
722 506	-	356 464	-	231 451	-	Ciment et produits connexes
52	-	-	-	2	-	Machinerie/équip./cargaison divers
7 852 083	-	11 890 623	-	6 887 194	-	Total
Québec/Lévis						
-	-	408	100.0	-	-	Viandes et poissons
20 558	-	6 645	3.9	17 293	0.1	Produits laitiers
80 848	-	29 985	0.1	135 168	-	Orge
889 533	-	652 804	--	127 410	-	Maïs
-	-	36	100.0	-	-	Avoine et seigle
2 110 621	-	2 830 834	--	2 627 636	-	Blé
-	-	319	100.0	-	-	Autres céréales
237 217	-	4 395	60.5	300	-	Fruits/légumes & prod. alimentaires
-	-	1 710	100.0	-	-	Boissons et tabacs
-	-	108	32.2	-	-	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
19 726	-	27 139	3.8	21 517	-	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
4 623	-	-	-	-	-	Graines de colza
74 234	-	137 552	0.5	41 482	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
-	-	208	89.9	970	-	Billes, billots et autres bois
49 908	-	21 719	3.9	14 503	-	Pâte de bois
80 699	-	98 695	--	124 506	--	Papier journal
8 480	-	2 285	63.0	14 211	-	Autre papier et carton
-	-	2 937	0.7	18 772	-	Bois de construction et sciage
1 994 566	-	1 809 933	-	1 291 478	-	Minerai de fer
112 656	0.1	261 750	1.7	249 025	--	Fer, acier et alliage
86 731	-	119 856	1.8	38 305	-	Minerai et produits d'aluminium
42 131	0.7	58 696	2.4	115 578	-	Autres minerais/prod. métalliques
-	-	202 602	-	101 223	-	Houille
6 753 254	-	6 558 094	-	6 658 928	-	Pétrole brut

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997 - Continued

Port	1997					
	Domestic		International		Domestic and international	
	Intérieur				Intérieur et international	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé	
	t	t	t	t	t	%
Commodity						
Québec/Lévis						
Limestone	-	-	-	-	-	-
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-
Gypsum	-	-	-	-	-	-
Phosphate rocks	-	-	-	-	-	-
Salt	-	293 184	-	-	293 184	-
Oth. non-metallic mineral products	68 526	5 658	59 925	58 794	192 903	-
Potassium chloride	-	-	-	-	-	-
Miscellaneous chemicals	22	-	33 267	92 048	125 337	-
Gasoline	342 609	24 043	-	287 023	653 675	0.5
Fuel oil	662 996	67 726	485 823	186 351	1 402 896	-
Coke of petroleum and coal	-	-	-	-	-	-
Cement and related products	-	-	51 705	49 804	101 509	-
Machinery/equip. & misc. cargo	6 425	-	13 168	8 581	28 173	2.0
Total	1 200 816	1 376 553	3 820 287	8 555 565	14 953 220	1.0
Halifax						
Live animals	-	-	768	70	838	99.8
Meat and fish	-	-	162 648	40 562	203 209	100.0
Dairy products	-	-	16 656	17 066	33 722	100.0
Barley	-	8 739	2 016	10 154	20 908	58.2
Corn	-	-	2 190	2 367	4 557	100.0
Wheat	-	158 849	33 095	24 815	216 758	0.2
Other cereals	-	-	23 797	37 465	61 262	100.0
Fruits/vegetables and food products	-	-	161 182	183 351	344 533	100.0
Beverages and tobacco	-	-	98 930	130 400	229 329	100.0
Crude animal products (inedible)	-	-	6 201	3 677	9 878	100.0
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	13 072	12 092	25 164	79.4
Flaxseed	-	-	2 355	1 584	3 939	100.0
Rapeseed	-	4 501	2 127	1 630	8 259	45.5
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	77 429	10 815	88 244	100.0
Logs, bolts, and other wood	-	-	51 222	8 236	59 458	98.7
Pulpwood	-	-	2 423	172	2 594	100.0
Woodpulp	-	-	62 316	7 416	69 732	98.4
Newsprint	-	-	326 457	1 896	328 353	98.3
Other paper and paper board	-	-	183 680	55 650	239 330	97.2
Lumber and sawn timber	-	-	46 217	7 439	53 657	80.7
Iron, steel, and alloys	-	327	55 428	139 429	195 184	90.9
Aluminum ore and basic products	-	-	1 808	3 445	5 253	100.0
Other ores & base metal products	-	-	80 742	40 982	121 724	99.6
Coal	-	-	1 062	1 125	2 187	100.0
Crude petroleum	-	-	1 027	4 043 351	4 044 378	--
Sand and gravel	500	-	1 866	243	2 610	80.8
Gypsum	395 578	-	2 944 507	-	3 340 085	0.1
Salt	-	-	492	125	617	100.0
Sulphur	-	-	1 245	534	1 779	100.0
Oth. non-metallic mineral products	66 438	8 984	286 666	70 955	433 042	56.0
Potassium chloride	-	-	47	28	75	100.0
Miscellaneous chemicals	-	-	92 991	178 489	271 480	83.3

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997 - suite

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
Marchandise						
Québec/Lévis						
39	-	-	-	-	-	Castines
-	-	27	100.0	1 300	-	Sable et gravier
1 929	-	28 677	-	24 381	-	Gypse
-	-	47	100.0	-	-	Roches phosphatées
279 678	-	296 365	-	323 030	-	Sel
441 118	-	320 492	0.1	600 622	-	Autres prod. minéraux non-métal.
-	-	-	-	10 600	-	Chlorure de potassium (potasse)
147 275	-	86 000	4.2	66 912	--	Produits chimiques divers
1 173 851	-	1 440 467	-	1 319 861	0.4	Essence
2 058 711	-	2 249 565	-	1 975 513	0.1	Mazout
-	-	39 354	-	-	-	Coke de pétrole et de houille
178 958	-	40 245	5.3	56 440	-	Ciment et produits connexes
8 651	3.5	53 461	90.1	27 350	2.4	Machinerie/équip./cargaison divers
16 855 994	--	17 383 409	0.4	16 004 315	0.1	Total
Halifax						
61	99.7	214	37.6	408	98.7	Animaux vivants
174 074	100.0	157 134	99.8	183 262	100.0	Viandes et poissons
27 132	100.0	18 745	100.0	25 269	100.0	Produits laitiers
32 141	33.5	11 555	54.8	40 459	20.3	Orge
4 015	100.0	12 349	19.1	27 545	11.4	Mais
297 959	--	248 468	--	211 603	0.1	Blé
65 621	61.5	50 994	74.9	75 151	92.5	Autres céréales
254 162	100.0	256 458	100.0	259 547	99.9	Fruits/légumes & prod. alimentaires
114 033	100.0	94 442	100.0	97 489	100.0	Boissons et tabacs
5 747	100.0	5 242	100.0	10 036	100.0	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
17 670	81.3	19 760	93.3	20 078	93.9	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
1 947	100.0	2 739	100.0	1 847	100.0	Graines de lin
42 820	4.9	19 199	13.6	1 832	100.0	Graines de colza
80 148	95.8	67 267	87.3	46 365	99.9	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
71 424	99.2	85 335	98.9	95 567	92.3	Billes, billots et autres bois
1 996	100.0	1 538	100.0	1 572	100.0	Bois à pâte
57 059	90.7	77 338	95.3	75 820	92.3	Pâte de bois
266 562	95.7	217 975	94.5	248 219	98.3	Papier journal
203 283	98.8	159 302	99.3	147 468	99.7	Autre papier et carton
63 538	51.4	65 419	41.7	51 404	40.5	Bois de construction et sciage
123 598	92.5	103 775	95.8	113 949	96.9	Fer, acier et alliage
4 235	100.0	4 120	100.0	4 651	100.0	Minerai et produits d'aluminium
91 447	99.5	104 025	100.0	93 354	98.4	Autres minerais/prod. métalliques
1 445	100.0	1 857	100.0	1 510	100.0	Houille
3 647 408	--	3 573 759	--	4 394 572	--	Pétrole brut
2 139	100.0	1 655	100.0	1 310	99.5	Sable et gravier
3 206 938	0.1	3 163 234	--	3 417 007	--	Gypse
991	89.9	342	40.7	642	80.5	Sel
1 042	100.0	1 225	100.0	1 029	100.0	Soufre
501 230	40.3	437 959	37.5	483 242	35.6	Autres prod. minéraux non-métal.
16	100.0	11	100.0	13	100.0	Chlorure de potassium (potasse)
198 213	88.4	160 864	96.3	157 098	89.3	Produits chimiques divers

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997 - Continued

Port	1997					
	Domestic		International		Domestic and international	
	Intérieur				Intérieur et international	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé	
	t	t	t	t	t	%
Commodity						
Halifax						
Gasoline	483 218	130 742	90 643	35 364	739 966	0.3
Fuel oil	660 938	410 779	84 366	239 100	1 395 183	0.1
Coke of petroleum and coal	-	-	1 243	1 051	2 294	100.0
Cement and related products	4 000	-	41 609	105 745	151 355	97.4
Machinery/equip. & misc. cargo	176 299	77 795	688 845	1 159 010	2 101 949	92.7
Total	1 786 971	800 715	5 649 369	6 575 830	14 812 885	31.3
Thunder Bay						
Barley	117 760	-	348 256	-	466 016	-
Corn	-	-	-	-	-	-
Oats and rye	10 126	-	166 656	-	176 782	-
Wheat	7 013 602	-	1 077 443	-	8 091 045	-
Other cereals	-	-	43 051	-	43 051	-
Fruits/vegetables and food products	-	-	224 120	-	224 120	-
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	-	-	-	-
Flaxseed	32 836	-	515 119	-	547 955	-
Rapeseed	296 234	-	130 532	-	426 766	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	21 756	-	238 911	-	260 667	-
Logs, bolts, and other wood	-	-	-	997	997	-
Woodpulp	-	-	-	73	73	-
Lumber and sawn timber	-	-	121 855	-	121 855	-
Iron ore	-	-	-	-	-	-
Iron, steel, and alloys	-	4 332	-	13 259	17 591	-
Coal	458 826	-	637 267	187 005	1 283 097	1.5
Limestone	-	-	-	11 987	11 987	-
Salt	-	105 810	-	-	105 810	-
Oth. non-metallic mineral products	2 300	45 291	343	7 202	55 136	-
Potassium chloride	53 691	-	640 939	-	694 630	-
Miscellaneous chemicals	11 135	17 856	17 665	9 342	55 998	-
Gasoline	-	42 171	-	-	42 171	-
Fuel oil	-	108 727	17	-	108 744	-
Coke of petroleum and coal	-	-	98 678	-	98 678	-
Cement and related products	-	-	-	-	-	-
Machinery/equip. & misc. cargo	-	-	9 917	6 000	15 917	-
Total	8 018 266	324 187	4 270 766	235 864	12 849 083	0.2

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997 - suite

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
Marchandise						
Halifax						
679 097	1.6	652 753	--	958 563	0.6	Essence
1 112 062	0.1	1 251 612	--	1 264 230	0.7	Mazout
1 627	100.0	25 214	7.6	2 059	100.0	Coke de pétrole et de houille
98 683	99.9	109 316	100.0	96 910	99.8	Ciment et produits connexes
2 131 372	92.9	1 982 954	90.9	1 378 497	83.7	Machinerie/équip./cargaison divers
13 582 937	29.6	13 146 149	27.8	13 989 578	22.1	Total
Thunder Bay						
699 457	-	498 093	-	696 146	-	Orge
-	-	3 000	-	-	-	Maïs
203 088	-	612 225	-	792 336	-	Avoine et seigle
5 283 502	-	5 483 275	-	6 285 457	-	Blé
55 593	-	56 908	-	36 592	-	Autres céréales
125 957	-	293 025	-	499 960	-	Fruits/légumes & prod. alimentaires
-	-	15 557	-	30 582	-	Huiles/graisse/cires orig.ani/vég
363 722	-	387 049	-	463 653	-	Graines de lin
582 403	-	735 590	-	1 330 795	-	Graines de colza
332 541	-	446 002	-	305 202	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
-	-	-	-	-	-	Billes, billots et autres bois
3 182	-	-	-	-	-	Pâte de bois
88 745	-	62 967	-	67 453	-	Bois de construction et sciage
-	-	7 989	-	-	-	Minerai de fer
15 161	-	20 705	-	22 778	-	Fer, acier et alliage
1 449 992	-	1 890 789	-	2 176 924	-	Houille
24 984	-	-	-	10 992	-	Castines
99 257	-	100 930	-	97 760	-	Sel
53 517	-	17 247	-	50 496	-	Autres prod. minéraux non-métal.
517 161	-	594 028	-	587 779	-	Chlorure de potassium (potasse)
21 643	-	61 880	-	15 600	-	Produits chimiques divers
32 011	-	41 249	-	70 225	-	Essence
36 358	-	41 370	-	77 179	-	Mazout
77 796	-	51 125	-	40 000	-	Coke de pétrole et de houille
-	-	26 085	-	5 840	-	Ciment et produits connexes
34 027	-	43 072	-	2 379	-	Machinerie/équip./cargaison divers
10 100 099	-	11 490 159	-	13 666 127	-	Total

Table H7

Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports by Commodity: Domestic and International Shipping, 1994 to 1997 - Continued

Port	1997						
	Domestic		International		Domestic and international		%
	Intérieur		Loaded	Unloaded	Intérieur et international		
	Loaded	Unloaded			Handled	Containerized	
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manutentionné	Conteneurisé	
t	t	t	t	t			
Commodity							
Prince Rupert							
Meat and fish	-	-	-	9 197	9 197	-	-
Barley	-	-	862 027	-	862 027	-	-
Oats and rye	-	-	12 302	-	12 302	-	-
Wheat	-	-	4 042 686	-	4 042 686	-	-
Other cereals	-	-	83 410	-	83 410	-	-
Fruits/vegetables and food products	-	-	6 955	-	6 955	-	-
Crude animal products (inedible)	-	-	-	-	-	-	-
Animal/vegetable oils, fats & waxes	-	-	-	-	-	-	-
Flaxseed	-	-	550	-	550	-	-
Rapeseed	-	-	2 301	-	2 301	-	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	-	-	133 658	-	133 658	-	-
Logs, bolts, and other wood	25 374	-	32 680	88 647	146 701	-	-
Pulpwood	-	-	-	6 531	6 531	-	-
Woodpulp	-	-	109 995	-	109 995	-	-
Other paper and paper board	-	-	-	12	12	-	-
Lumber and sawn timber	-	-	237 085	-	237 085	-	-
Iron ore	-	-	-	-	-	-	-
Iron, steel, and alloys	-	-	1 244	464	1 707	-	-
Other ores & base metal products	-	-	-	-	-	-	-
Coal	-	-	6 570 957	-	6 570 957	-	-
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-	-
Salt	-	-	-	-	-	-	-
Miscellaneous chemicals	-	-	-	-	-	-	-
Gasoline	-	-	-	-	-	-	-
Fuel oil	-	-	-	-	-	-	-
Coke of petroleum and coal	-	-	308 812	-	308 812	-	-
Cement and related products	-	-	-	-	-	-	-
Machinery/equip. & misc. cargo	-	-	2 733	4	2 737	-	-
Total	25 374	-	12 407 396	104 855	12 537 625	-	-

Tableau H7

Fret chargé et déchargé dans les principaux ports canadiens par marchandise: transport maritime intérieur et international, 1994 à 1997 - suite

1996		1995		1994		Port
Domestic and international		Domestic and international		Domestic and international		
Intérieur et international		Intérieur et international		Intérieur et international		
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	Manutentionné	Conteneurisé	
t	%	t	%	t	%	
Marchandise						
Prince Rupert						
24 605	--	18 332	1.1	13 242	-	Viandes et poissons
765 209	-	512 837	-	1 061 168	-	Orge
12 993	-	31 466	-	23 351	9.5	Avoine et seigle
2 675 155	-	3 715 072	-	4 400 052	-	Blé
15 688	-	1 649	-	4 490	-	Autres céréales
38 525	-	50 838	-	57 272	-	Fruits/légumes & prod. alimentaires
1	-	-	-	-	-	Prod. d'orig. animale (non-comest.)
4 506	-	-	-	-	-	Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
-	-	-	-	-	-	Graines de lin
10 689	-	29 263	-	1 570	-	Graines de colza
112 003	-	199 182	-	179 584	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
125 948	-	213 793	-	215 742	-	Billes, billots et autres bois
-	-	13 650	-	4 354	-	Bois à pâte
120 900	-	94 299	-	61 902	-	Pâte de bois
-	-	-	-	-	-	Autre papier et carton
298 545	-	339 792	-	299 907	-	Bois de construction et sciage
-	-	23	-	25	-	Minerai de fer
1	-	91	-	-	-	Fer, acier et alliage
899	-	-	-	8 613	-	Autres minerais/prod. métalliques
5 102 471	-	5 843 923	-	6 884 989	-	Houille
-	-	-	-	35 603	-	Sable et gravier
1 181	-	-	-	-	-	Sel
3 585	-	528	-	695	-	Produits chimiques divers
364	-	3 693	-	9 536	-	Essence
10	-	25 372	-	27 359	-	Mazout
136 783	-	273 030	-	180 046	-	Coke de pétrole et de houille
-	-	36	-	-	-	Ciment et produits connexes
1 080	98.3	28	-	4	-	Machinerie/équip./cargaison divers
9 451 141	--	11 366 897	--	13 469 505	--	Total

Table H8

Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997

Commodity	Canadian port	Foreign country	1997		1996		1997 / 1996
			Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation
			t	%	t	%	%
Live animals							
	Halifax	Puerto Rico	500	28.2	-	0.0	...
	Vancouver	People R China	360	48.6	-	0.0	...
	Sorel	Spain	239	62.1	305	50.9	-21.6
	Saint John	Puerto Rico	230	75.1	183	81.4	25.7
	Saint John	United Kingdom	148	83.5	96	97.4	54.2
	Other routes		292	16.5	15	2.6	...
	Total		1 770	100.0	600	100.0	195.1
Meat and fish							
	Vancouver	Japan	169 494	26.5	149 068	27.7	13.7
	Vancouver	Hong Kong	57 487	35.5	19 134	31.3	200.4
	Halifax	Japan	35 201	41.0	33 259	37.5	5.8
	Montréal/Contrecoeur	Germany	29 402	45.6	23 087	41.8	27.4
	Argentia	Iceland	25 756	49.6	20 318	45.6	26.8
	Other routes		322 246	50.4	292 663	54.4	10.1
	Total		639 586	100.0	537 529	100.0	19.0
Dairy products							
	Québec/Lévis	Libya	23 593	16.0	14 426	13.5	63.5
	Groscacona	Libya	15 023	26.2	5 666	18.9	165.1
	Vancouver	Taiwan	13 565	35.3	4 632	23.2	192.8
	Vancouver	Hong Kong	9 692	41.9	3 175	26.2	205.3
	Vancouver	Japan	9 035	48.0	6 353	32.1	42.2
	Other routes		76 715	52.0	72 312	67.9	6.1
	Total		147 622	100.0	106 564	100.0	38.5
Barley							
	Prince Rupert	Saudi Arabia	515 781	17.8	451 087	17.0	14.3
	Vancouver	People R China	419 122	32.3	442 475	33.6	-5.3
	Baie-Comeau	Saudi Arabia	342 530	44.2	-	33.6	...
	Vancouver	Japan	338 927	55.9	286 336	44.4	18.4
	Thunder Bay	US Great Lakes	314 812	66.8	371 495	58.4	-15.3
	Other routes		961 952	33.2	1 106 007	41.6	-13.0
	Total		2 893 125	100.0	2 657 400	100.0	8.9
Corn							
	Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	16 045	16.9	26 009	2.9	-38.3
	Montréal/Contrecoeur	Germany	13 151	30.8	14 539	4.6	-9.5
	Montréal/Contrecoeur	Italy	12 440	43.9	9 864	5.7	26.1
	Sorel	Morocco	12 312	56.8	-	5.7	...
	Montréal/Contrecoeur	Belgium-Luxemb.	10 769	68.2	18 073	7.8	-40.4
	Other routes		30 183	31.8	814 787	92.2	-96.3
	Total		94 900	100.0	883 272	100.0	-89.3
Oats and rye							
	Thunder Bay	US Great Lakes	162 900	54.3	137 897	40.5	18.1
	Vancouver	Japan	61 086	74.6	111 941	73.3	-45.4
	Vancouver	US Pacific	11 843	78.5	894	73.6	...
	Prince Rupert	Korea South	11 796	82.5	11 779	77.0	0.1
	Vancouver	Colombia	9 717	85.7	7 521	79.2	29.2
	Other routes		42 912	14.3	70 832	20.8	-39.4
	Total		300 254	100.0	340 865	100.0	-11.9

Table H8

Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						Port canadien → Pays étranger
						Animaux vivants
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Halifax Porto Rico
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Vancouver Rép. Pop. Chine
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Sorel Espagne
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Saint John Porto Rico
102	31.2	36	8.6	-	0.0	Saint John Royaume-Uni
225	68.8	382	91.4	248	100.0	Autres routes
327	100.0	418	100.0	248	100.0	Total
						Viandes et poissons
137 623	30.5	105 894	26.8	91 669	22.9	Vancouver Japon
10 517	32.9	7 775	28.8	5 301	24.3	Vancouver Hong Kong
26 793	38.8	22 276	34.5	20 800	29.5	Halifax Japon
11 986	41.5	10 571	37.1	5 083	30.8	Montréal/Contrecoeur Allemagne
14 398	44.7	8 511	39.3	7 979	32.8	Argentia Islande
249 484	55.3	239 391	60.7	268 637	67.2	Autres routes
450 800	100.0	394 417	100.0	399 468	100.0	Total
						Produits laitiers
3 263	4.2	-	0.0	704	1.1	Québec/Lévis Libye
-	4.2	4 164	5.1	-	1.1	Groscacona Libye
5 027	10.6	3 977	10.0	9 115	15.4	Vancouver Taiwan
4 764	16.7	2 143	12.6	2 019	18.5	Vancouver Hong Kong
7 683	26.5	6 402	20.5	8 465	31.7	Vancouver Japon
57 607	73.5	64 821	79.5	43 646	68.3	Autres routes
78 344	100.0	81 507	100.0	63 950	100.0	Total
						Orge
-	0.0	361 600	12.3	893 954	30.7	Prince Rupert Arabie Saoudite
490 874	23.0	92 336	15.4	105 459	34.4	Vancouver Rép. Pop. Chine
-	23.0	-	15.4	-	34.4	Baie-Comeau Arabie Saoudite
219 581	33.3	379 999	28.4	579 182	54.3	Vancouver Japon
445 364	54.1	539 066	46.7	66 048	56.5	Thunder Bay É-U Grands Lacs
979 004	45.9	1 568 032	53.3	1 263 896	43.5	Autres routes
2 134 823	100.0	2 941 033	100.0	2 908 539	100.0	Total
						Maïs
17 993	1.3	8 235	2.1	9 098	1.0	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
11 379	2.2	14 241	5.7	21 345	3.4	Montréal/Contrecoeur Allemagne
7 770	2.8	3 041	6.5	6 355	4.2	Montréal/Contrecoeur Italie
-	2.8	-	6.5	-	4.2	Sorel Maroc
18 108	4.1	26 048	13.1	3 836	4.6	Montréal/Contrecoeur Belgique-Luxemb
1 290 640	95.9	341 710	86.9	844 572	95.4	Autres routes
1 345 891	100.0	393 274	100.0	885 206	100.0	Total
						Avoine et seigle
598 848	72.9	722 435	82.3	582 565	72.8	Thunder Bay É-U Grands Lacs
115 846	87.0	72 467	90.5	173 036	94.4	Vancouver Japon
4 525	87.5	-	90.5	3 159	94.8	Vancouver É-U Pacifique
25 987	90.7	11 060	91.8	5 333	95.5	Prince Rupert Corée Du Sud
774	90.8	485	91.8	-	95.5	Vancouver Colombie
75 708	9.2	71 560	8.2	36 118	4.5	Autres routes
821 689	100.0	878 008	100.0	800 211	100.0	Total

Table H8

Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Canadian port	Foreign country					
Wheat						
Vancouver	Japan	1 554 299	7.9	1 379 578	8.3	12.7
Vancouver	Indonesia	1 049 276	13.2	639 415	12.2	64.1
Prince Rupert	People R China	1 035 990	18.4	1 441 794	20.8	-28.1
Prince Rupert	Iran	929 616	23.1	123 200	21.6	654.6
Vancouver	Iran	871 714	27.5	673 735	25.6	29.4
Other routes		14 342 438	72.5	12 354 865	74.4	16.1
Total		19 783 334	100.0	16 612 587	100.0	19.1
Other cereals						
Vancouver	Japan	279 408	39.1	236 068	32.7	18.4
Prince Rupert	Brazil	57 482	47.1	15 117	34.7	280.2
Vancouver	Brazil	43 028	53.1	101 322	48.8	-57.5
Thunder Bay	Belgium-Luxemb.	39 246	58.6	24 230	52.1	62.0
Montréal/Contrecoeur	Haiti	31 595	63.1	-	52.1	...
Other routes		264 135	36.9	346 223	47.9	-23.7
Total		714 895	100.0	722 961	100.0	-1.1
Fruits/vegetables and food products						
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	163 537	8.8	154 929	9.4	5.6
Vancouver	India	139 529	16.4	92 854	15.0	50.3
Thunder Bay	Spain	123 511	23.0	35 961	17.2	243.5
Montréal/Contrecoeur	Belgium-Luxemb.	87 898	27.8	104 025	23.5	-15.5
Vancouver	Colombia	79 618	32.1	70 475	27.8	13.0
Other routes		1 257 112	67.9	1 192 312	72.2	5.4
Total		1 851 205	100.0	1 650 557	100.0	12.2
Beverages and tobacco						
Halifax	Jamaica	23 296	13.1	6 204	4.3	275.5
Halifax	US Pacific	21 462	25.2	9 349	10.7	129.6
Halifax	Cuba	16 969	34.7	4 930	14.0	244.2
Halifax	US Atl & Gulf	13 919	42.6	10 442	21.2	33.3
Vancouver	Hong Kong	11 625	49.1	4 818	24.5	141.3
Other routes		90 408	50.9	110 087	75.5	-17.9
Total		177 680	100.0	145 830	100.0	21.8
Crude animal products (inedible)						
Vancouver	Taiwan	37 469	32.8	28 698	28.4	30.6
Montréal/Contrecoeur	Italy	22 074	52.1	17 801	46.0	24.0
Vancouver	Japan	11 750	62.4	7 221	53.2	62.7
Vancouver	Korea South	10 292	71.4	9 964	63.1	3.3
Vancouver	Hong Kong	9 625	79.8	7 836	70.8	22.8
Other routes		23 035	20.2	29 458	29.2	-21.8
Total		114 246	100.0	100 978	100.0	13.1
Animal/vegetable oils, fats & waxes						
Vancouver	Korea South	130 706	20.3	92 581	21.6	41.2
Vancouver	Hong Kong	119 068	38.8	108 895	46.9	9.3
Vancouver	Japan	108 336	55.6	61 344	61.2	76.6
Vancouver	People R China	98 390	70.9	39 996	70.5	146.0
Vancouver	Belgium-Luxemb.	25 152	74.8	6 299	72.0	299.3
Other routes		162 218	25.2	120 239	28.0	34.9
Total		643 870	100.0	429 354	100.0	50.0

Table H8

Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Cumulative		Cumulative		Cumulative		
Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%	
Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif		
t	%	t	%	t	%	
						Port canadien → Pays étranger
						Blé
1 183 890	6.2	1 434 384	7.0	1 463 830	7.9	Vancouver Japon
484 745	8.8	591 113	9.8	682 505	11.6	Vancouver Indonésie
1 984 111	19.3	1 961 579	19.4	1 012 260	17.1	Prince Rupert Rép. Pop. Chine
557 866	22.2	771 280	23.1	169 175	18.0	Prince Rupert Iran
713 913	26.0	868 040	27.3	437 290	20.3	Vancouver Iran
14 032 323	74.0	14 956 260	72.7	14 743 591	79.7	Autres routes
18 956 848	100.0	20 582 657	100.0	18 508 650	100.0	Total
						Autres céréales
268 229	42.8	228 235	35.5	247 887	45.0	Vancouver Japon
-	42.8	-	35.5	-	45.0	Prince Rupert Brésil
67 291	53.6	34 526	40.9	10 000	46.9	Vancouver Brésil
37 353	59.6	36 592	46.6	34 521	53.1	Thunder Bay Belgique-Luxemb
-	59.6	-	46.6	-	53.1	Montréal/Contrecoeur Haïti
253 224	40.4	343 542	53.4	258 029	46.9	Autres routes
626 096	100.0	642 895	100.0	550 436	100.0	Total
						Fruits/légumes & prod. alimentaires
136 633	7.3	68 514	4.0	74 397	6.2	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
66 018	10.9	42 443	6.5	25 267	8.3	Vancouver Inde
75 857	15.0	172 692	16.6	137 387	19.8	Thunder Bay Espagne
124 017	21.6	151 485	25.5	27 541	22.1	Montréal/Contrecoeur Belgique-Luxemb
33 917	23.4	21 708	26.7	22 258	23.9	Vancouver Colombie
1 425 532	76.6	1 252 297	73.3	911 793	76.1	Autres routes
1 861 974	100.0	1 709 139	100.0	1 198 642	100.0	Total
						Boissons et tabacs
22	0.0	5	0.0	154	0.2	Halifax Jamaïque
4 941	3.4	7 866	5.1	3 909	4.5	Halifax É-U Pacifique
12 061	11.8	7 086	9.8	10 549	16.1	Halifax Cuba
6 102	16.1	11 242	17.1	13 048	30.5	Halifax É-U Atl & Golfe
5 182	19.7	3 278	19.3	341	30.8	Vancouver Hong Kong
115 546	80.3	123 636	80.7	62 813	69.2	Autres routes
143 853	100.0	153 114	100.0	90 814	100.0	Total
						Prod. d'orig. animale (non-comest.)
15 122	20.0	15 911	21.2	19 524	29.1	Vancouver Taïwan
18 449	44.5	12 104	37.3	6 199	38.3	Montréal/Contrecoeur Italie
5 624	52.0	6 507	45.9	7 481	49.5	Vancouver Japon
2 464	55.2	781	46.9	2 103	52.6	Vancouver Corée Du Sud
9 566	67.9	7 054	56.3	3 386	57.6	Vancouver Hong Kong
24 210	32.1	32 847	43.7	28 437	42.4	Autres routes
75 434	100.0	75 205	100.0	67 129	100.0	Total
						Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
35 501	8.8	10 274	5.8	12 346	4.4	Vancouver Corée Du Sud
3 890	9.7	1 655	6.7	129	4.4	Vancouver Hong Kong
72 217	27.5	44 059	31.6	64 762	27.4	Vancouver Japon
121 091	57.4	11 683	38.2	8 610	30.5	Vancouver Rép. Pop. Chine
-	57.4	-	38.2	-	30.5	Vancouver Belgique-Luxemb
172 443	42.6	109 599	61.8	195 682	69.5	Autres routes
405 142	100.0	177 270	100.0	281 528	100.0	Total

Table H8

Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Canadian port → Foreign country						
Flaxseed						
Thunder Bay	Belgium-Luxemb.	405 024	61.7	232 765	43.6	74.0
Vancouver	Japan	82 105	74.2	71 905	57.1	14.2
Thunder Bay	Netherlands	49 852	81.8	67 523	69.8	-26.2
Thunder Bay	United Kingdom	34 788	87.1	41 194	77.5	-15.6
Vancouver	Belgium-Luxemb.	28 758	91.4	92 816	94.9	-69.0
Other routes		56 275	8.6	27 267	5.1	106.4
Total		656 802	100.0	533 470	100.0	23.1
Rapeseed						
Vancouver	Japan	1 760 515	78.1	1 636 046	63.7	7.6
Vancouver	Mexico	286 322	90.9	459 594	81.6	-37.7
Thunder Bay	Mexico	112 464	95.8	64 319	84.1	74.9
Vancouver	Korea South	31 573	97.3	34 623	85.5	-8.8
Thunder Bay	Japan	17 238	98.0	-	85.5	...
Other routes		44 682	2.0	372 254	14.5	-88.0
Total		2 252 795	100.0	2 566 836	100.0	-12.2
Fodder and feed (incl. soya beans)						
Vancouver	Japan	839 047	26.6	763 857	20.6	9.8
Port-Cartier	Netherlands	255 227	34.8	830 013	42.9	-69.3
Baie-Comeau	Netherlands	164 693	40.0	60 500	44.5	172.2
Port-Cartier	Germany	141 127	44.5	75 738	46.5	86.3
Vancouver	Korea South	108 081	47.9	120 728	49.8	-10.5
Other routes		1 640 427	52.1	1 865 955	50.2	-12.1
Total		3 148 602	100.0	3 716 790	100.0	-15.3
Logs, bolts, and other wood						
Vancouver	Japan	394 116	30.7	363 054	26.2	8.6
Vancouver	US Pacific	98 265	38.3	128 454	35.4	-23.5
Vancouver	Korea South	58 209	42.9	52 034	39.2	11.9
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	47 192	46.5	58 504	43.4	-19.3
Montréal/Contrecoeur	Italy	46 300	50.1	49 189	46.9	-5.9
Other routes		640 615	49.9	736 944	53.1	-13.1
Total		1 284 696	100.0	1 388 178	100.0	-7.5
Pulpwood						
Vancouver	Japan	426 849	51.7	554 860	60.8	-23.1
Vancouver	US Pacific	203 582	76.3	221 024	85.0	-7.9
Kitimat	Japan	59 450	83.5	39 839	89.3	49.2
Fraser River	US Atl & Gulf	36 000	87.9	-	89.3	...
Sheet Harbour	Japan	23 368	90.7	-	89.3	...
Other routes		76 646	9.3	97 474	10.7	-21.4
Total		825 894	100.0	913 197	100.0	-9.6
Woodpulp						
Vancouver	Japan	729 963	10.9	674 344	10.0	8.2
Vancouver	Germany	336 820	15.9	298 947	14.4	12.7
Vancouver	Korea South	330 862	20.8	356 003	19.7	-7.1
Squamish	Japan	289 625	25.1	279 505	23.8	3.6
Vancouver	Belgium-Luxemb.	188 273	27.9	174 908	26.4	7.6
Other routes		4 841 453	72.1	4 977 202	73.6	-2.7
Total		6 716 996	100.0	6 760 908	100.0	-0.6

Table H8

Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	
	Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						Port canadien → Pays étranger
						Graines de lin
295 604	48.6	363 452	57.9	239 400	65.4	Thunder Bay Belgique-Luxemb
66 713	59.6	73 914	69.7	71 079	84.8	Vancouver Japon
22 395	63.2	29 255	74.4	-	84.8	Thunder Bay Pays-Bas
5 100	64.1	7 718	75.6	-	84.8	Thunder Bay Royaume-Uni
75 986	76.6	35 140	81.2	27 867	92.4	Vancouver Belgique-Luxemb
142 610	23.4	117 769	18.8	27 885	7.6	Autres routes
608 408	100.0	627 248	100.0	366 231	100.0	Total
						Graines de colza
1 815 674	62.4	1 638 627	42.2	1 524 698	61.9	Vancouver Japon
368 485	75.0	452 454	53.9	307 973	74.5	Vancouver Mexique
18 821	75.7	17 500	54.3	-	74.5	Thunder Bay Mexique
6 308	75.9	14 050	54.7	38 118	76.0	Vancouver Corée Du Sud
-	75.9	-	54.7	-	76.0	Thunder Bay Japon
702 457	24.1	1 759 465	45.3	590 444	24.0	Autres routes
2 911 745	100.0	3 882 095	100.0	2 461 233	100.0	Total
						Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
805 184	19.4	867 534	29.8	737 070	33.2	Vancouver Japon
484 558	31.1	193 350	36.4	98 679	37.6	Port-Cartier Pays-Bas
-	31.1	118 318	40.5	185 629	45.9	Baie-Comeau Pays-Bas
-	31.1	-	40.5	-	45.9	Port-Cartier Allemagne
113 923	33.9	111 446	44.3	71 722	49.2	Vancouver Corée Du Sud
2 741 667	66.1	1 620 904	55.7	1 130 208	50.8	Autres routes
4 145 332	100.0	2 911 552	100.0	2 223 309	100.0	Total
						Billes, billots et autres bois
225 971	16.1	179 345	14.6	287 401	20.1	Vancouver Japon
108 943	23.9	47 502	18.5	152 677	30.7	Vancouver É-U Pacifique
22 295	25.4	7 247	19.1	56 623	34.7	Vancouver Corée Du Sud
48 524	28.9	24 941	21.1	16 622	35.9	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
51 281	32.6	43 796	24.7	29 593	37.9	Montréal/Contrecoeur Italie
946 872	67.4	923 907	75.3	888 641	62.1	Autres routes
1 403 887	100.0	1 226 739	100.0	1 431 558	100.0	Total
						Bois à pâte
526 614	56.1	649 213	67.5	844 306	57.7	Vancouver Japon
174 663	74.7	25 099	70.1	216 494	72.5	Vancouver É-U Pacifique
64 222	81.5	116 578	82.2	191 627	85.6	Kitimat Japon
-	81.5	-	82.2	-	85.6	Fraser River É-U Atl & Golfe
-	81.5	-	82.2	-	85.6	Sheet Harbour Japon
173 528	18.5	170 854	17.8	209 944	14.4	Autres routes
939 027	100.0	961 744	100.0	1 462 370	100.0	Total
						Pâte de bois
775 284	11.4	825 007	12.6	560 761	10.7	Vancouver Japon
295 331	15.8	273 741	16.8	238 203	15.3	Vancouver Allemagne
348 021	20.9	334 090	21.9	204 695	19.2	Vancouver Corée Du Sud
262 639	24.8	271 344	26.1	228 748	23.6	Squamish Japon
188 570	27.5	164 094	28.6	115 278	25.8	Vancouver Belgique-Luxemb
4 921 120	72.5	4 669 713	71.4	3 877 328	74.2	Autres routes
6 790 965	100.0	6 537 988	100.0	5 225 012	100.0	Total

Table H8

Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Canadian port → Foreign country						
Newsprint						
Corner Brook	US Atl & Gulf	262 356	7.9	184 624	5.8	42.1
Port Mellon	Japan	142 384	12.2	116 302	9.5	22.4
Baie-Comeau	US Atl & Gulf	130 458	16.1	123 239	13.4	5.9
Vancouver	Hong Kong	123 798	19.8	56 256	15.2	120.1
Crofton	US Pacific	114 742	23.3	182 303	20.9	-37.1
Other routes		2 550 078	76.7	2 508 051	79.1	1.7
Total		3 323 817	100.0	3 170 775	100.0	4.8
Other paper and paper board						
Kitimat	Korea South	94 051	7.9	82 870	7.2	13.5
Kitimat	Belgium-Luxemb.	93 068	15.7	105 632	16.3	-11.9
Montréal/Contrecoeur	Belgium-Luxemb.	68 233	21.5	61 383	21.6	11.2
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	58 750	26.4	59 164	26.7	-0.7
Vancouver	Hong Kong	46 579	30.3	23 823	28.8	95.5
Other routes		828 430	69.7	823 495	71.2	0.6
Total		1 189 112	100.0	1 156 366	100.0	2.8
Lumber and sawn timber						
Vancouver	Japan	1 819 174	36.5	2 315 384	41.4	-21.4
Fraser River	Japan	391 599	44.4	305 626	46.9	28.1
Nanaimo	Japan	387 097	52.1	478 333	55.4	-19.1
Prince Rupert	Japan	201 208	56.2	271 513	60.3	-25.9
Cowichan Bay	US Atl & Gulf	154 553	59.3	66 416	61.5	132.7
Other routes		2 030 923	40.7	2 155 819	38.5	-5.8
Total		4 984 554	100.0	5 593 091	100.0	-10.9
Iron ore						
Sept-Îles/Pte-Noire	US Great Lakes	4 471 536	13.6	4 773 929	16.2	-6.3
Sept-Îles/Pte-Noire	Netherlands	3 834 717	25.3	3 092 387	26.6	24.0
Sept-Îles/Pte-Noire	US Atl & Gulf	3 683 071	36.5	3 054 400	37.0	20.6
Port-Cartier	Netherlands	3 267 352	46.4	2 583 635	45.7	26.5
Port-Cartier	United Kingdom	3 240 743	56.3	2 511 074	54.2	29.1
Other routes		14 377 836	43.7	13 520 744	45.8	6.3
Total		32 875 255	100.0	29 536 169	100.0	11.3
Iron, steel, and alloys						
Sault Ste. Marie	US Great Lakes	124 411	8.6	92 653	6.8	34.3
Vancouver	US Pacific	114 511	16.5	112 931	15.1	1.4
Québec/Lévis	Turkey	113 430	24.3	-	15.1	...
Sorel	US Great Lakes	106 582	31.6	109 016	23.1	-2.2
Sorel	Belgium-Luxemb.	65 195	36.1	89 044	29.6	-26.8
Other routes		926 580	63.9	958 164	70.4	-3.3
Total		1 450 709	100.0	1 361 807	100.0	6.5
Aluminum ore and basic products						
Kitimat	Japan	169 825	26.4	162 749	28.4	4.3
Sept-Îles/Pte-Noire	Netherlands	108 958	43.4	120 795	49.5	-9.8
Québec/Lévis	US Great Lakes	76 201	55.2	21 150	53.2	260.3
Kitimat	Korea South	60 629	64.6	66 533	64.8	-8.9
Sept-Îles/Pte-Noire	US Great Lakes	55 427	73.3	30 041	70.0	84.5
Other routes		171 926	26.7	171 628	30.0	0.2
Total		642 967	100.0	572 895	100.0	12.2

Table H8

Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Cumulative		Cumulative		Cumulative		
Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%	
Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif		
t	%	t	%	t	%	
						Port canadien → Pays étranger
						Papier journal
213 194	6.7	166 044	5.0	147 470	4.5	Corner Brook É-U Atl & Golfe
130 512	10.8	96 038	7.9	117 701	8.0	Port Mellon Japon
105 929	14.1	124 562	11.6	134 610	12.1	Baie-Comeau É-U Atl & Golfe
50 689	15.7	37 136	12.8	19 626	12.7	Vancouver Hong Kong
224 901	22.8	259 020	20.6	290 476	21.4	Crofton É-U Pacifique
2 459 862	77.2	2 636 323	79.4	2 603 259	78.6	Autres routes
3 185 088	100.0	3 319 123	100.0	3 313 142	100.0	Total
						Autre papier et carton
92 947	9.7	82 998	8.3	69 016	7.8	Kitimat Corée Du Sud
90 734	19.1	113 843	19.7	114 942	20.7	Kitimat Belgique-Luxemb
70 581	26.4	128 541	32.5	13 762	22.3	Montréal/Contrecoeur Belgique-Luxemb
41 802	30.8	29 436	35.4	36 570	26.4	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
13 047	32.1	13 096	36.8	9 099	27.4	Vancouver Hong Kong
652 696	67.9	633 028	63.2	644 511	72.6	Autres routes
961 807	100.0	1 000 942	100.0	887 900	100.0	Total
						Bois de construction et sciage
2 014 964	35.9	1 734 965	32.9	1 376 815	24.1	Vancouver Japon
399 374	43.0	309 619	38.8	664 500	35.8	Fraser River Japon
469 403	51.3	456 859	47.4	411 545	43.0	Nanaimo Japon
284 459	56.4	277 538	52.7	322 255	48.6	Prince Rupert Japon
119 641	58.5	149 734	55.6	36 766	49.2	Cowichan Bay É-U Atl & Golfe
2 330 167	41.5	2 343 090	44.4	2 897 612	50.8	Autres routes
5 618 008	100.0	5 271 804	100.0	5 709 494	100.0	Total
						Minerai de fer
3 814 536	12.4	4 085 205	12.9	2 440 418	8.9	Sept-Îles/Pte-Noire É-U Grands Lacs
3 124 384	22.6	2 961 795	22.2	3 123 279	20.4	Sept-Îles/Pte-Noire Pays-Bas
3 454 712	33.9	4 189 553	35.4	4 117 012	35.5	Sept-Îles/Pte-Noire É-U Atl & Golfe
2 824 725	43.1	3 089 272	45.1	3 046 007	46.6	Port-Cartier Pays-Bas
2 918 166	52.6	2 427 102	52.8	2 101 164	54.3	Port-Cartier Royaume-Uni
14 554 801	47.4	15 000 334	47.2	12 474 739	45.7	Autres routes
30 691 325	100.0	31 753 261	100.0	27 302 619	100.0	Total
						Fer, acier et alliage
90 666	5.5	35 524	3.0	84 583	5.1	Sault Ste.Marie É-U Grands Lacs
28 728	7.2	28 910	5.5	80 414	10.0	Vancouver É-U Pacifique
108 642	13.8	151 364	18.3	65 201	13.9	Québec/Lévis Turquie
113 289	20.7	106 319	27.3	51 817	17.0	Sorel É-U Grands Lacs
76 065	25.3	32 436	30.0	20 665	18.3	Sorel Belgique-Luxemb
1 230 621	74.7	825 996	70.0	1 351 922	81.7	Autres routes
1 648 011	100.0	1 180 549	100.0	1 654 603	100.0	Total
						Minerai et produits d'aluminium
163 297	30.9	154 701	29.5	174 002	24.8	Kitimat Japon
103 916	50.6	108 733	50.2	107 190	40.1	Sept-Îles/Pte-Noire Pays-Bas
25 300	55.4	-	50.2	52 000	47.5	Québec/Lévis É-U Grands Lacs
55 187	65.9	62 296	62.0	48 531	54.4	Kitimat Corée Du Sud
6 043	67.0	6 441	63.3	20 604	57.4	Sept-Îles/Pte-Noire É-U Grands Lacs
174 013	33.0	192 840	36.7	298 799	42.6	Autres routes
527 755	100.0	525 010	100.0	701 126	100.0	Total

Table H8

Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Canadian port	→ Foreign country					
Other ores & base metal products						
Vancouver	Japan	430 199	12.3	448 762	11.9	-4.1
Belledune	Belgium-Luxemb.	244 515	19.3	51 032	13.2	379.1
Hamilton	US Great Lakes	172 427	24.2	116 291	16.3	48.3
Sorel	France	157 679	28.7	228 846	22.4	-31.1
Cornwallis Island	Belgium-Luxemb.	150 927	33.0	47 766	23.6	216.0
Other routes		2 346 336	67.0	2 883 035	76.4	-18.6
Total		3 502 083	100.0	3 775 732	100.0	-7.2
Coal						
Vancouver	Japan	11 951 046	32.8	12 957 038	38.1	-7.8
Prince Rupert	Japan	6 367 485	50.3	5 045 742	52.9	26.2
Vancouver	Korea South	5 959 653	66.7	5 843 637	70.1	2.0
Vancouver	United Kingdom	1 464 137	70.7	1 288 581	73.9	13.6
Vancouver	Brazil	1 297 418	74.3	1 183 147	77.4	9.7
Other routes		9 373 588	25.7	7 706 585	22.7	21.6
Total		36 413 327	100.0	34 024 729	100.0	7.0
Crude petroleum						
Port Hawkesbury	US Atl & Gulf	7 060 817	85.0	2 698 290	60.7	161.7
Vancouver	US Pacific	331 524	89.0	315 279	67.8	5.2
Cohasset	US Atl & Gulf	313 234	92.8	326 391	75.2	-4.0
Cohasset	Netherlands	269 528	96.0	525 771	87.0	-48.7
Vancouver	US Atl & Gulf	219 724	98.6	335 397	94.6	-34.5
Other routes		113 036	1.4	240 604	5.4	-53.0
Total		8 307 863	100.0	4 441 733	100.0	87.0
Limestone						
Blubber Bay	US Pacific	1 653 888	62.3	1 397 246	58.3	18.4
Beale Cove	US Pacific	547 915	83.0	627 472	84.5	-12.7
Butterfly Bay	US Pacific	112 944	87.2	116 120	89.3	-2.7
Meldrum Bay	US Great Lakes	83 537	90.4	116 641	94.2	-28.4
Corner Brook	Trinidad-Tobago	78 532	93.3	-	94.2	...
Other routes		177 432	6.7	138 694	5.8	27.9
Total		2 654 250	100.0	2 396 172	100.0	10.8
Sand and gravel						
Victoria	US Pacific	717 092	46.6	694 365	64.7	3.3
Whitefish	US Great Lakes	223 207	61.2	65 098	70.8	242.9
Bayside	US Atl & Gulf	169 258	72.2	60 219	76.4	181.1
Port Hawkesbury	Jamaica	102 044	78.8	-	76.4	...
Jervis Inlet	US Pacific	88 861	84.6	34 630	79.6	156.6
Other routes		236 809	15.4	219 012	20.4	8.1
Total		1 537 271	100.0	1 073 324	100.0	43.2
Gypsum						
Halifax	US Atl & Gulf	2 941 816	47.2	2 625 008	47.3	12.1
Hantsport	US Atl & Gulf	1 730 505	75.0	1 495 942	74.2	15.7
Port Hawkesbury	US Atl & Gulf	873 237	89.0	786 225	88.3	11.1
Little Narrows	US Atl & Gulf	575 379	98.2	536 354	98.0	7.3
Victoria	US Pacific	71 200	99.4	45 655	98.8	56.0
Other routes		39 754	0.6	65 561	1.2	-39.4
Total		6 231 891	100.0	5 554 745	100.0	12.2

Table H8

Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						Port canadien → Pays étranger
						Autres minerais/prod. métalliques
400 181	10.5	342 738	11.0	483 236	13.6	Vancouver Japon
-	10.5	-	11.0	-	13.6	Belledune Belgique-Luxemb
237 202	16.8	232 577	18.4	167 225	18.3	Hamilton É-U Grands Lacs
248 979	23.3	142 729	23.0	153 027	22.6	Sorel France
-	23.3	-	23.0	-	22.6	Cornwallis Island Belgique-Luxemb
2 916 049	76.7	2 401 983	77.0	2 752 420	77.4	Autres routes
3 802 411	100.0	3 120 027	100.0	3 555 908	100.0	Total
						Houille
11 860 349	35.1	10 530 163	33.3	10 378 041	37.4	Vancouver Japon
5 843 923	52.4	6 884 989	55.0	5 526 042	57.3	Prince Rupert Japon
6 067 241	70.4	5 816 369	73.4	5 976 307	78.8	Vancouver Corée Du Sud
1 431 859	74.6	992 403	76.5	722 210	81.4	Vancouver Royaume-Uni
1 161 837	78.1	1 251 642	80.5	676 208	83.8	Vancouver Brésil
7 408 905	21.9	6 183 391	19.5	4 496 790	16.2	Autres routes
33 774 114	100.0	31 658 957	100.0	27 775 598	100.0	Total
						Pétrole brut
4 915 103	87.3	1 902 006	70.9	-	0.0	Port Hawkesbury É-U Atl & Golfe
359 466	93.7	118 595	75.4	462 173	35.1	Vancouver É-U Pacifique
73 945	95.0	434 300	91.6	394 813	65.1	Cohasset É-U Atl & Golfe
-	95.0	-	91.6	-	65.1	Cohasset Pays-Bas
159 587	97.8	114 602	95.8	222 421	82.0	Vancouver É-U Atl & Golfe
122 137	2.2	111 371	4.2	236 679	18.0	Autres routes
5 630 238	100.0	2 680 874	100.0	1 316 086	100.0	Total
						Castines
1 175 530	41.8	1 275 865	49.3	812 293	34.9	Blubber Bay É-U Pacifique
627 499	64.0	632 941	73.8	535 964	57.9	Beale Cove É-U Pacifique
110 042	68.0	100 697	77.7	111 312	62.7	Butterfly Bay É-U Pacifique
213 975	75.6	32 991	79.0	83 538	66.3	Meldrum Bay É-U Grands Lacs
-	75.6	-	79.0	-	66.3	Corner Brook Trinidad-Tobago
688 289	24.4	544 371	21.0	784 797	33.7	Autres routes
2 815 335	100.0	2 586 865	100.0	2 327 904	100.0	Total
						Sable et gravier
443 838	56.4	424 320	49.2	407 648	57.3	Victoria É-U Pacifique
-	56.4	-	49.2	-	57.3	Whitefish É-U Grands Lacs
-	56.4	-	49.2	-	57.3	Bayside É-U Atl & Golfe
-	56.4	-	49.2	-	57.3	Port Hawkesbury Jamaïque
17 295	58.6	36 265	53.4	22 609	60.5	Jervis Inlet É-U Pacifique
326 001	41.4	401 276	46.6	280 990	39.5	Autres routes
787 135	100.0	861 861	100.0	711 247	100.0	Total
						Gypse
2 856 919	48.8	2 907 595	47.2	2 338 152	41.5	Halifax É-U Atl & Golfe
1 629 944	76.6	1 697 572	74.7	1 619 798	70.2	Hantsport É-U Atl & Golfe
744 598	89.3	862 842	88.7	688 816	82.4	Port Hawkesbury É-U Atl & Golfe
549 121	98.7	611 258	98.6	599 205	93.0	Little Narrows É-U Atl & Golfe
16 900	99.0	9 600	98.8	38 754	93.7	Victoria É-U Pacifique
59 989	1.0	76 569	1.2	353 725	6.3	Autres routes
5 857 472	100.0	6 165 437	100.0	5 638 450	100.0	Total

Table H8

Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Canadian port → Foreign country						
Phosphate rocks						
Montréal/Contrecoeur	Belgium-Luxemb.	5 764	80.1	4 310	90.6	33.7
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	1 364	99.0	328	97.5	315.5
Montréal/Contrecoeur	Spain	50	99.7	-	97.5	...
Montréal/Contrecoeur	Italy	21	100.0	-	97.5	...
Montréal/Contrecoeur	France	-	100.0	10	97.7	-100.0
Other routes		-	0.0	109	2.3	-100.0
Total		7 200	100.0	4 758	100.0	51.3
Salt						
Goderich	US Great Lakes	2 676 367	76.3	2 586 924	73.8	3.5
Windsor Ont.	US Great Lakes	625 722	94.1	616 568	91.4	1.5
Saint John	US Atl & Gulf	192 133	99.6	264 480	98.9	-27.4
Vancouver	US Pacific	7 666	99.8	15 762	99.4	-51.4
Saint John	Puerto Rico	1 465	99.8	2 039	99.5	-28.2
Other routes		5 511	0.2	19 186	0.5	-71.3
Total		3 508 863	100.0	3 504 958	100.0	0.1
Sulphur						
Vancouver	Brazil	991 144	18.0	803 401	15.5	23.4
Vancouver	Morocco	973 222	35.6	934 614	33.5	4.1
Vancouver	Tunisia	706 918	48.5	425 657	41.7	66.1
Vancouver	South Africa	458 935	56.8	514 907	51.6	-10.9
Vancouver	Israel	448 200	64.9	153 000	54.5	192.9
Other routes		1 933 841	35.1	2 360 266	45.5	-18.1
Total		5 512 260	100.0	5 191 845	100.0	6.2
Oth. non-metallic mineral products						
Meldrum Bay	US Great Lakes	1 687 534	34.3	1 391 796	35.0	21.2
Port Colborne	US Great Lakes	432 783	43.1	554 307	48.9	-21.9
Port Hawkesbury	US Atl & Gulf	373 669	50.7	253 230	55.3	47.6
Saint John	US Atl & Gulf	360 027	58.0	338 457	63.8	6.4
Corner Brook	Mexico	249 148	63.0	-	63.8	...
Other routes		1 819 917	37.0	1 439 405	36.2	26.4
Total		4 923 078	100.0	3 977 194	100.0	23.8
Potassium chloride						
Vancouver	People R China	1 920 742	31.4	1 103 771	19.1	74.0
Saint John	Brazil	620 400	41.5	592 600	29.3	4.7
Vancouver	Japan	381 553	47.8	493 594	37.8	-22.7
Thunder Bay	US Great Lakes	365 026	53.7	330 521	43.6	10.4
Vancouver	Brazil	359 250	59.6	355 680	49.7	1.0
Other routes		2 470 559	40.4	2 909 953	50.3	-15.1
Total		6 117 530	100.0	5 786 119	100.0	5.7
Miscellaneous chemicals						
Vancouver	Japan	727 178	13.6	772 694	14.1	-5.9
Kitimat	US Pacific	586 108	24.6	418 666	21.7	40.0
Vancouver	US Pacific	476 999	33.5	478 411	30.4	-0.3
Montréal/Contrecoeur	US Atl & Gulf	386 758	40.7	496 059	39.5	-22.0
Kitimat	Japan	339 863	47.1	306 602	45.1	10.8
Other routes		2 829 374	52.9	3 014 812	54.9	-6.2
Total		5 346 280	100.0	5 487 244	100.0	-2.6

Table H8

Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Cumulative Tonnage	%	Cumulative Tonnage	%	Cumulative Tonnage	%	
Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif		
t	%	t	%	t	%	
						Port canadien → Pays étranger
						Roches phosphatées
5 410	90.9	7 165	97.6	1 127	17.8	Montréal/Contrecoeur Belgique-Luxemb
474	98.9	63	98.4	333	23.1	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
-	98.9	-	98.4	221	26.6	Montréal/Contrecoeur Espagne
18	99.2	-	98.4	37	27.2	Montréal/Contrecoeur Italie
-	99.2	-	98.4	221	30.7	Montréal/Contrecoeur France
49	0.8	117	1.6	4 387	69.3	Autres routes
5 951	100.0	7 344	100.0	6 326	100.0	Total
						Sel
1 571 344	65.1	1 895 774	55.1	1 699 328	54.0	Goderich É-U Grands Lacs
502 966	86.0	712 479	75.8	841 816	80.8	Windsor Ont. É-U Grands Lacs
156 242	92.4	234 935	82.7	232 779	88.2	Saint John É-U Atl & Golfe
14 515	93.0	-	82.7	-	88.2	Vancouver É-U Pacifique
2 416	93.1	1 961	82.7	45	88.2	Saint John Porto Rico
165 485	6.9	594 887	17.3	372 107	11.8	Autres routes
2 412 967	100.0	3 440 035	100.0	3 146 075	100.0	Total
						Soufre
859 846	17.6	587 546	15.3	434 426	14.4	Vancouver Brésil
869 588	35.4	779 770	35.5	815 784	41.5	Vancouver Maroc
63 600	36.7	306 772	43.5	130 569	45.8	Vancouver Tunisie
597 976	49.0	373 959	53.2	266 590	54.7	Vancouver Afrique du Sud
234 205	53.8	256 100	59.8	198 599	61.3	Vancouver Israël
2 254 504	46.2	1 546 256	40.2	1 166 608	38.7	Autres routes
4 879 719	100.0	3 850 403	100.0	3 012 576	100.0	Total
						Autres prod. minéraux non-métal.
731 913	22.7	690 561	22.9	559 419	21.4	Meldrum Bay É-U Grands Lacs
279 374	31.4	365 695	35.1	269 455	31.7	Port Colborne É-U Grands Lacs
606 891	50.3	295 560	44.9	388 498	46.5	Port Hawkesbury É-U Atl & Golfe
320 617	60.2	463 378	60.3	187 273	53.7	Saint John É-U Atl & Golfe
-	60.2	-	60.3	-	53.7	Corner Brook Mexique
1 280 827	39.8	1 193 995	39.7	1 213 196	46.3	Autres routes
3 219 622	100.0	3 009 189	100.0	2 617 842	100.0	Total
						Chlorure de potassium (potasse)
2 087 707	32.1	1 743 217	27.4	679 906	15.0	Vancouver Rép. Pop. Chine
537 257	40.3	478 853	35.0	323 155	22.2	Saint John Brésil
417 520	46.7	500 562	42.8	723 525	38.2	Vancouver Japon
441 306	53.5	368 715	48.6	355 096	46.0	Thunder Bay É-U Grands Lacs
161 900	56.0	140 000	50.8	-	46.0	Vancouver Brésil
2 863 288	44.0	3 125 172	49.2	2 443 225	54.0	Autres routes
6 508 978	100.0	6 356 518	100.0	4 524 907	100.0	Total
						Produits chimiques divers
852 570	16.0	771 388	15.7	716 643	17.9	Vancouver Japon
664 122	28.5	634 650	28.7	747 294	36.5	Kitimat É-U Pacifique
352 989	35.2	394 626	36.7	136 515	39.9	Vancouver É-U Pacifique
390 452	42.5	161 135	40.0	59 494	41.4	Montréal/Contrecoeur É-U Atl & Golfe
338 385	48.9	436 693	48.9	357 915	50.3	Kitimat Japon
2 714 640	51.1	2 505 119	51.1	1 992 438	49.7	Autres routes
5 313 157	100.0	4 903 611	100.0	4 010 299	100.0	Total

Table H8

Cargo Loaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Concluded

Commodity	1997		1996		1997 / 1996 Variation	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %		
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
Canadian port → Foreign country						
Gasoline						
Saint John	US Atl & Gulf	2 354 261	57.2	2 384 296	57.8	-1.3
Come-By-Chance	US Atl & Gulf	1 327 703	89.5	1 243 105	87.9	6.8
Vancouver	US Pacific	160 781	93.4	147 481	91.5	9.0
Halifax	US Atl & Gulf	86 069	95.5	35 970	92.4	139.3
Nanticoke	US Great Lakes	78 635	97.4	118 548	95.3	-33.7
Other routes		106 787	2.6	195 142	4.7	-45.3
Total		4 114 237	100.0	4 124 542	100.0	-0.2
Fuel oil						
Saint John	US Atl & Gulf	2 371 991	37.0	2 434 468	38.6	-2.6
Come-By-Chance	US Atl & Gulf	1 769 406	64.7	1 705 707	65.6	3.7
Saint John	Brazil	536 936	73.1	413 649	72.2	29.8
Québec/Lévis	US Atl & Gulf	331 187	78.2	390 485	78.4	-15.2
Vancouver	US Pacific	209 392	81.5	260 156	82.5	-19.5
Other routes		1 184 256	18.5	1 103 147	17.5	7.4
Total		6 403 168	100.0	6 307 611	100.0	1.5
Coke of petroleum and coal						
Prince Rupert	Japan	308 812	43.5	136 783	28.9	125.8
Vancouver	Japan	131 391	62.0	50 087	39.5	162.3
Thunder Bay	US Great Lakes	98 678	75.9	77 796	56.0	26.8
Bécancour	US Great Lakes	59 770	84.3	12 753	58.7	368.7
Sault Ste.Marie	Netherlands	40 669	90.1	23 055	63.5	76.4
Other routes		70 588	9.9	172 411	36.5	-59.1
Total		709 908	100.0	472 885	100.0	50.1
Cement and related products						
Picton	US Great Lakes	767 321	21.9	669 553	16.4	14.6
Bath	US Great Lakes	567 181	38.1	538 881	29.6	5.3
Bowmanville	US Great Lakes	528 694	53.2	855 787	50.5	-38.2
Port Hawkesbury	US Atl & Gulf	425 703	65.4	722 506	68.2	-41.1
Clarkson	US Great Lakes	344 023	75.2	242 640	74.1	41.8
Other routes		868 861	24.8	1 057 479	25.9	-17.8
Total		3 501 784	100.0	4 086 846	100.0	-14.3
Machinery/equip. & misc. cargo						
Montréal/Contrecoeur	Belgium-Luxemb.	432 246	16.8	409 539	15.7	5.5
Montréal/Contrecoeur	United Kingdom	295 302	28.3	284 401	26.7	3.8
Vancouver	Japan	188 761	35.6	123 941	31.4	52.3
Halifax	US Atl & Gulf	169 258	42.2	311 947	43.4	-45.7
Halifax	Belgium-Luxemb.	129 356	47.3	100 341	47.3	28.9
Other routes		1 355 454	52.7	1 372 192	52.7	-1.2
Total		2 570 378	100.0	2 602 362	100.0	-1.2
All commodities						
Vancouver	Japan	22 690 159	12.1	23 763 316	13.6	-4.5
Port Hawkesbury	US Atl & Gulf	8 733 426	16.7	4 577 892	16.3	90.8
Vancouver	Korea South	7 815 080	20.9	7 802 082	20.7	0.2
Prince Rupert	Japan	7 280 595	24.7	6 048 606	24.2	20.4
Saint John	US Atl & Gulf	5 558 443	27.7	5 850 280	27.6	-5.0
Other routes		135 998 353	72.3	126 229 600	72.4	7.7
Total		188 076 055	100.0	174 271 778	100.0	7.9

Table H8

Fret chargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - fin

1995		1994		1993		Marchandise
Cumulative		Cumulative		Cumulative		
Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%	
Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif		
t	%	t	%	t	%	
						Port canadien → Pays étranger
						Essence
2 189 702	65.5	2 030 729	59.0	1 217 221	41.6	Saint John É-U Atl & Golfe
738 485	87.6	327 543	68.5	893 492	72.1	Come-By-Chance É-U Atl & Golfe
70 220	89.7	200 641	74.3	212 722	79.3	Vancouver É-U Pacifique
11 638	90.1	219 813	80.7	173 782	85.2	Halifax É-U Atl & Golfe
112 491	93.5	-	80.7	-	85.2	Nanticoke É-U Grands Lacs
218 387	6.5	663 868	19.3	432 091	14.8	Autres routes
3 340 924	100.0	3 442 594	100.0	2 929 309	100.0	Total
						Mazout
1 849 568	33.7	2 491 463	47.1	2 444 184	36.5	Saint John É-U Atl & Golfe
1 290 299	57.1	578 572	58.0	1 099 630	52.9	Come-By-Chance É-U Atl & Golfe
299 999	62.6	475 747	67.0	379 373	58.6	Saint John Brésil
357 936	69.1	196 646	70.7	106 203	60.2	Québec/Lévis É-U Atl & Golfe
178 892	72.4	270 515	75.8	375 365	65.8	Vancouver É-U Pacifique
1 518 049	27.6	1 280 331	24.2	2 291 893	34.2	Autres routes
5 494 744	100.0	5 293 274	100.0	6 696 648	100.0	Total
						Coke de pétrole et de houille
273 030	42.3	180 046	29.9	160 127	17.5	Prince Rupert Japon
49 599	50.0	103 202	47.1	146 497	33.4	Vancouver Japon
51 125	57.9	40 000	53.7	81 150	42.3	Thunder Bay É-U Grands Lacs
18 617	60.8	4 500	54.5	-	42.3	Bécancour É-U Grands Lacs
-	60.8	-	54.5	-	42.3	Sault Ste.Marie Pays-Bas
252 633	39.2	273 971	45.5	529 245	57.7	Autres routes
645 004	100.0	601 719	100.0	917 019	100.0	Total
						Ciment et produits connexes
675 870	19.8	559 328	18.5	480 351	17.9	Picton É-U Grands Lacs
483 269	34.0	522 345	35.8	477 471	35.6	Bath É-U Grands Lacs
950 057	61.9	822 657	63.0	370 937	49.4	Bowmanville É-U Grands Lacs
305 119	70.9	231 451	70.7	506 239	68.3	Port Hawkesbury É-U Atl & Golfe
196 000	76.6	294 759	80.4	260 530	78.0	Clarkson É-U Grands Lacs
796 929	23.4	591 170	19.6	592 659	22.0	Autres routes
3 407 244	100.0	3 021 711	100.0	2 688 187	100.0	Total
						Machinerie/équip./cargaison divers
371 404	16.1	366 355	20.2	778 455	35.6	Montréal/Contrecoeur Belgique-Luxemb
201 420	24.8	186 185	30.5	125 992	41.3	Montréal/Contrecoeur Royaume-Uni
130 256	30.4	93 776	35.7	70 089	44.5	Vancouver Japon
234 655	40.6	122 434	42.5	161 345	51.9	Halifax É-U Atl & Golfe
42 589	42.4	9 906	43.0	24 445	53.0	Halifax Belgique-Luxemb
1 331 845	57.6	1 031 739	57.0	1 027 756	47.0	Autres routes
2 312 168	100.0	1 810 395	100.0	2 188 082	100.0	Total
						Toutes les marchandises
22 209 932	12.6	20 858 952	12.3	20 848 301	13.7	Vancouver Japon
6 737 229	16.4	3 922 187	14.6	1 938 526	14.9	Port Hawkesbury É-U Atl & Golfe
8 107 844	21.0	8 789 931	19.7	8 714 879	20.6	Vancouver Corée Du Sud
7 507 822	25.2	8 508 114	24.7	6 651 651	25.0	Prince Rupert Japon
4 988 102	28.1	5 764 375	28.1	4 580 490	28.0	Saint John É-U Atl & Golfe
126 988 834	71.9	122 194 248	71.9	109 822 036	72.0	Autres routes
176 539 763	100.0	170 037 807	100.0	152 555 883	100.0	Total

Table H9

Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Foreign country → Canadian port						
Live animals						
US Atl & Gulf	Halifax	70	100.0	-	0.0	...
Iceland	Argentia	-	100.0	-	0.0	...
Belgium-Luxemb.	Halifax	-	100.0	-	0.0	...
Netherlands	Halifax	-	100.0	9	12.7	-100.0
Sweden	Halifax	-	100.0	-	12.7	...
Other routes		-	0.0	62	87.3	-100.0
Total		70	100.0	71	100.0	-0.5
Meat and fish						
Thailand	Vancouver	30 559	10.6	19 438	6.6	57.2
Russia Pacific	Bayside	28 491	20.5	-	6.6	...
Hong Kong	Vancouver	21 493	28.0	16 452	12.2	30.6
Taiwan	Vancouver	12 573	32.3	11 530	16.1	9.0
Singapore	Vancouver	10 776	36.1	8 862	19.1	21.6
Other routes		183 953	63.9	238 765	80.9	-23.0
Total		287 845	100.0	295 047	100.0	-2.4
Dairy products						
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	6 117	16.4	4 670	11.5	31.0
US Atl & Gulf	Halifax	4 851	29.4	4 121	21.6	17.7
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	3 350	38.4	4 596	32.9	-27.1
Ireland	Halifax	2 816	45.9	-	32.9	...
Germany	Montréal/Contrecoeur	2 225	51.9	3 280	40.9	-32.2
Other routes		17 956	48.1	24 056	59.1	-25.4
Total		37 315	100.0	40 723	100.0	-8.4
Barley						
US Great Lakes	Baie-Comeau	335 267	68.1	-	0.0	...
US Great Lakes	Port-Cartier	147 036	97.9	-	0.0	...
Singapore	Halifax	4 501	98.9	4 933	57.6	-8.7
Sri Lanka	Halifax	1 838	99.2	256	60.6	617.9
Thailand	Halifax	1 692	99.6	421	65.5	301.7
Other routes		2 122	0.4	2 950	34.5	-28.1
Total		492 457	100.0	8 560	100.0	...
Corn						
US Great Lakes	Québec/Lévis	184 523	39.1	421 334	43.4	-56.2
US Great Lakes	Port Colborne	72 820	54.5	74 286	51.1	-2.0
US Great Lakes	Sarnia	67 063	68.7	-	51.1	...
US Great Lakes	Trois-Rivières	61 619	81.7	24 019	53.6	156.5
US Great Lakes	Prescott	47 487	91.8	8 610	54.4	451.5
Other routes		38 927	8.2	442 112	45.6	-91.2
Total		472 439	100.0	970 361	100.0	-51.3
Oats and rye						
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	22	51.7	59	83.1	-62.4
Germany	Montréal/Contrecoeur	21	100.0	12	100.0	72.9
Jamaica	Saint John	-	100.0	-	100.0	...
France	Montréal/Contrecoeur	-	100.0	-	100.0	...
Spain	Montréal/Contrecoeur	-	100.0	-	100.0	...
Other routes		-	0.0	-	0.0	...
Total		43	100.0	72	100.0	-39.5

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	
t	%	t	%	t	%	
						Pays étranger → Port canadien
						Animaux vivants
-	0.0	-	0.0	-	0.0	É-U Atl & Golfe Halifax
-	0.0	-	0.0	1	0.1	Islande Argentia
-	0.0	21	0.4	24	2.5	Belgique-Luxemb Halifax
28	1.9	-	0.4	-	2.5	Pays-Bas Halifax
-	1.9	-	0.4	24	4.8	Suède Halifax
1 435	98.1	6 045	99.6	959	95.2	Autres routes
1 462	100.0	6 066	100.0	1 007	100.0	Total
						Viandes et poissons
7 577	3.0	3 803	1.8	5 619	3.0	Thaïlande Vancouver
-	3.0	-	1.8	-	3.0	Russie Pacifique Bayside
15 228	9.0	7 784	5.6	8 035	7.4	Hong Kong Vancouver
15 511	15.2	8 916	9.9	8 934	12.2	Taiwan Vancouver
9 074	18.8	7 034	13.3	4 954	14.9	Singapour Vancouver
204 780	81.2	179 908	86.7	156 930	85.1	Autres routes
252 169	100.0	207 445	100.0	184 473	100.0	Total
						Produits laitiers
3 108	11.2	9 482	22.9	4 090	13.4	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
-	11.2	551	24.2	31	13.5	É-U Atl & Golfe Halifax
4 523	27.6	1 851	28.7	719	15.9	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
-	27.6	-	28.7	-	15.9	Irlande Halifax
3 590	40.5	6 382	44.1	5 418	33.7	Allemagne Montréal/Contrecoeur
16 469	59.5	23 191	55.9	20 175	66.3	Autres routes
27 690	100.0	41 457	100.0	30 431	100.0	Total
						Orge
2 113	2.5	156 700	28.8	222 044	54.6	É-U Grands Lacs Baie-Comeau
70 457	86.8	334 668	90.3	136 120	88.0	É-U Grands Lacs Port-Cartier
1 924	89.1	3 718	91.0	2 409	88.6	Singapour Halifax
274	89.4	213	91.0	230	88.7	Sri Lanka Halifax
-	89.4	-	91.0	-	88.7	Thaïlande Halifax
8 878	10.6	49 009	9.0	46 073	11.3	Autres routes
83 646	100.0	544 308	100.0	406 876	100.0	Total
						Maïs
427 691	26.3	104 072	16.1	107 210	11.5	É-U Grands Lacs Québec/Lévis
31 103	28.3	58 501	25.1	-	11.5	É-U Grands Lacs Port Colborne
-	28.3	-	25.1	-	11.5	É-U Grands Lacs Sarnia
58 195	31.8	103 224	41.1	57 573	17.7	É-U Grands Lacs Trois-Rivières
10 589	32.5	6 452	42.1	22 635	20.1	É-U Grands Lacs Prescott
1 095 831	67.5	374 934	57.9	744 804	79.9	Autres routes
1 623 410	100.0	647 183	100.0	932 222	100.0	Total
						Avoine et seigle
35	89.9	16	6.5	16	12.9	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
4	100.0	-	6.5	12	22.4	Allemagne Montréal/Contrecoeur
-	100.0	-	6.5	--	22.5	Jamaïque Saint John
-	100.0	40	22.5	-	22.5	France Montréal/Contrecoeur
-	100.0	15	28.6	-	22.5	Espagne Montréal/Contrecoeur
-	0.0	178	71.4	98	77.5	Autres routes
39	100.0	250	100.0	127	100.0	Total

Table H9

Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Foreign country → Canadian port						
Wheat						
US Great Lakes	Port-Cartier	91 707	34.9	386 066	32.5	-76.2
US Great Lakes	Baie-Comeau	63 399	59.0	464 128	71.6	-86.3
US Great Lakes	Trois-Rivières	57 251	80.7	133 298	82.9	-57.1
US Great Lakes	Sorel	25 160	90.3	45	82.9	...
US Atl & Gulf	Halifax	24 655	99.6	24 619	85.0	0.1
Other routes		932	0.4	178 566	15.0	-99.5
Total		263 104	100.0	1 186 723	100.0	-77.8
Other cereals						
Thailand	Vancouver	33 325	21.4	25 937	13.6	28.5
Italy	Montréal/Contrecoeur	20 850	34.7	27 566	28.0	-24.4
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	13 192	43.2	21 473	39.2	-38.6
Germany	Montréal/Contrecoeur	10 778	50.1	11 284	45.1	-4.5
United Kingdom	Halifax	9 293	56.1	2 690	46.5	245.5
Other routes		68 529	43.9	102 257	53.5	-33.0
Total		155 968	100.0	191 208	100.0	-18.4
Fruits/vegetables and food products						
Australia	Saint John	173 673	10.0	242 640	13.1	-28.4
Cuba	Montréal/Contrecoeur	149 964	18.7	136 523	20.5	9.8
Australia	Montréal/Contrecoeur	134 871	26.5	95 780	25.7	40.8
Australia	Toronto	131 526	34.1	172 093	35.0	-23.6
Australia	Vancouver	110 318	40.4	153 202	43.2	-28.0
Other routes		1 031 115	59.6	1 050 892	56.8	-1.9
Total		1 731 467	100.0	1 851 131	100.0	-6.5
Beverages and tobacco						
France	Montréal/Contrecoeur	60 572	13.7	53 432	13.8	13.4
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	51 710	25.4	80 708	34.7	-35.9
Italy	Montréal/Contrecoeur	48 091	36.2	51 058	47.9	-5.8
Spain	Halifax	39 341	45.1	15 854	52.0	148.1
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	22 751	50.2	27 815	59.2	-18.2
Other routes		220 435	49.8	157 711	40.8	39.8
Total		442 900	100.0	386 578	100.0	14.6
Crude animal products (inedible)						
Hong Kong	Vancouver	9 535	41.0	7 405	39.2	28.8
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	1 952	49.4	2 533	52.6	-22.9
People R China	Vancouver	1 642	56.4	891	57.3	84.3
Taiwan	Vancouver	1 203	61.6	689	61.0	74.6
Japan	Vancouver	1 027	66.0	697	64.7	47.3
Other routes		7 905	34.0	6 672	35.3	18.5
Total		23 265	100.0	18 887	100.0	23.2
Animal/vegetable oils, fats & waxes						
Indonesia	Hamilton	15 456	22.6	17 125	25.6	-9.7
Italy	Montréal/Contrecoeur	11 990	40.1	8 318	38.0	44.2
Spain	Halifax	5 975	48.9	4 120	44.2	45.0
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	5 960	57.6	3 831	49.9	55.6
Malaysia	Hamilton	4 680	64.4	-	49.9	...
Other routes		24 353	35.6	33 490	50.1	-27.3
Total		68 414	100.0	66 884	100.0	2.3

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	
	Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						Pays étranger → Port canadien
						Blé
962 078	44.2	452 290	60.6	680 991	65.3	É-U Grands Lacs Port-Cartier
577 466	70.7	130 098	78.1	278 634	92.0	É-U Grands Lacs Baie-Comeau
193 093	79.6	20 805	80.9	28 255	94.7	É-U Grands Lacs Trois-Rivières
-	79.6	6 663	81.8	-	94.7	É-U Grands Lacs Sorel
20	79.6	-	81.8	19	94.7	É-U Atl & Golfe Halifax
445 270	20.4	135 955	18.2	55 536	5.3	Autres routes
2 177 927	100.0	745 812	100.0	1 043 435	100.0	Total
						Autres céréales
12 678	8.5	1 942	1.3	7 200	5.1	Thaïlande Vancouver
16 695	19.8	16 391	12.5	11 734	13.4	Italie Montréal/Contrecoeur
32 269	41.5	30 466	33.3	7 226	18.4	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
11 975	49.6	7 578	38.5	8 218	24.2	Allemagne Montréal/Contrecoeur
1 394	50.5	1 948	39.9	1 394	25.2	Royaume-Uni Halifax
73 390	49.5	88 012	60.1	106 034	74.8	Autres routes
148 402	100.0	146 336	100.0	141 806	100.0	Total
						Fruits/légumes & prod. alimentaires
191 473	13.1	200 140	11.7	187 046	12.0	Australie Saint John
72 262	18.0	60 565	15.2	29 151	13.9	Cuba Montréal/Contrecoeur
159 945	28.9	120 959	22.2	129 487	22.3	Australie Montréal/Contrecoeur
145 112	38.8	135 743	30.1	92 894	28.2	Australie Toronto
87 460	44.8	161 220	39.5	124 525	36.2	Australie Vancouver
808 037	55.2	1 038 321	60.5	990 449	63.8	Autres routes
1 464 288	100.0	1 716 948	100.0	1 553 552	100.0	Total
						Boissons et tabacs
48 003	13.0	47 013	13.4	31 615	11.5	France Montréal/Contrecoeur
80 604	34.9	90 402	39.1	25 200	20.7	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
40 851	46.0	29 245	47.5	17 257	26.9	Italie Montréal/Contrecoeur
11 977	49.2	14 406	51.6	10 081	30.6	Espagne Halifax
20 362	54.8	9 223	54.2	15 968	36.4	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
166 777	45.2	160 758	45.8	174 938	63.6	Autres routes
368 574	100.0	351 048	100.0	275 059	100.0	Total
						Prod. d'orig. animale (non-comest.)
7 614	43.5	404	4.9	501	5.1	Hong Kong Vancouver
2 448	57.4	2 174	31.4	2 726	32.6	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
687	61.4	19	31.6	43	33.1	Rép. Pop. Chine Vancouver
867	66.3	114	33.0	58	33.6	Taiwan Vancouver
415	68.7	65	33.8	126	34.9	Japon Vancouver
5 484	31.3	5 436	66.2	6 439	65.1	Autres routes
17 516	100.0	8 213	100.0	9 893	100.0	Total
						Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
16 646	25.4	29 059	33.3	-	0.0	Indonésie Hamilton
9 856	40.5	8 991	43.5	9 236	15.8	Italie Montréal/Contrecoeur
3 373	45.6	4 118	48.3	5 163	24.6	Espagne Halifax
3 274	50.6	2 360	51.0	988	26.3	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
-	50.6	611	51.7	-	26.3	Malaisie Hamilton
32 337	49.4	42 238	48.3	43 113	73.7	Autres routes
65 486	100.0	87 377	100.0	58 499	100.0	Total

Table H9

Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Foreign country → Canadian port						
Flaxseed						
Philippines	Halifax	779	47.7	127	19.1	512.1
Indonesia	Halifax	466	76.3	-	19.1	...
Bangladesh	Halifax	101	82.5	-	19.1	...
US Atl & Gulf	Halifax	49	85.5	-	19.1	...
Netherlands	Montréal/Contrecoeur	48	88.4	16	21.5	202.3
Other routes		189	11.6	522	78.5	-63.8
Total		1 632	100.0	665	100.0	145.4
Rapeseed						
US Great Lakes	Windsor Ont.	19 766	34.2	21 488	32.7	-8.0
France	Windsor Ont.	18 900	66.9	-	32.7	...
Germany	Windsor Ont.	17 505	97.1	-	32.7	...
Philippines	Halifax	831	98.6	-	32.7	...
Indonesia	Halifax	739	99.9	-	32.7	...
Other routes		85	0.1	44 147	67.3	-99.8
Total		57 827	100.0	65 635	100.0	-11.9
Fodder and feed (incl. soya beans)						
US Great Lakes	Port-Cartier	762 423	70.6	1 125 031	78.8	-32.2
US Great Lakes	Baie-Comeau	224 117	91.4	179 337	91.3	25.0
Chile	Vancouver	16 784	92.9	3 984	91.6	321.3
Peru	Vancouver	10 726	93.9	18 992	93.0	-43.5
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	8 809	94.7	9 969	93.7	-11.6
Other routes		56 692	5.3	90 670	6.3	-37.5
Total		1 079 550	100.0	1 427 983	100.0	-24.4
Logs, bolts, and other wood						
US Pacific	Vancouver	157 378	24.3	262 279	51.7	-40.0
US Pacific	Powell River	151 418	47.7	-	51.7	...
US Pacific	Prince Rupert	88 647	61.4	38 809	59.3	128.4
US Pacific	Port Alice	69 734	72.1	119 932	83.0	-41.9
US Pacific	Nanaimo	65 754	82.3	16 816	86.3	291.0
Other routes		114 658	17.7	69 607	13.7	64.7
Total		647 590	100.0	507 442	100.0	27.6
Pulpwood						
US Atl & Gulf	Vancouver	114 590	39.0	-	0.0	...
US Pacific	Crofton	64 164	60.9	59 000	55.4	8.8
US Pacific	Vancouver	45 799	76.4	2 200	57.5	...
US Pacific	Nanaimo	30 349	86.8	-	57.5	...
US Pacific	Campbell River	21 642	94.1	41 906	96.8	-48.4
Other routes		17 207	5.9	3 356	3.2	412.7
Total		293 751	100.0	106 462	100.0	175.9
Woodpulp						
US Pacific	Powell River	263 156	74.0	50 000	29.9	426.3
US Atl & Gulf	Corner Brook	29 445	82.3	23 742	44.1	24.0
US Pacific	Vancouver	26 325	89.7	16 122	53.8	63.3
Australia	Powell River	9 072	92.3	-	53.8	...
US Pacific	Howe Sound	5 102	93.7	1 361	54.6	274.9
Other routes		22 300	6.3	75 890	45.4	-70.6
Total		355 400	100.0	167 115	100.0	112.7

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						Pays étranger → Port canadien
						Graines de lin
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Philippines Halifax
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Indonésie Halifax
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Bangladesh Halifax
-	0.0	-	0.0	-	0.0	É-U Atl & Golfe Halifax
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Pays-Bas Montréal/Contrecoeur
58	100.0	442	100.0	573	100.0	Autres routes
58	100.0	442	100.0	573	100.0	Total
						Graines de colza
17 116	69.9	-	0.0	-	0.0	É-U Grands Lacs Windsor Ont.
-	69.9	-	0.0	18 544	48.1	France Windsor Ont.
-	69.9	-	0.0	-	48.1	Allemagne Windsor Ont.
-	69.9	-	0.0	-	48.1	Philippines Halifax
-	69.9	-	0.0	-	48.1	Indonésie Halifax
7 383	30.1	601	100.0	20 015	51.9	Autres routes
24 499	100.0	601	100.0	38 559	100.0	Total
						Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
725 504	52.9	240 296	49.1	86 937	23.9	É-U Grands Lacs Port-Cartier
507 251	90.0	195 474	89.0	207 834	80.9	É-U Grands Lacs Baie-Comeau
11 234	90.8	576	89.2	1 085	81.2	Chili Vancouver
18 093	92.1	2 349	89.6	72	81.2	Pérou Vancouver
7 343	92.6	10 221	91.7	3 501	82.2	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
100 960	7.4	40 457	8.3	64 903	17.8	Autres routes
1 370 385	100.0	489 373	100.0	364 332	100.0	Total
						Billes, billots et autres bois
307 935	34.0	28 461	15.2	47 105	35.4	É-U Pacifique Vancouver
-	34.0	3	15.2	-	35.4	É-U Pacifique Powell River
38 696	38.3	21 101	26.4	-	35.4	É-U Pacifique Prince Rupert
90 305	48.3	17 216	35.6	-	35.4	É-U Pacifique Port Alice
174 403	67.6	33 125	53.3	7 751	41.2	É-U Pacifique Nanaimo
293 110	32.4	87 633	46.7	78 144	58.8	Autres routes
904 450	100.0	187 539	100.0	133 000	100.0	Total
						Bois à pâte
-	0.0	-	0.0	-	0.0	É-U Atl & Golfe Vancouver
35 838	23.0	68 408	34.1	2 200	4.9	É-U Pacifique Crofton
15 756	33.2	-	34.1	1 475	8.2	É-U Pacifique Vancouver
-	33.2	6 222	37.2	-	8.2	É-U Pacifique Nanaimo
65 592	75.3	87 489	80.8	32 174	80.0	É-U Pacifique Campbell River
38 390	24.7	38 474	19.2	8 984	20.0	Autres routes
155 576	100.0	200 593	100.0	44 833	100.0	Total
						Pâte de bois
63 921	32.7	-	0.0	-	0.0	É-U Pacifique Powell River
17 002	41.4	12 076	11.5	15 243	20.5	É-U Atl & Golfe Corner Brook
9 336	46.2	8 105	19.3	17 936	44.6	É-U Pacifique Vancouver
-	46.2	-	19.3	-	44.6	Australie Powell River
-	46.2	-	19.3	11 068	59.5	É-U Pacifique Howe Sound
105 053	53.8	84 515	80.7	30 077	40.5	Autres routes
195 312	100.0	104 696	100.0	74 324	100.0	Total

Table H9

Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Foreign country → Canadian port						
Newsprint						
US Atl & Gulf	Botwood	4 130	19.9	-	0.0	...
Japan	Dalhousie	3 980	39.1	-	0.0	...
Belgium-Luxemb.	Botwood	2 876	52.9	-	0.0	...
Germany	Montréal/Contrecoeur	2 646	65.6	838	9.9	215.7
Italy	Vancouver	1 228	71.6	-	9.9	...
Other routes		5 905	28.4	7 585	90.1	-22.1
Total		20 766	100.0	8 423	100.0	146.5
Other paper and paper board						
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	70 132	20.9	64 965	26.1	8.0
Germany	Montréal/Contrecoeur	58 649	38.4	33 310	39.4	76.1
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	53 869	54.5	31 705	52.2	69.9
France	Montréal/Contrecoeur	36 499	65.4	28 401	63.6	28.5
Italy	Montréal/Contrecoeur	19 847	71.3	11 494	68.2	72.7
Other routes		96 100	28.7	79 247	31.8	21.3
Total		335 095	100.0	249 122	100.0	34.5
Lumber and sawn timber						
US Pacific	Nanaimo	5 062	33.4	3 058	16.6	65.5
Belgium-Luxemb.	Halifax	2 982	53.0	123	17.3	...
US Atl & Gulf	Halifax	2 180	67.4	948	22.4	129.9
Saudi Arabia	Halifax	1 331	76.2	-	22.4	...
Japan	Vancouver	558	79.9	18	22.5	...
Other routes		3 050	20.1	14 269	77.5	-78.6
Total		15 163	100.0	18 417	100.0	-17.7
Iron ore						
US Great Lakes	Sault Ste.Marie	2 305 641	28.7	2 738 666	35.2	-15.8
US Great Lakes	Nanticoke	2 212 174	56.2	1 740 145	57.6	27.1
US Great Lakes	Hamilton	1 891 992	79.8	1 669 120	79.0	13.4
Brazil	Québec/Lévis	717 839	88.7	798 591	89.3	-10.1
Brazil	Montréal/Contrecoeur	666 785	97.0	566 298	96.5	17.7
Other routes		239 500	3.0	269 343	3.5	-11.1
Total		8 033 932	100.0	7 782 162	100.0	3.2
Iron, steel, and alloys						
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	265 776	7.2	255 423	9.4	4.1
Mexico	Hamilton	238 162	13.7	-	9.4	...
Brazil	Hamilton	146 302	17.7	55 946	11.5	161.5
Lithuania	Windsor Ont.	119 890	21.0	-	11.5	...
Venezuela	Hamilton	117 839	24.2	90 327	14.8	30.5
Other routes		2 787 273	75.8	2 314 941	85.2	20.4
Total		3 675 242	100.0	2 716 637	100.0	35.3
Aluminum ore and basic products						
Brazil	Port-Alfred	1 411 224	22.1	1 506 733	24.1	-6.3
US Atl & Gulf	Baie-Comeau	547 467	30.7	614 255	33.9	-10.9
Jamaica	Port-Alfred	501 365	38.5	539 397	42.5	-7.1
Guinea	Port-Alfred	498 581	46.4	465 242	49.9	7.2
US Atl & Gulf	Bécancour	485 819	54.0	414 374	56.6	17.2
Other routes		2 937 073	46.0	2 717 611	43.4	8.1
Total		6 381 529	100.0	6 257 612	100.0	2.0

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	
	Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						Pays étranger → Port canadien
						Papier journal
-	0.0	-	0.0	-	0.0	É-U Atl & Golfe Botwood
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Japon Dalhousie
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Belgique-Luxemb Botwood
20	0.4	1 257	5.6	832	3.6	Allemagne Montréal/Contrecoeur
-	0.4	-	5.6	-	3.6	Italie Vancouver
5 119	99.6	21 101	94.4	22 343	96.4	Autres routes
5 139	100.0	22 358	100.0	23 175	100.0	Total
						Autre papier et carton
80 176	29.9	148 419	46.4	36 229	15.9	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
34 440	42.8	43 939	60.1	47 395	36.7	Allemagne Montréal/Contrecoeur
27 873	53.2	24 600	67.8	17 915	44.6	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
19 142	60.4	17 607	73.3	16 009	51.6	France Montréal/Contrecoeur
11 374	64.6	8 438	76.0	7 894	55.1	Italie Montréal/Contrecoeur
94 731	35.4	76 815	24.0	102 407	44.9	Autres routes
267 736	100.0	319 818	100.0	227 848	100.0	Total
						Bois de construction et sciage
-	0.0	-	0.0	-	0.0	É-U Pacifique Nanaimo
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Belgique-Luxemb Halifax
-	0.0	21	0.1	1 421	6.1	É-U Atl & Golfe Halifax
-	0.0	-	0.1	-	6.1	Arabie Saoudite Halifax
61	0.2	139	0.9	216	7.0	Japon Vancouver
32 629	99.8	16 866	99.1	21 676	93.0	Autres routes
32 690	100.0	17 026	100.0	23 313	100.0	Total
						Minerai de fer
2 367 574	35.3	2 676 686	40.4	2 315 428	37.2	É-U Grands Lacs Sault Ste. Marie
1 855 036	63.0	1 593 602	64.4	1 790 210	66.0	É-U Grands Lacs Nanticoke
934 437	77.0	1 240 403	83.1	921 483	80.8	É-U Grands Lacs Hamilton
842 601	89.6	656 631	93.0	655 078	91.3	Brésil Québec/Lévis
495 888	97.0	354 531	98.3	355 548	97.0	Brésil Montréal/Contrecoeur
203 914	3.0	110 503	1.7	187 334	3.0	Autres routes
6 699 449	100.0	6 632 357	100.0	6 225 081	100.0	Total
						Fer, acier et alliage
252 302	9.0	499 549	14.3	144 462	7.2	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
10 000	9.4	-	14.3	-	7.2	Mexique Hamilton
45 621	11.0	11 054	14.6	502	7.2	Brésil Hamilton
-	11.0	-	14.6	-	7.2	Lituanie Windsor Ont.
34 612	12.3	16 095	15.0	-	7.2	Vénézuéla Hamilton
2 447 786	87.7	2 973 777	85.0	1 859 315	92.8	Autres routes
2 790 321	100.0	3 500 474	100.0	2 004 279	100.0	Total
						Minerai et produits d'aluminium
1 424 431	24.3	1 639 075	26.1	1 519 038	24.1	Brésil Port-Alfred
571 055	34.1	354 700	31.8	397 716	30.4	É-U Atl & Golfe Baie-Comeau
307 841	39.3	335 262	37.1	326 713	35.6	Jamaïque Port-Alfred
421 075	46.5	511 723	45.3	419 264	42.2	Guinée Port-Alfred
322 430	52.0	331 948	50.6	474 309	49.8	É-U Atl & Golfe Bécancour
2 807 926	48.0	3 101 789	49.4	3 167 558	50.2	Autres routes
5 854 757	100.0	6 274 497	100.0	6 304 597	100.0	Total

Table H9

Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
Foreign country → Canadian port						
Other ores & base metal products						
US Pacific	Vancouver	329 279	25.4	346 024	25.7	-4.8
South Africa	Montréal/Contrecoeur	91 650	32.4	126 138	35.1	-27.3
US Great Lakes	Michipicoten	82 881	38.8	57 402	39.3	44.4
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	61 754	43.6	63 227	44.0	-2.3
Peru	Vancouver	42 168	46.8	97 132	51.2	-56.6
Other routes		690 569	53.2	656 484	48.8	5.2
Total		1 298 301	100.0	1 346 408	100.0	-3.6
Coal						
US Great Lakes	Nanticoke	4 527 621	30.9	3 168 225	25.7	42.9
US Great Lakes	Hamilton	2 765 813	49.7	3 032 711	50.3	-8.8
US Great Lakes	Courtright	2 487 796	66.7	2 068 801	67.1	20.3
US Great Lakes	Sault Ste.Marie	1 284 218	75.4	1 256 713	77.3	2.2
Ecuador	Belledune	824 893	81.0	626 983	82.3	31.6
Other routes		2 784 583	19.0	2 176 496	17.7	27.9
Total		14 674 925	100.0	12 329 929	100.0	19.0
Crude petroleum						
Norway	Port Hawkesbury	4 776 383	15.6	2 438 504	9.3	95.9
Norway	Saint John	4 171 186	29.2	3 558 138	22.9	17.2
Saudi Arabia	Saint John	3 501 039	40.6	3 435 723	36.0	1.9
Norway	Québec/Lévis	3 310 392	51.4	3 097 776	47.9	6.9
Algeria	Québec/Lévis	2 690 472	60.2	3 148 241	59.9	-14.5
Other routes		12 199 162	39.8	10 496 009	40.1	16.2
Total		30 648 633	100.0	26 174 392	100.0	17.1
Limestone						
US Great Lakes	Windsor Ont.	1 465 316	47.3	1 382 308	39.8	6.0
US Great Lakes	Sault Ste.Marie	310 712	57.4	269 000	47.5	15.5
US Great Lakes	Spragge	253 007	65.5	291 200	55.9	-13.1
US Great Lakes	Sombra	243 610	73.4	251 241	63.1	-3.0
US Great Lakes	Kingsville	217 842	80.4	231 265	69.8	-5.8
Other routes		605 970	19.6	1 049 724	30.2	-42.3
Total		3 096 456	100.0	3 474 738	100.0	-10.9
Sand and gravel						
US Pacific	Vancouver	259 629	32.7	562 560	46.7	-53.8
US Great Lakes	Hamilton	175 259	54.8	159 248	60.0	10.1
US Great Lakes	Windsor Ont.	122 703	70.3	63 240	65.2	94.0
US Pacific	Fraser River	87 732	81.4	207 050	82.4	-57.6
US Pacific	North Arm Fraser Riv	76 476	91.0	54 340	86.9	40.7
Other routes		71 406	9.0	157 534	13.1	-54.7
Total		793 205	100.0	1 203 973	100.0	-34.1
Gypsum						
Mexico	Victoria	184 740	40.4	137 074	43.5	34.8
US Great Lakes	Nanticoke	120 600	66.8	34 127	54.4	253.4
US Pacific	Victoria	113 771	91.6	117 590	91.7	-3.2
US Great Lakes	Sarnia	12 200	94.3	24 672	99.5	-50.6
US Great Lakes	Little Narrows	11 526	96.8	-	99.5	...
Other routes		14 534	3.2	1 465	0.5	892.3
Total		457 371	100.0	314 928	100.0	45.2

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Cumulative Tonnage	%	Cumulative Tonnage	%	Cumulative Tonnage	%	
Cumulatif	%	Cumulatif	%	Cumulatif	%	
t	%	t	%	t	%	
						Pays étranger → Port canadien
						Autres minerais/prod. métalliques
279 602	23.8	200 634	16.7	109 193	10.2	É-U Pacifique Vancouver
111 969	33.3	112 563	26.1	70 614	16.8	Afrique du Sud Montréal/Contrecoeur
122 763	43.8	109 163	35.2	154 273	31.2	É-U Grands Lacs Michipicoten
56 060	48.5	66 861	40.8	32 438	34.2	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
84 135	55.7	69 167	46.5	61 844	40.0	Pérou Vancouver
520 597	44.3	642 124	53.5	642 736	60.0	Autres routes
1 175 127	100.0	1 200 513	100.0	1 071 098	100.0	Total
						Houille
1 814 781	18.3	2 195 562	23.3	2 598 956	30.2	É-U Grands Lacs Nanticoke
2 510 062	43.5	2 562 259	50.6	2 967 804	64.6	É-U Grands Lacs Hamilton
1 852 380	62.2	1 477 036	66.3	669 922	72.4	É-U Grands Lacs Courtright
1 092 022	73.2	999 481	76.9	1 035 542	84.4	É-U Grands Lacs Sault Ste.Marie
868 717	81.9	572 346	83.0	419 880	89.3	Équateur Belledune
1 799 155	18.1	1 599 042	17.0	926 291	10.7	Autres routes
9 937 117	100.0	9 405 726	100.0	8 618 396	100.0	Total
						Pétrole brut
3 284 177	12.8	1 329 651	5.7	-	0.0	Norvège Port Hawkesbury
2 887 707	24.1	2 610 958	16.8	1 939 750	9.4	Norvège Saint John
2 600 829	34.2	3 654 371	32.3	3 399 547	26.0	Arabie Saoudite Saint John
2 762 600	45.0	2 580 407	43.3	988 726	30.8	Norvège Québec/Lévis
1 867 906	52.2	1 432 787	49.4	1 153 895	36.4	Algérie Québec/Lévis
12 249 855	47.8	11 888 520	50.6	13 083 023	63.6	Autres routes
25 653 074	100.0	23 496 694	100.0	20 564 942	100.0	Total
						Castines
1 323 390	36.7	899 174	32.3	995 336	33.7	É-U Grands Lacs Windsor Ont.
250 242	43.7	250 525	41.3	320 546	44.5	É-U Grands Lacs Sault Ste.Marie
222 241	49.9	209 096	48.8	185 260	50.8	É-U Grands Lacs Spragge
339 173	59.3	316 769	60.2	430 237	65.3	É-U Grands Lacs Sombra
236 836	65.8	136 122	65.1	212 246	72.5	É-U Grands Lacs Kingsville
1 230 614	34.2	970 598	34.9	814 238	27.5	Autres routes
3 602 496	100.0	2 782 284	100.0	2 957 863	100.0	Total
						Sable et gravier
637 334	44.9	619 214	44.3	762 616	44.6	É-U Pacifique Vancouver
188 308	58.1	149 855	55.0	105 215	50.7	É-U Grands Lacs Hamilton
120 592	66.6	77 621	60.6	125 396	58.1	É-U Grands Lacs Windsor Ont.
247 897	84.1	288 920	81.3	422 540	82.8	É-U Pacifique Fraser River
31 945	86.3	64 307	85.9	58 967	86.2	É-U Pacifique North Arm Fraser Riv
193 820	13.7	197 382	14.1	235 353	13.8	Autres routes
1 419 895	100.0	1 397 300	100.0	1 710 088	100.0	Total
						Gypse
140 488	51.7	79 790	25.2	196 142	67.5	Mexique Victoria
-	51.7	-	25.2	-	67.5	É-U Grands Lacs Nanticoke
68 373	76.8	43 187	38.8	-	67.5	É-U Pacifique Victoria
42 369	92.4	14 256	43.3	13 777	72.3	É-U Grands Lacs Sarnia
-	92.4	-	43.3	-	72.3	É-U Grands Lacs Little Narrows
20 581	7.6	179 683	56.7	80 495	27.7	Autres routes
271 811	100.0	316 916	100.0	290 415	100.0	Total

Table H9

Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Continued

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	%	t	%	%	
Foreign country → Canadian port						
Phosphate rocks						
Togo	Vancouver	1 043 177	99.8	1 018 506	95.5	2.4
Italy	Montréal/Contrecoeur	1 239	99.9	-	95.5	...
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	980	100.0	165	95.5	492.4
Portugal	Montréal/Contrecoeur	43	100.0	-	95.5	...
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	4	100.0	-	95.5	...
Other routes		-	0.0	48 246	4.5	-100.0
Total		1 045 443	100.0	1 066 917	100.0	-2.0
Salt						
Mexico	Vancouver	372 144	33.8	305 993	28.3	21.6
US Great Lakes	Montréal/Contrecoeur	211 552	53.0	269 316	53.2	-21.4
US Great Lakes	Toronto	74 480	59.7	94 530	61.9	-21.2
US Great Lakes	Bowmanville	58 043	65.0	66 860	68.1	-13.2
US Great Lakes	Picton	50 990	69.6	34 019	71.2	49.9
Other routes		334 427	30.4	311 439	28.8	7.4
Total		1 101 636	100.0	1 082 158	100.0	1.8
Sulphur						
Spain	Halifax	113	21.2	61	0.3	86.9
Germany	Halifax	113	42.3	-	0.3	...
United Kingdom	Halifax	102	61.4	60	0.6	69.0
Italy	Halifax	81	76.6	22	0.7	276.4
Sweden	Halifax	64	88.5	-	0.7	...
Other routes		61	11.5	19 681	99.3	-99.7
Total		534	100.0	19 824	100.0	-97.3
Oth. non-metallic mineral products						
US Atl & Gulf	Trois-Rivières	160 760	9.2	112 994	5.8	42.3
Mexico	Montréal/Contrecoeur	124 190	16.2	92 789	10.6	33.8
US Great Lakes	Port-Cartier	81 462	20.9	78 236	14.6	4.1
US Great Lakes	Sept-Îles/Pte-Noire	75 153	25.2	50 667	17.3	48.3
Panama	Bécancour	72 807	29.3	32 176	18.9	126.3
Other routes		1 240 112	70.7	1 572 120	81.1	-21.1
Total		1 754 483	100.0	1 938 982	100.0	-9.5
Potassium chloride						
People R China	Halifax	17	59.6	-	0.0	...
US Atl & Gulf	Halifax	11	97.5	10	0.0	11.4
United Kingdom	Halifax	1	100.0	-	0.0	...
Belgium-Luxemb.	Halifax	-	100.0	-	0.0	...
Germany	Halifax	-	100.0	-	0.0	...
Other routes		-	0.0	22 091	100.0	-100.0
Total		28	100.0	22 101	100.0	-99.9
Miscellaneous chemicals						
US Atl & Gulf	Montréal/Contrecoeur	415 251	15.0	348 175	14.3	19.3
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	291 069	25.5	303 424	26.8	-4.1
US Atl & Gulf	Port-Alfred	158 256	31.2	134 805	32.3	17.4
Germany	Montréal/Contrecoeur	129 158	35.9	103 365	36.6	25.0
Netherlands	Montréal/Contrecoeur	107 533	39.7	88 346	40.2	21.7
Other routes		1 669 704	60.3	1 455 679	59.8	14.7
Total		2 770 972	100.0	2 433 794	100.0	13.9

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - suite

1995		1994		1993		Marchandise
Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	Tonnage	Cumulative % Cumulatif	
t	%	t	%	t	%	
						Pays étranger → Port canadien
						Roches phosphatées
998 431	85.1	769 673	78.4	646 510	58.8	Togo Vancouver
-	85.1	-	78.4	-	58.8	Italie Montréal/Contrecoeur
-	85.1	-	78.4	58	58.8	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
-	85.1	-	78.4	-	58.8	Portugal Montréal/Contrecoeur
113	85.1	93	78.4	17	58.8	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
174 959	14.9	211 796	21.6	453 090	41.2	Autres routes
1 173 503	100.0	981 561	100.0	1 099 675	100.0	Total
						Sel
356 524	31.6	286 217	32.8	328 400	50.1	Mexique Vancouver
227 425	51.8	93 652	43.6	52 310	58.1	É-U Grands Lacs Montréal/Contrecoeur
143 362	64.5	122 675	57.7	17 576	60.8	É-U Grands Lacs Toronto
51 238	69.0	64 162	65.0	-	60.8	É-U Grands Lacs Bowmanville
24 967	71.2	74 960	73.6	42 810	67.3	É-U Grands Lacs Picton
324 332	28.8	229 639	26.4	214 226	32.7	Autres routes
1 127 848	100.0	871 305	100.0	655 322	100.0	Total
						Soufre
15	8.5	77	23.6	64	7.5	Espagne Halifax
16	17.7	29	32.3	79	16.8	Allemagne Halifax
19	28.7	23	39.4	14	18.5	Royaume-Uni Halifax
44	53.6	-	39.4	25	21.4	Italie Halifax
-	53.6	28	47.9	36	25.7	Suède Halifax
82	46.4	170	52.1	633	74.3	Autres routes
176	100.0	327	100.0	853	100.0	Total
						Autres prod. minéraux non-métal.
158 394	9.6	173 619	10.6	133 577	10.7	É-U Atl & Golfe Trois-Rivières
29 999	11.4	27 429	12.3	-	10.7	Mexique Montréal/Contrecoeur
50 313	14.4	37 293	14.5	52 286	14.9	É-U Grands Lacs Port-Cartier
51 822	17.5	41 694	17.1	49 688	18.9	É-U Grands Lacs Sept-Îles/Pte-Noire
-	17.5	-	17.1	-	18.9	Panama Bécancour
1 366 955	82.5	1 359 645	82.9	1 013 094	81.1	Autres routes
1 657 483	100.0	1 639 679	100.0	1 248 644	100.0	Total
						Chlorure de potassium (potasse)
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Rép. Pop. Chine Halifax
-	0.0	6	0.1	-	0.0	É-U Atl & Golfe Halifax
-	0.0	-	0.1	11	0.2	Royaume-Uni Halifax
-	0.0	-	0.1	16	0.4	Belgique-Luxemb Halifax
-	0.0	-	0.1	5	0.5	Allemagne Halifax
20	100.0	10 722	99.9	6 526	99.5	Autres routes
20	100.0	10 727	100.0	6 558	100.0	Total
						Produits chimiques divers
332 085	14.5	148 656	6.8	95 594	5.2	É-U Atl & Golfe Montréal/Contrecoeur
315 137	28.3	321 209	21.5	126 772	12.1	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
101 873	32.8	137 982	27.8	83 325	16.6	É-U Atl & Golfe Port-Alfred
92 016	36.8	82 989	31.6	117 922	23.0	Allemagne Montréal/Contrecoeur
69 041	39.8	99 099	36.2	140 741	30.6	Pays-Bas Montréal/Contrecoeur
1 373 818	60.2	1 393 310	63.8	1 278 903	69.4	Autres routes
2 283 969	100.0	2 183 245	100.0	1 843 257	100.0	Total

Table H9

Cargo Unloaded, Tonnage by Commodity and Major Route: International Shipping, 1993 to 1997 - Concluded

Commodity	1997		1996		1997 / 1996	
	Tonnage	Cumulative %	Tonnage	Cumulative %	Variation	
	t	% Cumulatif	t	% Cumulatif	%	
Foreign country → Canadian port						
Gasoline						
US Atl & Gulf	Montréal/Contrecoeur	230 017	11.6	212 594	13.2	8.2
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	213 513	22.4	129 941	21.3	64.3
US Pacific	Vancouver	149 568	29.9	47 945	24.2	212.0
France	Saint John	130 203	36.5	74 843	28.9	74.0
France	Montréal/Contrecoeur	129 997	43.0	89 817	34.4	44.7
Other routes		1 130 735	57.0	1 056 559	65.6	7.0
Total		1 984 034	100.0	1 611 700	100.0	23.1
Fuel oil						
US Pacific	Vancouver	746 995	18.7	702 538	24.6	6.3
US Atl & Gulf	Holyrood	410 759	29.0	278 183	34.3	47.7
Neth.-Antilles	Saint John	335 403	37.3	34 071	35.5	884.4
Venezuela	Saint John	202 389	42.4	157 577	41.0	28.4
US Atl & Gulf	Halifax	195 017	47.3	91 783	44.3	112.5
Other routes		2 108 493	52.7	1 592 337	55.7	32.4
Total		3 999 057	100.0	2 856 489	100.0	40.0
Coke of petroleum and coal						
US Pacific	Port-Alfred	193 291	13.7	193 438	13.9	-0.1
US Great Lakes	Port-Cartier	183 379	26.6	159 537	25.4	14.9
US Great Lakes	Sept-Îles/Pte-Noire	181 391	39.4	213 975	40.7	-15.2
US Atl & Gulf	Bécancour	126 225	48.3	125 971	49.8	0.2
US Pacific	Kitimat	105 128	55.8	89 711	56.2	17.2
Other routes		626 025	44.2	608 976	43.8	2.8
Total		1 415 438	100.0	1 391 608	100.0	1.7
Cement and related products						
Italy	Montréal/Contrecoeur	156 210	16.6	155 781	23.0	0.3
US Great Lakes	Whitefish	88 676	26.1	100 172	37.8	-11.5
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	69 211	33.4	78 182	49.3	-11.5
US Great Lakes	Owen Sound	66 994	40.5	43 764	55.8	53.1
US Great Lakes	Marathon	64 262	47.4	48 778	63.0	31.7
Other routes		494 528	52.6	250 592	37.0	97.3
Total		939 881	100.0	677 268	100.0	38.8
Machinery/equip. & misc. cargo						
Belgium-Luxemb.	Montréal/Contrecoeur	411 674	10.1	399 998	12.0	2.9
Germany	Montréal/Contrecoeur	323 441	18.1	201 547	18.1	60.5
Hong Kong	Vancouver	298 001	25.4	258 763	25.9	15.2
United Kingdom	Montréal/Contrecoeur	278 794	32.3	212 042	32.3	31.5
Japan	Vancouver	227 970	37.9	188 123	37.9	21.2
Other routes		2 519 968	62.1	2 061 988	62.1	22.2
Total		4 059 846	100.0	3 322 462	100.0	22.2
All commodities						
US Great Lakes	Nanticoke	6 896 996	7.3	4 958 251	5.8	39.1
US Great Lakes	Hamilton	4 962 579	12.5	4 986 907	11.6	-0.5
Norway	Port Hawkesbury	4 778 686	17.5	2 440 067	14.5	95.8
Norway	Saint John	4 171 186	21.9	3 558 138	18.6	17.2
US Great Lakes	Sault Ste.Marie	3 934 226	26.1	4 286 930	23.6	-8.2
Other routes		70 169 340	73.9	65 361 297	76.4	7.4
Total		94 913 011	100.0	85 591 591	100.0	10.9

Table H9

Fret déchargé, tonnage par marchandise et principale route: transport maritime international, 1993 à 1997 - fin

1995		1994		1993		Marchandise
Cumulative		Cumulative		Cumulative		
Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%	
Cumulatif		Cumulatif		Cumulatif		
t	%	t	%	t	%	
						Pays étranger → Port canadien
						Essence
133 898	8.7	104 699	5.9	126 129	8.5	É-U Atl & Golfe Montréal/Contrecoeur
49 900	12.0	58 371	9.1	222 684	23.5	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
35 389	14.3	30 067	10.8	42 739	26.4	É-U Pacifique Vancouver
78 573	19.4	-	10.8	-	26.4	France Saint John
1 944	19.5	171 207	20.4	33 365	28.6	France Montréal/Contrecoeur
1 237 399	80.5	1 419 925	79.6	1 058 997	71.4	Autres routes
1 537 103	100.0	1 784 270	100.0	1 483 915	100.0	Total
						Mazout
696 423	19.9	563 075	16.2	404 884	9.0	É-U Pacifique Vancouver
376 768	30.7	156 445	20.7	358 027	17.0	É-U Atl & Golfe Holyrood
-	30.7	-	20.7	114 528	19.5	Antilles-Néerl. Saint John
565 013	46.8	579 468	37.4	501 332	30.7	Vénézuéla Saint John
106 622	49.9	33 685	38.4	-	30.7	É-U Atl & Golfe Halifax
1 755 082	50.1	2 140 659	61.6	3 117 193	69.3	Autres routes
3 499 908	100.0	3 473 332	100.0	4 495 964	100.0	Total
						Coke de pétrole et de houille
210 164	14.1	185 561	14.7	152 241	11.5	É-U Pacifique Port-Alfred
165 321	25.1	103 894	23.0	106 195	19.6	É-U Grands Lacs Port-Cartier
292 522	44.7	138 516	33.9	155 462	31.3	É-U Grands Lacs Sept-Îles/Pte-Noire
112 183	52.2	112 681	42.9	112 591	39.8	É-U Atl & Golfe Bécancour
112 636	59.8	107 397	51.4	79 820	45.9	É-U Pacifique Kitimat
600 391	40.2	612 646	48.6	715 046	54.1	Autres routes
1 493 217	100.0	1 260 696	100.0	1 321 355	100.0	Total
						Ciment et produits connexes
132 747	19.9	104 865	15.3	103 661	18.6	Italie Montréal/Contrecoeur
90 060	33.4	67 030	25.1	76 414	32.4	É-U Grands Lacs Whitefish
75 814	44.7	136 501	44.9	17 244	35.5	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
56 512	53.2	57 851	53.4	-	35.5	É-U Grands Lacs Owen Sound
14 904	55.4	43 429	59.7	45 868	43.7	É-U Grands Lacs Marathon
297 385	44.6	276 494	40.3	313 291	56.3	Autres routes
667 423	100.0	686 170	100.0	556 478	100.0	Total
						Machinerie/équip./cargaison divers
422 597	13.4	560 853	17.7	928 086	26.1	Belgique-Luxemb Montréal/Contrecoeur
166 591	18.7	195 832	23.9	135 535	29.9	Allemagne Montréal/Contrecoeur
225 586	25.9	243 260	31.6	210 066	35.8	Hong Kong Vancouver
202 737	32.4	147 860	36.2	110 797	38.9	Royaume-Uni Montréal/Contrecoeur
172 627	37.8	276 613	45.0	284 140	46.9	Japon Vancouver
1 954 392	62.2	1 742 967	55.0	1 890 299	53.1	Autres routes
3 144 530	100.0	3 167 387	100.0	3 558 923	100.0	Total
						Toutes les marchandises
3 674 746	4.4	3 789 164	4.9	4 397 586	6.1	É-U Grands Lacs Nanticoke
3 783 859	9.0	4 059 817	10.2	4 184 272	12.0	É-U Grands Lacs Hamilton
3 284 221	12.9	1 329 651	11.9	-	12.0	Norvège Port Hawkesbury
2 887 961	16.4	2 610 958	15.3	1 939 750	14.7	Norvège Saint John
3 748 699	20.9	3 997 669	20.5	3 726 421	19.9	É-U Grands Lacs Sault Ste. Marie
65 796 195	79.1	61 123 086	79.5	57 337 010	80.1	Autres routes
83 175 681	100.0	76 910 346	100.0	71 585 040	100.0	Total

Table C1

**Major Commodities Loaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Loading:
International Shipping, 1996 and 1997**

Canadian region	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Major commodity loaded					
Atlantic					
Crude petroleum	3 551 034	7 756 213	118.4	0.0	0.0
Gypsum	5 508 210	6 159 551	11.8	0.0	0.0
Fuel oil	5 207 015	5 364 969	3.0	0.0	0.0
Gasoline	3 756 797	3 867 816	3.0	0.0	0.0
Oth. non-metallic mineral products	1 011 519	1 532 281	51.5	19.5	15.1
Newsprint	1 315 783	1 412 356	7.3	20.7	24.4
Other commodities	7 638 309	7 513 352	-1.6	25.8	28.2
Total	27 988 668	33 606 538	20.1	8.7	8.0
St. Lawrence					
Iron ore	29 471 572	32 687 971	10.9	0.0	0.0
Wheat	5 064 281	5 886 672	16.2	0.1	0.1
Other ores & base metal products	1 838 389	1 374 096	-25.3	16.0	19.4
Fodder and feed (incl. soya beans)	1 924 574	1 266 958	-34.2	10.1	14.9
Machinery/equip. & misc. cargo	1 142 387	1 193 278	4.5	92.6	93.6
Miscellaneous chemicals	1 188 103	1 156 216	-2.7	30.7	32.7
Other commodities	7 099 309	6 639 162	-6.5	30.7	31.4
Total	47 728 615	50 204 353	5.2	8.6	8.0
Great Lakes					
Salt	3 203 492	3 302 089	3.1	0.0	0.0
Oth. non-metallic mineral products	2 224 389	2 609 470	17.3	0.0	0.0
Cement and related products	2 386 391	2 244 197	-6.0	0.0	0.0
Wheat	672 667	1 078 017	60.3	0.0	0.0
Coal	492 284	641 803	30.4	0.0	0.0
Potassium chloride	473 500	640 939	35.4	0.0	0.0
Other commodities	3 349 658	3 688 113	10.1	0.0	0.3
Total	12 802 381	14 204 626	11.0	0.0	0.1
Pacific					
Coal	33 288 525	35 719 712	7.3	0.0	0.0
Wheat	10 480 165	12 383 923	18.2	0.1	0.0
Sulphur	5 191 028	5 511 015	6.2	0.0	0.0
Woodpulp	5 279 414	5 372 331	1.8	6.4	7.0
Lumber and sawn timber	5 137 839	4 437 285	-13.6	9.8	11.8
Potassium chloride	3 645 789	4 292 073	17.7	0.1	0.0
Other commodities	22 729 354	22 344 199	-1.7	12.6	15.1
Total	85 752 114	90 060 538	5.0	4.3	4.7
All regions					
Coal	34 024 729	36 413 327	7.0	0.0	0.0
Iron ore	29 536 169	32 875 255	11.3	0.0	0.0
Wheat	16 612 587	19 783 334	19.1	0.1	0.1
Crude petroleum	4 441 733	8 307 863	87.0	0.0	0.0
Woodpulp	6 760 908	6 716 996	-0.6	9.3	9.3
Fuel oil	6 307 611	6 403 168	1.5	0.0	0.0
Other commodities	76 588 040	77 576 113	1.3	12.5	13.4
Total	174 271 778	188 076 055	7.9	5.9	5.9

Tableau C1

**Principales marchandises chargées par région canadienne, tonnage et premier port de chargement:
transport maritime international, 1996 et 1997**

Top Canadian port of loading - Premier port de chargements canadien				Région canadienne
	Tonnage			
	1996	1997	Variation	
	t	t	%	
				Principale marchandise chargée
				Atlantique
Port Hawkesbury	2 698 290	7 060 817	161.7	Pétrole brut
Halifax	2 640 689	2 944 507	11.5	Gypse
Saint John	2 976 134	3 030 666	1.8	Mazout
Saint John	2 391 647	2 368 792	-1.0	Essence
Port Hawkesbury	297 397	487 159	63.8	Autres prod. minéraux non-métal.
Corner Brook	315 461	353 423	12.0	Papier journal
				Autres marchandises
				Total
				Saint-Laurent
Sept-Îles/Pte-Noire	16 675 108	19 726 643	18.3	Minerai de fer
Québec/Lévis	1 251 299	1 591 571	27.2	Blé
Sorel	933 354	658 810	-29.4	Autres minerais/prod. métalliques
Port-Cartier	1 128 187	453 249	-59.8	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
Montréal/Contrecoeur	1 077 919	1 127 017	4.6	Machinerie/équip./cargaison divers
Montréal/Contrecoeur	1 126 990	1 102 669	-2.2	Produits chimiques divers
				Autres marchandises
				Total
				Grands Lacs
Goderich	2 586 924	2 676 367	3.5	Sel
Meldrum Bay	1 391 796	1 687 534	21.2	Autres prod. minéraux non-métal.
Picton	669 553	767 321	14.6	Ciment et produits connexes
Thunder Bay	649 009	1 077 443	66.0	Blé
Thunder Bay	490 175	637 267	30.0	Houille
Thunder Bay	469 576	640 939	36.5	Chlorure de potassium (potasse)
				Autres marchandises
				Total
				Pacifique
Vancouver	27 445 397	28 294 366	3.1	Houille
Vancouver	7 798 710	8 341 217	7.0	Blé
Vancouver	5 191 028	5 499 145	5.9	Soufre
Vancouver	2 565 352	2 565 128	0.0	Pâte de bois
Vancouver	2 746 624	2 207 404	-19.6	Bois de construction et sciage
Vancouver	3 645 789	4 292 055	17.7	Chlorure de potassium (potasse)
				Autres marchandises
				Total
				Toutes les régions
Vancouver	27 445 397	28 294 366	3.1	Houille
Sept-Îles/Pte-Noire	16 675 108	19 726 643	18.3	Minerai de fer
Vancouver	7 798 710	8 341 217	7.0	Blé
Port Hawkesbury	2 698 290	7 060 817	161.7	Pétrole brut
Vancouver	2 565 352	2 565 128	0.0	Pâte de bois
Saint John	2 976 134	3 030 666	1.8	Mazout
				Autres marchandises
				Total

Table C2

**Major Commodities Unloaded by Canadian Region, Tonnage and Top Port of Unloading:
International Shipping, 1996 and 1997**

Canadian region	Cargo unloaded - Fret déchargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Major commodity unloaded					
Atlantic					
Crude petroleum	19 420 680	24 067 356	23.9	0.0	0.0
Fuel oil	1 263 148	2 114 125	67.4	0.0	0.0
Coal	958 690	1 248 772	30.3	0.1	0.1
Machinery/equip. & misc. cargo	1 085 605	1 169 689	7.7	93.3	96.0
Gasoline	353 487	580 543	64.2	0.0	0.0
Miscellaneous chemicals	423 924	497 645	17.4	26.1	27.3
Other commodities	1 476 681	1 679 904	13.8	38.9	51.0
Total	24 982 215	31 358 034	25.5	6.8	6.8
St. Lawrence					
Crude petroleum	6 753 675	6 567 500	-2.8	0.0	2.1
Aluminum ore and basic products	5 612 848	5 808 882	3.5	1.7	1.8
Miscellaneous chemicals	1 626 602	1 722 975	5.9	38.8	37.0
Machinery/equip. & misc. cargo	1 286 147	1 668 579	29.7	88.4	90.8
Iron ore	1 593 510	1 597 884	0.3	0.0	0.0
Iron, steel, and alloys	893 992	1 257 826	40.7	38.7	26.7
Other commodities	10 951 444	9 316 962	-14.9	12.4	14.2
Total	28 718 217	27 940 608	-2.7	12.4	14.5
Great Lakes					
Coal	10 689 702	12 737 773	19.2	0.0	0.0
Iron ore	6 187 478	6 409 808	3.6	0.0	0.0
Limestone	3 128 972	3 046 945	-2.6	0.0	0.0
Iron, steel, and alloys	1 241 459	1 438 998	15.9	0.0	0.0
Oth. non-metallic mineral products	415 787	455 329	9.5	0.0	0.7
Fruits/vegetables and food products	324 524	366 624	13.0	0.1	0.3
Other commodities	2 055 119	2 301 152	12.0	0.1	0.1
Total	24 043 041	26 756 629	11.3	0.0	0.0
Pacific					
Machinery/equip. & misc. cargo	940 110	1 208 293	28.5	83.9	78.2
Phosphate rocks	1 018 512	1 043 177	2.4	0.0	0.0
Fuel oil	844 083	973 000	15.3	0.0	0.0
Iron, steel, and alloys	468 006	816 624	74.5	21.0	26.5
Logs, bolts, and other wood	491 930	626 552	27.4	4.1	3.5
Other ores & base metal products	523 189	499 395	-4.5	10.1	16.8
Other commodities	3 562 289	3 690 700	3.6	16.6	18.5
Total	7 848 118	8 857 740	12.9	19.7	22.0
All regions					
Crude petroleum	26 174 392	30 648 633	17.1	0.0	0.4
Coal	12 329 929	14 674 925	19.0	0.0	0.0
Iron ore	7 782 162	8 033 932	3.2	0.0	0.0
Aluminum ore and basic products	6 257 612	6 381 529	2.0	1.6	1.8
Machinery/equip. & misc. cargo	3 322 462	4 059 846	22.2	88.5	88.3
Fuel oil	2 856 489	3 999 057	40.0	0.0	0.0
Other commodities	26 868 545	27 115 089	0.9	14.0	15.8
Total	85 591 591	94 913 011	10.9	8.0	8.6

Tableau C2

**Principales marchandises déchargées par région canadienne, tonnage et premier port de déchargement:
transport maritime international, 1996 et 1997**

Top Canadian port of unloading - Premier port de déchargements canadien				Région canadienne
	Tonnage			
	1996	1997	Variation	
	t	t	%	
				Principale marchandise déchargée
				Atlantique
Saint John	8 808 850	9 206 814	4.5	Pétrole brut
Saint John	342 535	646 772	88.8	Mazout
Belledune	930 894	1 087 432	16.8	Houille
Halifax	1 057 102	1 159 010	9.6	Machinerie/équip./cargaison divers
Saint John	260 439	274 129	5.3	Essence
Halifax	132 924	178 489	34.3	Produits chimiques divers
				Autres marchandises
				Total
				Saint-Laurent
Québec/Lévis	6 753 254	6 556 071	-2.9	Pétrole brut
Port-Alfred	2 993 902	3 142 200	5.0	Minerai et produits d'aluminium
Montréal/Contrecoeur	1 170 598	1 302 538	11.3	Produits chimiques divers
Montréal/Contrecoeur	1 156 549	1 536 141	32.8	Machinerie/équip./cargaison divers
Québec/Lévis	979 824	866 746	-11.5	Minerai de fer
Montréal/Contrecoeur	703 515	839 763	19.4	Fer, acier et alliage
				Autres marchandises
				Total
				Grands Lacs
Nanticoke	3 168 225	4 527 621	42.9	Houille
Sault Ste.Marie	2 738 666	2 305 641	-15.8	Minerai de fer
Windsor Ont.	1 382 308	1 465 316	6.0	Castines
Hamilton	915 648	957 930	4.6	Fer, acier et alliage
Windsor Ont.	55 707	117 217	110.4	Autres prod. minéraux non-métal.
Toronto	324 462	366 527	13.0	Fruits/légumes & prod. alimentaires
				Autres marchandises
				Total
				Pacifique
Vancouver	814 548	970 036	19.1	Machinerie/équip./cargaison divers
Vancouver	1 018 512	1 043 177	2.4	Roches phosphatées
Vancouver	702 614	817 610	16.4	Mazout
Fraser River	309 294	532 876	72.3	Fer, acier et alliage
Vancouver	282 015	178 564	-36.7	Billes, billots et autres bois
Vancouver	509 020	482 532	-5.2	Autres minerais/prod. métalliques
				Autres marchandises
				Total
				Toutes les régions
Saint John	8 808 850	9 206 814	4.5	Pétrole brut
Nanticoke	3 168 225	4 527 621	42.9	Houille
Sault Ste.Marie	2 738 666	2 305 641	-15.8	Minerai de fer
Port-Alfred	2 993 902	3 142 200	5.0	Minerai et produits d'aluminium
Montréal/Contrecoeur	1 156 549	1 536 141	32.8	Machinerie/équip./cargaison divers
Vancouver	702 614	817 610	16.4	Mazout
				Autres marchandises
				Total

Table C3

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual
Variation by Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1996 and 1997**

Tableau C3

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation
annuelle par région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1996 et 1997**

Canadian region - Région canadienne	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
Foreign region - Région étrangère						
Atlantic - Atlantique						
United Kingdom - Royaume-Uni	645 370	521 788	-19.1	1 975 734	1 478 447	-25.2
Europe	3 055 444	2 899 429	-5.1	9 184 695	13 008 925	41.6
Middle East - Moyen-Orient	328 065	444 107	35.4	5 495 398	6 052 127	10.1
Africa - Afrique	50 505	201 595	299.2	1 706 458	2 815 134	65.0
Asia and Oceania - Asie et Océanie	1 472 339	1 327 883	-9.8	695 462	694 223	-0.2
Central America - Amérique centrale	940 259	1 629 444	73.3	1 040 584	1 550 086	49.0
South America - Amérique du sud	1 802 245	2 017 574	11.9	2 791 569	3 182 412	14.0
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	19 625 288	24 499 166	24.8	1 746 847	2 282 264	30.7
Great Lakes - Grands Lacs	-	10 140	-	343 007	287 088	-16.3
Pacific - Pacifique	69 152	55 412	-19.9	2 463	7 326	197.4
Total	27 988 668	33 606 538	20.1	24 982 215	31 358 034	25.5
St. Lawrence - Saint-Laurent						
United Kingdom - Royaume-Uni	5 066 713	6 137 067	21.1	1 250 375	1 595 809	27.6
Europe	19 077 472	19 013 536	-0.3	7 890 409	8 666 142	9.8
Middle East - Moyen-Orient	2 393 308	2 354 593	-1.6	759	90 946	...
Africa - Afrique	1 888 388	2 489 446	31.8	4 216 761	3 740 150	-11.3
Asia and Oceania - Asie et Océanie	4 036 359	5 150 725	27.6	1 685 876	1 922 311	14.0
Central America - Amérique centrale	588 619	866 743	47.3	1 407 233	1 483 923	5.4
South America - Amérique du sud	1 153 748	1 364 401	18.3	3 694 802	3 586 360	-2.9
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	6 738 058	6 210 922	-7.8	3 272 588	3 340 611	2.1
Great Lakes - Grands Lacs	6 755 221	6 616 919	-2.0	5 001 335	3 223 564	-35.5
Pacific - Pacifique	30 728	-	-100.0	298 078	290 792	-2.4
Total	47 728 615	50 204 353	5.2	28 718 217	27 940 608	-2.7
Great Lakes - Grands Lacs						
United Kingdom - Royaume-Uni	241 833	328 925	36.0	65 104	93 506	43.6
Europe	1 231 471	1 713 101	39.1	1 030 865	957 112	-7.2
Middle East - Moyen-Orient	105 008	75 301	-28.3	19 660	45 621	132.1
Africa - Afrique	61 796	181 525	193.7	66 943	87 811	31.2
Asia and Oceania - Asie et Océanie	74 743	71 058	-4.9	461 057	285 604	-38.1
Central America - Amérique centrale	220 162	281 395	27.8	101 727	516 028	407.3
South America - Amérique du sud	251 677	213 972	-15.0	289 314	440 925	52.4
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	89 540	47 214	-47.3	205 843	133 216	-35.3
Great Lakes - Grands Lacs	10 526 151	11 292 136	7.3	21 802 521	24 196 806	11.0
Pacific - Pacifique	-	-	-	6	-	-100.0
Total	12 802 381	14 204 626	11.0	24 043 041	26 756 629	11.3

Table C3

Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region and Foreign Region: International Shipping, 1996 and 1997 - Concluded

Tableau C3

Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne et région étrangère: transport maritime international, 1996 et 1997 - fin

Canadian region - Région canadienne	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
Foreign region - Région étrangère						
Pacific - Pacifique						
United Kingdom - Royaume-Uni	1 650 434	1 733 257	5.0	16 781	9 156	-45.4
Europe	6 234 282	7 316 162	17.4	194 897	286 792	47.2
Middle East - Moyen-Orient	2 552 262	4 358 900	70.8	11 281	1 435	-87.3
Africa - Afrique	2 408 393	3 068 090	27.4	1 034 831	1 128 498	9.1
Asia and Oceania - Asie et Océanie	56 926 461	57 223 491	0.5	2 276 471	2 766 234	21.5
Central America - Amérique centrale	2 105 527	1 941 917	-7.8	538 801	685 743	27.3
South America - Amérique du sud	5 309 763	6 175 831	16.3	362 480	300 746	-17.0
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	1 171 409	814 789	-30.4	773	200 067	...
Great Lakes - Grands Lacs	4 024	157	-96.1	66	3	-95.0
Pacific - Pacifique	7 389 559	7 427 942	0.5	3 411 738	3 479 066	2.0
Total	85 752 114	90 060 538	5.0	7 848 118	8 857 740	12.9
All regions - Toutes les régions						
United Kingdom - Royaume-Uni	7 604 350	8 721 038	14.7	3 307 993	3 176 918	-4.0
Europe	29 598 669	30 942 228	4.5	18 300 865	22 918 970	25.2
Middle East - Moyen-Orient	5 378 643	7 232 901	34.5	5 527 097	6 190 129	12.0
Africa - Afrique	4 409 083	5 940 657	34.7	7 024 994	7 771 594	10.6
Asia and Oceania - Asie et Océanie	62 509 903	63 773 158	2.0	5 118 866	5 668 372	10.7
Central America - Amérique centrale	3 854 567	4 719 499	22.4	3 088 345	4 235 780	37.2
South America - Amérique du sud	8 517 433	9 771 778	14.7	7 138 164	7 510 443	5.2
United-States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	27 624 294	31 572 091	14.3	5 226 051	5 956 158	14.0
Great Lakes - Grands Lacs	17 285 396	17 919 352	3.7	27 146 929	27 707 461	2.1
Pacific - Pacifique	7 489 440	7 483 355	-0.1	3 712 285	3 777 185	1.7
Total	174 271 778	188 076 055	7.9	85 591 591	94 913 011	10.9

Table C4

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Canadian Region:
Domestic Shipping, 1996 and 1997**

Canadian region of origin	Canadian region of destination								
	Atlantic - Atlantique			St. Lawrence - Saint-Laurent			Great Lakes - Grand Lacs		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%
Atlantic	3 711	3 583	-3.4	1 310	2 116	61.5	265	402	51.7
St. Lawrence	1 232	1 170	-5.0	6 574	5 496	-16.4	5 963	4 906	-17.7
Great Lakes	320	203	-36.6	6 187	7 985	29.1	8 814	8 810	0.0
Pacific	-	-	-	-	-	-	-	-	-
All regions	5 262	4 955	-5.8	14 071	15 598	10.8	15 042	14 118	-6.1
Containerized	426	468	9.9	12	4	-67.0	26	81	211.6

Tableau C4

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région canadienne:
transport maritime intérieur, 1996 et 1997**

Région canadienne de destination									Région canadienne d'origine
Pacific - Pacifique			All regions - Toutes les régions			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation	
'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%	'000 t	'000 t	%	
-	-	-	5 286	6 101	15.4	188	202	7.7	Atlantique
-	-	-	13 769	11 572	-16.0	272	296	9.0	Saint-Laurent
-	-	-	15 320	16 998	11.0	5	55	...	Grands Lacs
14 450	12 038	-16.7	14 450	12 038	-16.7	-	-	-	Pacifique
14 450	12 038	-16.7	48 825	46 709	-4.3	464	553	19.2	Toutes les régions
-	-	-	464	553	19.2	464	553	19.2	Conteneurisé

Table C5

**Cargo Loaded, Unloaded and Handled, Tonnage by Province or Territory and Foreign Region:
International Shipping, 1996 and 1997**

Province or territory Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
Newfoundland						
United Kingdom	95 664	103 987	8.7	25 779	41 244	60.0
Europe	485 887	591 589	21.8	377 515	719 542	90.6
Middle East	4 135	27 379	562.1	1 985 633	2 515 221	26.7
Africa	3 978	31 322	687.4	425 315	275 989	-35.1
Asia and Oceania	210 832	119 567	-43.3	-	-	...
Central America	52 972	387 567	631.7	170 750	574 116	236.2
South America	121 351	143 615	18.3	655 053	207 194	-68.4
United-States:						
Atlantic	3 183 415	3 498 968	9.9	701 409	779 269	11.1
Great Lakes	-	-	...	37 826	10 183	-73.1
Pacific	350	14 385	...	657	47	-92.8
Total	4 158 583	4 918 379	18.3	4 379 937	5 122 805	17.0
Prince Edward Island						
United Kingdom	-	-	...	-	-	...
Europe	7 609	26 320	245.9	12 117	29 185	140.9
Middle East	12 028	6 549	-45.6	-	-	...
Africa	-	-	...	-	-	...
Asia and Oceania	-	-	...	-	-	...
Central America	27 459	19 410	-29.3	4 902	-	-100.0
South America	56 880	68 382	20.2	6 500	-	-100.0
United-States:						
Atlantic	-	3 894	...	46 592	39 878	-14.4
Great Lakes	-	-	...	3 000	2 840	-5.3
Total	103 976	124 555	19.8	73 111	71 903	-1.7
Nova Scotia						
United Kingdom	345 412	281 774	-18.4	1 540 504	936 569	-39.2
Europe	1 314 641	1 152 927	-12.3	4 870 495	7 698 170	58.1
Middle East	171 622	245 244	42.9	37 747	35 868	-5.0
Africa	8 765	30 703	250.3	381 587	1 473 327	286.1
Asia and Oceania	875 621	899 518	2.7	330 445	458 464	38.7
Central America	201 755	572 475	183.7	173 766	444 018	155.5
South America	211 158	290 746	37.7	615 233	1 122 616	82.5
United-States:						
Atlantic	10 283 228	14 894 219	44.8	764 604	1 142 418	49.4
Great Lakes	-	10 140	...	25 236	11 526	-54.3
Pacific	28 177	36 060	28.0	1 565	6 939	343.3
Total	13 440 379	18 413 808	37.0	8 741 183	13 329 915	52.5
New Brunswick						
United Kingdom	194 260	127 612	-34.3	409 450	500 633	22.3
Europe	1 171 578	791 353	-32.5	3 876 287	4 524 438	16.7
Middle East	112 030	92 722	-17.2	3 472 018	3 501 039	0.8
Africa	37 762	53 370	41.3	899 556	1 065 818	18.5
Asia and Oceania	385 887	308 798	-20.0	303 589	213 959	-29.5
Central America	576 974	512 242	-11.2	679 717	526 153	-22.6
South America	1 204 544	1 386 201	15.1	1 486 277	1 810 721	21.8
United-States:						
Atlantic	6 003 327	5 880 625	-2.0	223 342	190 604	-14.7

Tableau C5

**Fret chargé, déchargé et manutentionné, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère:
transport maritime international, 1996 and 1997**

Cargo handled - Fret manutentionné			Last record year - Dernière année record			Province ou territoire Région étrangère
Tonnage			Year	Tonnage	Variation	
1996	1997	Variation	Année			
t	t	%		t	%	
Terre-Neuve						
121 443	145 232	19.6	1990	2 640 507	...	Royaume-Uni
863 402	1 311 131	51.9	1991	1 868 203	42.5	Europe
1 989 768	2 542 600	27.8	1996	1 989 768	-21.7	Moyen-Orient
429 293	307 311	-28.4	1988	895 650	191.4	Afrique
210 832	119 567	-43.3	1993	716 285	499.1	Asie et Océanie
223 722	961 683	329.9	1995	1 397 597	45.3	Amérique centrale
776 405	350 809	-54.8	1995	936 209	166.9	Amérique du sud
États-Unis:						
3 884 824	4 278 237	10.1	1990	4 304 691	0.6	Atlantique
37 826	10 183	-73.1	1985	75 189	638.4	Grands Lacs
1 007	14 432	...	1991	38 233	164.9	Pacifique
8 538 520	10 041 185	17.6	1990	9 912 468	-1.3	Total
Île-du-Prince-Édouard						
-	-	...	1994	5 550	...	Royaume-Uni
19 726	55 505	181.4	1995	53 439	-3.7	Europe
12 028	6 549	-45.6	1996	12 028	83.7	Moyen-Orient
-	-	...	1994	88 168	...	Afrique
-	-	...	1993	4 800	...	Asie et Océanie
32 361	19 410	-40.0	1995	42 836	120.7	Amérique centrale
63 380	68 382	7.9	1993	104 083	52.2	Amérique du sud
États-Unis:						
46 592	43 772	-6.1	1991	54 228	23.9	Atlantique
3 000	2 840	-5.3	1996	3 000	5.6	Grands Lacs
177 086	196 458	10.9	1994	221 018	12.5	Total
Nouvelle-Écosse						
1 885 917	1 218 344	-35.4	1986	2 866 926	135.3	Royaume-Uni
6 185 136	8 851 097	43.1	1996	6 185 136	-30.1	Europe
209 369	281 112	34.3	1990	1 029 916	266.4	Moyen-Orient
390 352	1 504 031	285.3	1995	1 257 218	-16.4	Afrique
1 206 066	1 357 982	12.6	1988	1 547 780	14.0	Asie et Océanie
375 520	1 016 493	170.7	1984	1 442 052	41.9	Amérique centrale
826 391	1 413 362	71.0	1987	1 612 877	14.1	Amérique du sud
États-Unis:						
11 047 832	16 036 637	45.2	1995	13 484 602	-15.9	Atlantique
25 236	21 666	-14.1	1995	48 090	122.0	Grands Lacs
29 742	42 999	44.6	1989	296 839	590.3	Pacifique
22 181 562	31 743 723	43.1	1995	25 453 476	-19.8	Total
Nouveau-Brunswick						
603 709	628 245	4.1	1988	3 490 849	455.7	Royaume-Uni
5 047 864	5 315 792	5.3	1996	5 047 864	-5.0	Europe
3 584 048	3 593 760	0.3	1994	3 687 951	2.6	Moyen-Orient
937 317	1 119 188	19.4	1993	3 221 614	187.9	Afrique
689 475	522 757	-24.2	1984	1 245 965	138.3	Asie et Océanie
1 256 691	1 038 394	-17.4	1996	1 256 691	21.0	Amérique centrale
2 690 820	3 196 923	18.8	1995	3 301 680	3.3	Amérique du sud
États-Unis:						
6 226 669	6 071 228	-2.5	1994	6 467 904	6.5	Atlantique

Table C5

**Cargo Loaded, Unloaded and Handled, Tonnage by Province or Territory and Foreign Region:
International Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Province or territory Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
New Brunswick						
Great Lakes	-	-	...	276 945	262 539	-5.2
Pacific	39 659	-	-100.0	241	-	-100.0
Total	9 726 018	9 152 922	-5.9	11 627 420	12 595 904	8.3
Québec						
United Kingdom	5 076 748	6 145 482	21.1	1 250 375	1 595 809	27.6
Europe	19 078 361	19 015 597	-0.3	7 926 215	8 701 760	9.8
Middle East	2 393 308	2 376 861	-0.7	759	90 946	...
Africa	1 888 388	2 489 446	31.8	4 216 761	3 740 150	-11.3
Asia and Oceania	4 036 359	5 150 725	27.6	1 747 304	1 944 111	11.3
Central America	588 619	866 743	47.3	1 418 682	1 489 723	5.0
South America	1 166 660	1 377 231	18.0	3 723 308	3 628 241	-2.6
United-States:						
Atlantic	6 893 376	6 418 706	-6.9	3 283 488	3 340 611	1.7
Great Lakes	6 755 221	6 616 919	-2.0	5 001 335	3 223 564	-35.5
Pacific	30 728	-	-100.0	298 078	290 792	-2.4
Total	47 907 769	50 457 711	5.3	28 866 306	28 045 706	-2.8
Ontario						
United Kingdom	241 833	328 925	36.0	65 104	93 506	43.6
Europe	1 231 471	1 713 101	39.1	1 030 865	957 112	-7.2
Middle East	105 008	75 301	-28.3	19 660	45 621	132.1
Africa	61 796	181 525	193.7	66 943	87 811	31.2
Asia and Oceania	74 743	71 058	-4.9	461 057	285 604	-38.1
Central America	220 162	281 395	27.8	101 727	516 028	407.3
South America	251 677	213 972	-15.0	289 314	440 925	52.4
United-States:						
Atlantic	89 540	47 214	-47.3	205 843	133 216	-35.3
Great Lakes	10 526 151	11 292 136	7.3	21 802 521	24 196 806	11.0
Pacific	-	-	...	6	-	-100.0
Total	12 802 381	14 204 626	11.0	24 043 041	26 756 629	11.3
Manitoba						
Europe	-	-	...	-	-	...
Middle East	28 250	49 945	76.8	-	-	...
Africa	-	86 200	...	-	-	...
Central America	81 100	137 750	69.9	-	-	...
South America	195 400	115 800	-40.7	-	-	...
United-States:						
Atlantic	-	11 500	...	-	-	...
Total	304 750	401 195	31.6	-	-	...
British Columbia						
United Kingdom	1 650 434	1 733 257	5.0	16 781	9 156	-45.4
Europe	6 234 282	7 316 162	17.4	194 897	286 792	47.2
Middle East	2 552 262	4 358 900	70.8	11 281	1 435	-87.3
Africa	2 408 393	3 068 090	27.4	1 034 831	1 128 498	9.1
Asia and Oceania	56 926 461	57 223 491	0.5	2 276 471	2 766 234	21.5

Tableau C5

**Fret chargé, déchargé et manutentionné, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère:
transport maritime international, 1996 and 1997 - suite**

Cargo handled - Fret manutentionné			Last record year - Dernière année record			Province ou territoire Région étrangère
Tonnage			Year	Tonnage	Variation	
1996	1997	Variation	Année			
t	t	%		t	%	
Nouveau-Brunswick						
276 945	262 539	-5.2	1988	462 762	76.3	Grands Lacs
39 899	-	-100.0	1987	540 617	...	Pacifique
21 353 438	21 748 826	1.9	1996	21 353 438	-1.8	Total
Québec						
6 327 122	7 741 292	22.4	1988	11 734 562	51.6	Royaume-Uni
27 004 576	27 717 357	2.6	1995	29 890 220	7.8	Europe
2 394 067	2 467 807	3.1	1983	3 535 242	43.3	Moyen-Orient
6 105 150	6 229 596	2.0	1995	6 209 820	-0.3	Afrique
5 783 663	7 094 836	22.7	1995	5 988 873	-15.6	Asie et Océanie
2 007 302	2 356 466	17.4	1984	2 654 485	12.6	Amérique centrale
4 889 968	5 005 472	2.4	1988	5 861 681	17.1	Amérique du sud
États-Unis:						
10 176 864	9 759 317	-4.1	1988	11 526 161	18.1	Atlantique
11 756 557	9 840 483	-16.3	1995	12 823 158	30.3	Grands Lacs
328 806	290 792	-11.6	1984	356 455	22.6	Pacifique
76 774 074	78 503 418	2.3	1995	81 131 594	3.3	Total
Ontario						
306 937	422 431	37.6	1988	550 584	30.3	Royaume-Uni
2 262 336	2 670 213	18.0	1994	3 864 930	44.7	Europe
124 668	120 922	-3.0	1991	279 225	130.9	Moyen-Orient
128 740	269 337	109.2	1992	374 799	39.2	Afrique
535 800	356 661	-33.4	1989	1 022 969	186.8	Asie et Océanie
321 889	797 423	147.7	1986	415 751	-47.9	Amérique centrale
540 991	654 898	21.1	1988	863 334	31.8	Amérique du sud
États-Unis:						
295 383	180 430	-38.9	1985	708 024	292.4	Atlantique
32 328 672	35 488 941	9.8	1988	34 397 317	-3.1	Grands Lacs
6	-	-100.0	1987	23 883	...	Pacifique
36 845 421	40 961 255	11.2	1988	39 473 825	-3.6	Total
Manitoba						
-	-	...	1983	603 800	...	Europe
28 250	49 945	76.8	1987	450 416	801.8	Moyen-Orient
-	86 200	...	1990	186 059	115.8	Afrique
81 100	137 750	69.9	1996	81 100	-41.1	Amérique centrale
195 400	115 800	-40.7	1993	241 035	108.1	Amérique du sud
États-Unis:						
-	11 500	...	1995	7 500	-34.8	Atlantique
304 750	401 195	31.6	1983	629 500	56.9	Total
Colombie-Britannique						
1 667 215	1 742 413	4.5	1989	2 672 995	53.4	Royaume-Uni
6 429 179	7 602 954	18.3	1991	8 473 826	11.5	Europe
2 563 542	4 360 335	70.1	1989	4 054 380	-7.0	Moyen-Orient
3 443 225	4 196 589	21.9	1988	4 071 027	-3.0	Afrique
59 202 932	59 989 726	1.3	1991	61 975 771	3.3	Asie et Océanie

Table C5

**Cargo Loaded, Unloaded and Handled, Tonnage by Province or Territory and Foreign Region:
International Shipping, 1996 and 1997 - Concluded**

Province or territory Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
British Columbia						
Central America	2 105 527	1 941 917	-7.8	538 801	685 743	27.3
South America	5 309 763	6 175 831	16.3	362 480	300 746	-17.0
United-States:						
Atlantic	1 171 409	814 789	-30.4	773	196 737	...
Great Lakes	4 024	157	-96.1	66	3	-95.0
Pacific	7 389 559	7 427 942	0.5	3 411 738	3 479 066	2.0
Total	85 752 114	90 060 538	5.0	7 848 118	8 854 410	12.8
Northwest Territories						
Europe	74 841	335 178	347.9	12 475	1 972	-84.2
Asia and Oceania	-	-	...	-	-	...
South America	-	-	...	-	-	...
United-States:						
Atlantic	-	2 176	...	-	130 096	...
Great Lakes	-	-	...	-	-	...
Pacific	967	4 967	413.7	-	340	...
Total	75 808	342 321	351.6	12 475	132 408	961.4
All provinces						
United Kingdom	7 604 350	8 721 038	14.7	3 307 993	3 176 918	-4.0
Europe	29 598 669	30 942 228	4.5	18 300 865	22 918 970	25.2
Middle East	5 378 643	7 232 901	34.5	5 527 097	6 190 129	12.0
Africa	4 409 083	5 940 657	34.7	7 024 994	7 771 594	10.6
Asia and Oceania	62 509 903	63 773 158	2.0	5 118 866	5 668 372	10.7
Central America	3 854 567	4 719 499	22.4	3 088 345	4 235 780	37.2
South America	8 517 433	9 771 778	14.7	7 138 164	7 510 443	5.2
United-States:						
Atlantic	27 624 294	31 572 091	14.3	5 226 051	5 952 828	13.9
Great Lakes	17 285 396	17 919 352	3.7	27 146 929	27 707 461	2.1
Pacific	7 489 440	7 483 355	-0.1	3 712 285	3 777 185	1.7
Total	174 271 778	188 076 055	7.9	85 591 591	94 909 681	10.9

Tableau C5

**Fret chargé, déchargé et manutentionné, tonnage selon la province ou le territoire et la région étrangère:
transport maritime international, 1996 and 1997 - fin**

Cargo handled - Fret manutentionné			Last record year - Dernière année record			Province ou territoire Région étrangère
Tonnage			Year	Tonnage	Variation	
1996	1997	Variation	Année			
t	t	%		t	%	
Colombie-Britannique						
2 644 328	2 627 660	-0.6	1996	2 644 328	0.6	Amérique centrale
5 672 243	6 476 576	14.2	1996	5 672 243	-12.4	Amérique du sud
États-Unis:						
1 172 181	1 011 526	-13.7	1987	2 836 275	180.4	Atlantique
4 090	160	-96.1	1985	224 914	...	Grands Lacs
10 801 297	10 907 009	1.0	1996	10 801 297	-1.0	Pacifique
93 600 232	98 914 948	5.7	1996	93 600 232	-5.4	Total
Territoires du Nord-Ouest						
87 316	337 150	286.1	1988	428 674	27.1	Europe
-	-	...	1986	44 991	...	Asie et Océanie
-	-	...	1990	28 434	...	Amérique du sud
États-Unis:						
-	132 272	...	1987	28 396	-78.5	Atlantique
-	-	...	1993	1 781	...	Grands Lacs
967	5 307	448.8	1994	13 990	163.6	Pacifique
88 283	474 729	437.7	1988	448 946	-5.4	Total
Toutes les provinces						
10 912 343	11 897 956	9.0	1988	22 619 529	90.1	Royaume-Uni
47 899 534	53 861 198	12.4	1995	50 489 119	-6.3	Europe
10 905 741	13 423 030	23.1	1996	10 905 741	-18.8	Moyen-Orient
11 434 077	13 712 251	19.9	1993	12 147 552	-11.4	Afrique
67 628 769	69 441 530	2.7	1991	70 425 451	1.4	Asie et Océanie
6 942 912	8 955 280	29.0	1995	7 230 629	-19.3	Amérique centrale
15 655 598	17 282 221	10.4	1996	15 655 598	-9.4	Amérique du sud
États-Unis:						
32 850 345	37 524 919	14.2	1995	33 361 119	-11.1	Atlantique
44 432 326	45 626 813	2.7	1989	44 722 479	-2.0	Grands Lacs
11 201 725	11 260 539	0.5	1996	11 201 725	-0.5	Pacifique
259 863 368	282 985 736	8.9	1997	282 989 066	-	Total

Table C7

**Number of Movements, Vessel Capacity and
Tonnage Transported by Province and Port:
International Shipping, 1997**

Tableau C7

**Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage
transporté selon la province et le port: transport
maritime international, 1997**

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Newfoundland - Terre-Neuve								
Argentia	48	237 105	117 927	119	636 327	314 728	91 081	43.1
Arnold's Cove	4	1 035	691	4	1 035	691	1 079	-
Bay Roberts	2	6 272	2 820	2	6 272	2 820	7 838	-
Botwood	42	302 542	142 221	42	299 180	140 633	143 000	0.2
Burin	2	4 524	1 356	-	-	-	-	-
Clarenville	4	2 795	762	-	-	-	-	-
Coley's Point	2	15 716	7 204	2	15 716	7 204	1 217	-
Come-By-Chance	153	5 450 116	3 292 788	161	5 502 837	3 210 798	8 040 847	-
Corner Brook	83	1 000 373	491 419	155	1 301 503	607 167	783 556	-
Dildo	1	1 834	642	1	1 834	642	2 074	-
Fortune	485	116 962	55 559	181	48 952	14 469	12 532	8.9
Goose Bay	-	-	-	4	34 884	13 288	259	97.5
Grand Bank	-	-	-	1	76 216	34 631	111 608	-
Harbour Grace	20	58 838	22 748	30	87 514	38 652	17 871	11.4
Holyrood	22	594 881	319 360	22	594 881	319 360	636 527	-
Lewisporte	2	17 292	11 058	-	-	-	-	-
Long Harbour	1	1 314	395	-	-	-	-	-
Long Pond	3	14 672	7 650	2	5 273	3 108	2 718	-
Marystown	13	31 603	10 282	6	27 360	8 426	5 632	-
Roddickton	1	4 860	2 196	1	4 860	2 196	5 587	-
St. Anthony	4	33 512	10 216	-	-	-	-	-
St. John's	101	1 008 679	438 334	9	53 098	28 247	12 566	0.1
Stephenville	34	451 658	206 946	37	463 126	213 640	165 192	-
Total	1 027	9 356 583	5 142 574	779	9 160 868	4 960 700	10 041 185	0.4
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard								
Charlottetown	41	680 097	317 390	22	223 356	99 232	94 609	-
Georgetown	12	63 126	24 393	4	17 018	10 472	2 794	-
Souris	6	35 161	18 421	6	35 161	18 421	18 711	-
Summerside	23	139 421	71 014	24	137 230	74 528	80 344	-
Total	82	917 805	431 218	56	412 765	202 653	196 458	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse								
Baddeck	6	73 754	22 696	-	-	-	-	-
Cohasset	6	255 450	109 398	9	430 021	179 575	582 762	-
Digby	4	586	248	-	-	-	-	-
Halifax	913	22 892 461	10 307 746	1 582	57 861 935	24 430 279	12 225 199	36.6
Hantsport	104	1 307 645	565 527	105	1 319 917	570 913	1 730 505	-
Little Narrows	36	534 846	237 021	36	493 467	218 080	609 905	-
Liverpool	42	344 801	154 346	42	466 915	206 218	168 458	-
Louisburg	3	18 818	6 262	1	2 062	1 154	998	-
Lunenburg	6	73 754	22 696	-	-	-	-	-

Table C7

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: International Shipping, 1997 - Continued

Tableau C7

Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime international, 1997 - suite

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse								
Mulgrave	22	182 627	84 492	14	165 856	75 559	45 748	-
North Sydney	1	3 831	1 544	1	3 831	1 544	385	-
Pictou	27	309 462	140 800	28	323 724	145 225	118 343	-
Port Hawkesbury	228	10 737 605	5 839 725	232	11 575 766	6 326 276	15 908 334	-
Sheet Harbour	12	165 576	75 144	15	177 383	79 598	37 741	-
Shelburne	34	147 624	64 791	76	409 572	205 698	35 460	40.4
Sydney	54	1 353 264	712 033	18	292 617	168 572	268 735	-
Yarmouth	8	38 381	15 990	11	46 698	19 556	11 150	-
Total	1 506	38 440 485	18 360 459	2 170	73 569 764	32 628 247	31 743 723	14.1
New Brunswick - Nouveau-Brunswick								
Bayside	80	910 247	415 932	84	571 920	237 150	278 291	0.7
Belledune	76	1 614 461	908 337	87	1 772 553	1 006 877	1 798 699	-
Blacks Harbour	167	11 211	5 034	163	11 036	4 851	3 466	-
Campobello	160	3 102	2 080	127	3 093	2 222	1 729	-
Dalhousie	60	1 412 842	706 438	60	1 412 842	706 438	1 030 000	-
Grand Manan	2	7 815	5 090	3	210	114	25	-
Newcastle	4	19 141	10 448	4	19 141	10 448	20 930	-
Saint Andrews	1 686	31 904	24 130	204	10 628	6 134	3 184	2.5
Saint John	755	16 777 989	9 742 816	680	15 686 368	9 127 174	18 612 440	1.5
Saint Stephen	10	689	370	8	549	294	63	-
Total	3 000	20 789 401	11 820 675	1 420	19 488 340	11 101 702	21 748 826	1.3
Québec								
Baie-Comeau	169	2 934 235	1 699 901	215	3 691 362	2 169 673	3 805 255	-
Bécancour	76	1 286 417	701 042	78	1 343 540	738 958	1 411 394	-
Chandler	16	173 506	76 950	17	183 780	83 288	45 248	-
Chicoutimi	52	797 094	452 066	56	794 647	454 422	228 461	-
Côte-Ste-Catherine	18	176 581	99 584	9	115 786	64 685	81 418	-
Deception Bay	2	13 219	4 030	-	-	-	-	-
Gaspé	45	386 739	192 180	40	312 288	160 424	313 209	-
Groscacouna	58	640 252	367 148	63	727 685	414 803	280 310	0.2
Havre-St-Pierre	3	52 465	27 925	6	118 544	75 176	153 512	-
Les Méchins	6	30 910	13 514	-	-	-	-	-
Matane	20	214 014	107 312	18	189 480	92 097	73 714	-
Montréal/Contrecoeur	1 570	24 517 860	13 678 533	1 229	23 900 718	11 499 242	15 003 034	53.0
Percé	7	90 681	27 998	-	-	-	-	-
Pointe-Au-Pic	36	433 267	199 789	36	433 267	199 789	166 967	-
Port-Alfred	157	3 625 769	1 957 059	159	3 636 106	1 976 120	4 025 059	-
Port-Cartier	207	9 659 089	5 497 698	266	10 786 736	6 305 673	15 538 066	-
Portneuf	2	15 258	8 445	4	58 367	38 201	67 758	-
Québec/Lévis	430	11 909 466	6 482 156	378	10 292 399	5 937 115	12 375 851	1.2
Rivière-du-Loup	1	153 687	122 871	1	153 687	122 871	3 090	-

Table C7

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: International Shipping, 1997 - Continued

Tableau C7

Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime international, 1997 - suite

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Québec								
Sept-Îles/Pte-Noire	185	10 180 873	5 750 644	413	14 708 224	8 748 248	20 924 867	-
Sorel	178	2 904 427	1 601 959	206	3 141 870	1 725 241	2 197 004	0.1
Trois-Rivières	134	2 112 109	1 153 154	146	2 405 871	1 347 203	1 746 387	-
Valleyfield	13	74 197	44 143	10	81 840	53 077	62 813	-
Îles-de-la-Madeleine	1	7 745	5 052	-	-	-	-	-
Total	3 386	72 389 860	40 271 153	3 350	77 076 197	42 206 306	78 503 418	10.3
Ontario								
Amherstburg	51	258 040	201 671	27	337 943	255 619	316 188	-
Bath	65	468 640	277 867	75	583 073	344 522	647 070	-
Belleville	-	-	-	1	40 260	24 297	63 739	-
Bowmanville	153	728 310	541 676	50	699 696	522 208	826 160	-
Britt	6	35 118	30 648	4	23 412	20 432	27 794	-
Brockville	21	9 723	6 741	-	-	-	-	-
Cardinal	-	-	-	2	15 390	10 956	20 722	-
Clarkson	19	243 183	142 772	33	584 915	394 617	555 773	-
Cornwall	5	52 808	29 335	3	26 050	15 033	30 322	-
Courtright	46	1 022 470	716 223	88	1 966 084	1 374 652	2 487 796	-
Gananoque	1 708	509 658	386 688	-	-	-	-	-
Goderich	73	1 159 261	808 150	132	2 315 971	1 609 887	2 714 679	-
Hamilton	333	5 521 580	3 545 205	363	6 458 934	4 218 704	6 540 868	0.2
Killarney	2	32 580	22 522	3	48 633	33 462	63 582	-
Kingston	2 160	237 792	177 792	4	18 014	14 834	31 121	-
Kingsville	16	280 918	202 617	19	333 605	241 256	233 229	-
Lakeview	-	-	-	4	91 604	65 764	107 899	-
Lansdowne	2 217	42 683	34 873	-	-	-	-	-
Leamington	6	510	348	-	-	-	-	-
Little Current	7	61 738	35 654	1	4 018	4 018	4 264	-
Marathon	18	131 234	83 843	16	119 528	73 627	87 985	-
Meldrum Bay	102	1 664 852	1 112 445	101	1 590 371	1 040 791	1 788 720	-
Michipicoten	13	261 857	189 006	14	287 921	208 794	294 588	-
Midland	9	52 193	42 804	-	-	-	-	-
Morrisburg	5	25 111	16 646	2	39 131	27 359	50 403	-
Nanticoke	260	5 267 202	3 908 106	243	5 066 759	3 770 322	7 086 209	-
Oakville	15	95 184	55 389	13	81 909	51 400	103 395	-
Oshawa	47	280 698	165 249	37	298 417	193 586	151 614	-
Owen Sound	25	11 151	8 216	9	8 367	6 328	66 994	-
Parry Sound	8	57 515	20 364	-	-	-	-	-
Picton	50	366 599	238 165	77	881 477	625 138	1 004 384	-
Port Colborne	33	339 390	180 833	39	421 735	220 963	563 585	-
Port Credit	20	455 281	330 473	22	490 421	350 283	586 146	-
Port Dover	1	116	51	-	-	-	-	-
Port Maitland	3	2 258	2 088	-	-	-	-	-
Port Stanley	17	170 749	111 009	11	119 733	80 612	95 268	-
Prescott	19	41 435	29 052	3	54 908	39 663	64 131	-
Sarnia	1 891	29 025 843	22 707 916	122	816 706	526 913	798 212	-
Sault Ste. Marie	252	2 867 479	2 060 269	235	3 858 908	2 810 187	4 316 897	-
Sombra	5	90 924	68 288	12	206 636	149 217	243 610	-
Spragge	6	109 890	79 944	14	233 894	161 365	301 947	-

Table C7

**Number of Movements, Vessel Capacity and
Tonnage Transported by Province and Port:
International Shipping, 1997 - Concluded**

Tableau C7

**Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage
transporté selon la province et le port: transport
maritime international, 1997 - fin**

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Ontario								
St.Catharines	13	141 531	75 007	4	25 228	19 571	16 207	-
Thorold	15	172 944	104 337	16	257 134	159 277	208 894	-
Thunder Bay	348	4 950 756	3 146 497	278	4 494 337	2 871 821	4 506 630	-
Toronto	84	824 223	475 937	75	912 752	553 668	602 098	1.3
Welland	2	43 607	24 955	-	-	-	-	-
Whitefish	57	679 504	467 111	42	572 518	397 565	525 290	-
Windsor Ont.	1 518	4 385 522	3 009 041	284	3 125 942	2 137 314	2 826 845	-
Total	11 724	63 180 060	45 873 823	2 478	37 512 334	25 626 025	40 961 255	0.1
Manitoba								
Churchill	18	336 985	196 226	14	291 959	174 728	401 195	-
Total	18	336 985	196 226	14	291 959	174 728	401 195	-
British Columbia - Colombie-Britannique								
Alert Bay	6	582	396	-	-	-	-	-
Beale Cove	211	174 780	145 095	100	262 844	255 700	584 814	-
Bella Coola	4	6 812	6 718	-	-	-	-	-
Blubber Bay	279	409 869	112 497	147	676 561	233 670	1 653 888	-
Butterfly Bay	22	8 732	6 271	18	54 708	54 708	112 944	-
Campbell River	255	1 877 375	972 672	175	1 934 304	1 041 525	572 365	-
Chemainus	80	1 056 777	521 110	58	1 049 491	515 525	146 234	-
Cowichan Bay	31	476 315	214 954	17	458 710	210 134	207 242	-
Crofton	298	2 911 619	1 470 981	182	2 905 047	1 473 030	539 949	-
Esquimalt	39	269 562	130 789	1	582	582	528	-
Fraser River	940	8 469 229	3 829 837	811	16 321 033	7 099 638	2 621 957	9.9
Ganges	-	-	-	1	10	6	2	-
Gold River	155	2 132 049	1 070 397	98	2 138 235	1 061 839	283 083	-
Howe Sound	8	6 285	2 193	5	34 387	30 261	48 107	-
Jervis Inlet	72	61 669	59 945	22	48 096	48 096	88 861	-
Kitimat	242	5 353 852	2 542 752	233	5 338 055	2 555 903	2 502 571	0.1
Ladysmith	57	283 196	165 991	8	23 021	16 719	23 182	-
Menzies Bay	1	9	6	1	568	568	933	-
Nanaimo	588	8 732 474	4 645 560	226	4 502 039	2 216 288	1 017 221	-
North Arm Fraser Riv	30	9 556	7 426	19	45 633	45 633	81 924	-
Pender Harbour	1	82	13	1	289	190	3 245	-
Port Alberni	99	981 553	506 891	65	1 050 368	572 018	230 187	-
Port Alice	88	1 075 367	512 985	57	1 098 973	528 045	218 619	-
Port Hardy	10	3 328	2 395	1	41	29	13	-
Port Mellon	149	3 644 805	1 766 926	128	3 754 200	1 827 370	464 463	-
Port Simpson	6	14 465	8 143	6	14 465	8 143	4 759	-
Powell River	259	242 064	201 740	112	442 223	336 287	583 075	0.2
Prince Rupert	1 050	11 176 470	6 578 591	548	9 967 892	5 782 456	12 512 251	-
Quatsino	1	10 511	6 280	1	10 511	6 280	3 325	-
Sidney	924	3 960 825	2 912 040	-	-	-	-	-
Sooke	7	595	476	5	425	340	64	-

Table C7

**Number of Movements, Vessel Capacity and
Tonnage Transported by Province and Port:
International Shipping, 1997 - Concluded**

Tableau C7

**Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage
transporté selon la province et le port: transport
maritime international, 1997 - fin**

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
British Columbia - Colombie-Britannique								
Squamish	118	3 021 891	1 450 890	128	3 388 443	1 630 146	860 172	-
Stewart	47	264 944	141 036	11	231 214	127 177	76 335	-
Tahsis	23	675 571	338 523	23	675 571	338 523	78 650	-
Texada Island	24	474 884	295 352	20	490 238	311 857	849 506	-
Tilbury Island	5	17 594	6 391	-	-	-	-	-
Vananda	5	750	30	5	15 270	15 270	31 751	-
Vancouver	5 100	87 312 693	48 409 455	3 682	101 775 551	51 613 903	70 799 422	8.4
Victoria	5 447	23 738 645	14 767 378	218	1 077 967	634 722	1 212 236	0.2
Watson Island	52	1 465 193	710 654	54	1 511 346	733 638	268 948	-
Woodfibre	79	1 741 314	851 273	79	1 849 189	922 472	232 121	-
Total	16 812	172 064 286	95 373 052	7 266	163 147 500	82 248 691	98 914 948	6.3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest								
Arctic Bay	1	16 282	8 880	1	16 282	8 880	15 729	-
Broughton Island	1	16 282	8 880	1	16 282	8 880	5 597	-
Cape Aston	1	16 282	8 880	1	16 282	8 880	18 908	-
Cape Dorset	1	16 282	8 880	1	16 282	8 880	2 714	-
Cornwallis Island	6	148 546	82 830	7	168 663	96 557	232 430	-
Frobisher Bay	4	50 445	27 794	3	48 846	26 640	43 836	-
Igloolik	1	16 282	8 880	1	16 282	8 880	4 345	-
Inuvik	5	41 463	12 529	-	-	-	-	-
Lake Harbour	3	28 744	12 618	1	16 282	8 880	1 189	-
Nanisivik	3	62 720	34 624	5	102 954	62 078	104 720	-
Pangnirtung	1	16 282	8 880	1	16 282	8 880	13 228	-
Pond Inlet	3	28 744	12 618	1	16 282	8 880	21 025	-
Repulse Bay	2	32 564	17 760	-	-	-	-	-
Resolute Bay	7	82 190	28 732	1	16 282	8 880	3 525	-
Tuktoyaktuk	6	3 548	1 843	4	4	4	7 483	-
Total	45	576 656	284 628	28	467 005	265 199	474 729	-
Grand Total	37 600	378 052 121	217 753 808	17 561	381 126 732	199 414 251	282 985 736	6.8

Table C8

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1997

Tableau C8

Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1997

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Newfoundland - Terre-Neuve								
Argentia	4	41 080	23 650	4	41 080	23 650	35 132	-
Baie Verte	1	4 490	3 176	1	4 490	3 176	2 800	-
Bay Roberts	3	37 534	16 104	3	37 534	16 104	37 773	-
Botwood	21	239 536	144 255	20	275 739	168 087	168 166	-
Carmanville	2	8 980	6 352	2	8 980	6 352	4 500	-
Catalina	2	8 980	6 352	2	8 980	6 352	6 900	-
Clarenville	14	36 045	27 984	3	15 299	12 060	11 694	-
Come-by-Chance	22	152 817	90 485	21	131 144	76 526	174 519	-
Corner Brook	45	457 160	273 036	129	1 700 058	887 726	325 601	13.4
Goose Bay	6	49 775	31 283	478	1 967 955	1 166 781	95 006	9.8
Grand Bank	17	134 019	64 722	2	8 591	5 249	7 300	-
Holyrood	19	178 125	104 248	23	203 173	116 864	154 393	1.5
Lewisporte	13	95 722	56 942	381	1 819 632	1 118 432	128 356	12.1
Long Pond	5	26 201	13 807	4	22 100	11 734	23 560	-
Marystown	6	28 183	15 870	5	27 766	15 814	14 606	-
NFLD nes/T.-N. nda	31	395 467	196 051	2 272	8 254 397	4 737 301	524 464	1.4
Port Hope Simpson	-	-	-	182	534 608	298 560	684	24.6
Port aux Basques	7	48 997	26 092	441	5 741 775	1 733 882	154 348	0.3
St. Alban's	1	4 490	3 176	1	4 490	3 176	4 650	-
St. John's	58	490 179	274 658	322	4 159 958	2 369 132	853 597	41.4
Stephenville	9	48 787	29 238	4	34 333	19 286	36 613	-
Total	286	2 486 567	1 407 481	4 300	25 002 082	12 796 244	2 764 662	15.6
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard								
Charlottetown	138	432 516	281 084	211	863 596	521 594	460 339	-
P.E.I.nes/Î.P.-É.nda	107	52 152	39 057	29	44 476	37 909	64 838	-
Souris	27	8 123	7 003	5	4 845	4 845	10 505	-
Summerside	25	62 350	38 855	3	45 914	26 062	25 466	-
Total	297	555 141	365 999	248	958 831	590 410	561 147	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse								
Cohasset	8	621 676	238 732	1	89 421	33 711	11 122	-
Digby	6	3 960	2 238	-	-	-	-	-
Halifax	215	2 389 662	1 310 583	264	3 337 948	1 904 620	2 587 686	5.8
Little narrows	13	281 911	139 859	13	281 911	139 859	352 597	-
Liverpool	20	21 479	9 066	-	-	-	-	-
Mulgrave	25	20 702	17 478	-	-	-	-	-
N.S. nes/N.-É. nda	359	169 810	125 022	104	108 084	107 652	189 601	-
North Sydney	1	13 117	3 935	435	5 705 895	1 711 725	119 112	0.4
Port Hawkesbury	51	41 261	22 318	3	18 786	9 462	34 697	-
Pugwash	69	376 004	186 242	41	364 538	179 430	396 820	-

Table C8

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1997 - Continued

Tableau C8

Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1997 - suite

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse								
Shelburne	8	8 500	7 331	-	-	-	-	-
Sydney	42	306 203	193 058	39	309 770	194 047	304 744	-
Yarmouth	14	61 376	41 651	8	55 610	36 759	64 386	-
Total	831	4 315 661	2 297 513	908	10 271 963	4 317 265	4 060 766	3.7
New Brunswick - Nouveau-Brunswick								
Belledune	25	399 181	232 814	15	177 261	107 803	218 065	-
Chatham	28	174 608	93 507	28	174 608	93 507	159 973	-
Dalhousie	1	4 502	3 094	1	4 502	3 094	7 963	-
Grand Manan	9	48 453	31 779	7	47 865	31 707	4 973	-
N.B. nes/N.-B. nda	5	104 406	70 272	5	104 406	70 272	162 420	-
Saint John	290	1 247 857	796 248	147	1 452 164	931 211	1 997 666	-
Total	358	1 979 007	1 227 714	203	1 960 806	1 237 594	2 551 059	-
Québec								
Baie-Comeau	104	1 567 457	1 084 862	897	7 717 069	4 610 264	2 100 749	-
Basse Côte-Nord	2	11 630	7 968	2	11 630	7 968	389	-
Blanc-Sablon	3	18 786	9 462	3	18 786	9 462	3 291	-
Bécancour	10	118 916	78 940	7	63 337	41 121	61 357	0.2
Chandler	7	36 476	23 584	7	36 476	23 584	54 746	-
Chicoutimi	11	121 836	60 298	7	101 257	39 802	81 485	-
Côte-Ste-Catherine	34	438 903	290 010	49	485 101	321 467	406 595	4.5
Forestville	1	4 490	3 176	1	4 490	3 176	4 590	-
Gaspé	29	191 748	112 842	25	190 332	112 486	101 955	-
Havre-St-Pierre	78	2 114 677	1 332 460	75	2 048 598	1 285 209	2 818 458	-
Matane	13	170 414	109 223	867	6 809 906	3 944 075	691 224	-
Montréal/Contrecoeur	452	5 050 752	3 180 901	627	6 826 310	4 232 057	5 606 174	4.4
New Richmond	8	31 707	18 469	4	29 069	18 017	30 698	-
Paspébiac	1	4 488	3 168	1	4 488	3 168	2 994	-
Port Alfred	6	51 982	31 022	5	32 822	16 866	43 583	-
Port Cartier	180	2 799 457	1 843 420	211	3 891 741	2 617 755	5 364 214	-
Que. nes/Qc nda	20	118 761	66 240	6	60 678	28 118	29 777	0.1
Québec-North/Nord	73	477 609	305 050	92	641 388	410 872	107 196	10.1
Québec/Lévis	298	3 388 297	2 183 958	223	2 191 582	1 369 179	2 577 369	-
Rimouski	34	186 449	104 148	32	186 447	104 146	233 082	-
Rivière-du-Loup	1	16 522	6 464	1	16 522	6 464	12 700	-
Sept-Îles/Pte-Noire	408	6 452 043	4 352 575	190	2 925 817	1 881 645	3 545 725	-
Sorel	172	2 308 212	1 454 027	81	2 063 918	1 322 732	2 868 089	-
Ste-Anne-des-Monts	1	4 488	3 168	1	4 488	3 168	4 847	-
Trois-Rivières	53	878 813	618 688	36	627 609	430 853	622 645	-
Valleyfield	33	189 858	138 043	9	151 473	108 285	96 896	-
Îles-de-la-Madeleine	55	577 343	281 899	138	707 265	329 151	623 227	-
Total	2 087	27 332 114	17 704 065	3 597	37 848 599	23 281 090	28 094 056	1.0

Table C8

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1997 - Continued

Tableau C8

Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1997 - suite

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Ontario								
Amherstburg	47	517 617	373 768	5	20 435	16 434	36 014	-
Bath	34	319 047	184 774	24	204 614	118 119	215 670	-
Britt	4	22 597	18 488	6	34 303	28 704	46 908	-
Cardinal	2	15 390	10 956	-	-	-	-	-
Clarkson	141	1 882 712	1 316 328	128	1 553 335	1 065 246	2 031 952	0.8
Colborne	97	1 257 314	895 019	97	1 257 314	895 019	1 715 240	1.0
Courtright	50	1 101 265	766 700	3	57 636	39 464	28 972	-
Goderich	138	2 291 103	1 618 044	65	1 132 812	817 931	1 214 758	-
Hamilton	338	4 492 228	3 187 540	217	3 785 941	2 669 796	4 875 236	0.4
Killarney	18	285 512	197 172	17	269 459	186 232	356 819	-
Kingston	7	21 500	13 135	6	29 532	20 011	34 694	-
Kingsville	29	363 766	264 444	32	16 713	11 459	10 451	3.2
Little Current	9	80 402	58 069	7	104 784	74 923	130 489	-
Marathon	13	25 139	13 256	7	22 775	12 962	32 007	-
Meldrum Bay	81	1 292 067	860 498	97	1 723 550	1 185 436	1 633 223	-
Midland	41	407 128	300 018	29	463 730	354 550	578 055	-
Morrisburg	29	169 235	115 531	16	144 871	99 698	184 354	-
Nanticoke	96	791 193	464 873	95	1 000 398	608 552	1 214 639	1.6
Oakville	31	143 672	97 335	28	144 039	93 740	221 758	-
Ont. nes/nda	66	1 099 568	773 177	38	717 634	493 731	633 734	-
Oshawa	54	136 283	118 122	3	49 750	36 801	32 559	-
Owen Sound	14	216 773	162 833	13	198 133	147 828	158 711	-
Parry Sound	8	115 002	71 910	8	115 002	71 910	127 305	-
Pelee Island	7	119	84	30	510	360	462	73.4
Picton	62	638 774	433 501	48	355 400	221 963	366 251	-
Port Colborne	68	576 730	383 332	25	286 183	224 993	361 321	-
Port Credit	6	126 744	85 574	-	-	-	-	-
Port Maitland	2	4 085	3 745	-	-	-	-	-
Port Stanley	17	79 851	56 688	6	87 929	62 158	64 831	-
Prescott	23	380 609	261 043	26	440 993	304 595	529 691	3.4
Sarnia	372	3 793 763	2 661 054	165	1 232 573	805 256	1 377 883	-
Sault Ste. Marie	169	2 189 844	1 577 871	52	393 427	265 661	484 745	-
Spragge	14	237 815	166 395	6	113 811	84 974	150 920	-
St. Catharines	38	299 600	209 542	-	-	-	-	-
Thorold	7	114 007	75 605	3	32 713	22 303	23 041	-
Thunder Bay	407	5 645 939	4 090 945	385	6 349 182	4 591 089	8 342 453	0.2
Toronto	145	1 093 919	739 812	84	846 551	553 480	924 089	-
Whitefish	18	279 320	197 539	13	222 327	158 661	172 298	-
Windsor Ont.	159	2 227 201	1 536 689	190	3 056 786	2 129 119	2 804 908	-
Total	2 861	34 734 833	24 361 409	1 974	26 465 145	18 473 158	31 116 442	0.3
Manitoba								
Churchill	-	-	-	-	-	-	19 327	-

Table C8

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1997 - Continued

Tableau C8

Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1997 - suite

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
British Columbia -								
Colombie-Britannique								
Bella Coola	-	-	-	12	16 536	16 536	3 805	-
Blubber Bay	-	-	-	23	37 799	37 799	81 056	-
Britannia Beach	2	2 554	2 554	85	113 358	113 358	38 003	-
Burrard Inlet	1 186	916 889	916 889	246	302 926	302 926	565 093	-
Campbell River	-	-	-	72	132 546	110 706	54 610	-
Chemainus	3	1 968	1 968	9	36 542	18 902	45 019	-
Courtenay	-	-	-	56	37 970	28 736	125 383	-
Cowichan Bay	-	-	-	9	4 196	3 931	11 415	-
Crofton	431	407 328	407 328	678	995 965	995 965	829 822	-
East Coast Vanc Isl	5	4 624	4 624	1 762	1 712 761	1 708 031	2 801 862	-
Esquimalt	-	-	-	1	1 378	1 378	1 951	-
Fitz Hugh Sound	-	-	-	21	82 574	39 100	110 980	-
Fraser River	3 211	2 786 514	2 786 514	2 320	2 798 201	2 797 830	4 747 048	-
Gold River	-	-	-	1	9 519	5 546	12 548	-
Hecate Strait	-	-	-	2	16 240	7 420	18 731	-
Howe Sound	2	3 506	3 506	2 468	2 460 887	2 187 926	4 807 540	-
Jervis Inlet	-	-	-	206	503 797	503 477	982 037	-
Johnstone Strait	-	-	-	6	2 040	1 080	16	-
Kitimat	-	-	-	1	8 120	3 710	8 825	-
Ladysmith	-	-	-	1	8 120	3 710	9 318	-
Masset	-	-	-	18	168 544	96 156	53 136	-
Milbanke Sound	-	-	-	20	6 800	3 600	331	-
Nanaimo	503	372 563	372 563	615	745 923	599 108	1 112 017	-
North Arm Fraser Riv	262	190 907	190 907	1 981	1 643 942	1 634 932	3 667 415	-
Port Alberni	-	-	-	37	308 834	148 286	270 229	-
Port Alice	-	-	-	143	268 147	268 147	131 761	-
Port Mcneill	-	-	-	33	24 714	21 514	5 074	-
Port Mellon	-	-	-	160	394 764	394 764	82 415	-
Portland Inlet	-	-	-	2	16 240	7 420	75 290	-
Powell River	-	-	-	339	521 812	443 851	478 182	-
Prince Rupert	-	-	-	3	24 360	11 130	25 374	-
Queen Charlo. Strait	-	-	-	6	2 040	1 080	16	-
Queen Charlotte	-	-	-	41	359 501	186 994	537 801	-
Rivers Inlet	-	-	-	14	4 760	2 520	34	-
Skidegate	-	-	-	19	57 893	37 145	16 532	-
Squamish	-	-	-	34	39 028	38 869	72 534	-
Stewart	-	-	-	8	64 960	29 680	18 595	-
Tahsis	-	-	-	1	8 120	3 710	9 202	-
Texada Island	-	-	-	103	484 982	484 982	550 027	-
Vancouver	242	210 250	210 250	1 173	2 318 505	2 128 521	998 839	-
Victoria	-	-	-	92	243 228	203 916	255 998	-
W Coast Van Is North	128	140 922	140 922	168	176 716	176 716	349 157	-
W Coast Van Is South	-	-	-	31	37 879	33 469	109 988	-
Total	5 975	5 038 025	5 038 025	13 020	17 203 167	15 844 577	24 075 013	-

**Northwest Territories -
Territoires du Nord-Ouest**

Table C8

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported by Province and Port: Domestic Shipping, 1997 - Concluded

Tableau C8

Nombre de mouvements, capacité des navires et tonnage transporté selon la province et le port: transport maritime intérieur, 1997 - fin

Province Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Contain- erized
	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouve- ments	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu- tentionné	Conte- neurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	t	%
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest								
Frobisher Bay	6	39 702	28 301	12	61 246	42 731	36 009	0.1
NWT nes/T.N.-O. nda	176	329 119	179 943	122	440 817	270 661	139 062	6.1
Total	182	368 821	208 244	134	502 063	313 392	175 072	4.9
Grand Total	12 877	76 810 169	52 610 450	24 384	120 212 656	76 853 730	93 417 544	1.0

Table C9
Cargo Loaded and Unloaded at 20 Leading Canadian Ports, Tonnage by Sector: Domestic and International Shipping, 1997

Tableau C9
Fret chargé et déchargé aux 20 principaux ports canadiens, tonnage par secteur: transport maritime intérieur et international, 1997

Port	Domestic			International			Domestic and international		
	Intérieur						Intérieur et international		
	Loaded	Unloaded	Total	Loaded	Unloaded	Total	Loaded	Unloaded	Total
	Chargé	Déchargé		Chargé	Déchargé		Chargé	Déchargé	
'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	
Vancouver	648	351	999	65 192	5 607	70 799	65 840	5 958	71 798
Sept-Îles/Pte-Noire	2 473	1 073	3 546	20 060	865	20 925	22 532	1 938	24 471
Port-Cartier	3 139	2 225	5 364	14 205	1 333	15 538	17 344	3 558	20 902
Saint John	1 612	385	1 998	8 122	10 490	18 612	9 734	10 876	20 610
Montréal/Contrecoeur	1 203	4 403	5 606	6 505	8 498	15 003	7 708	12 901	20 609
Port Hawkesbury	-	35	35	9 239	6 669	15 908	9 239	6 704	15 943
Québec/Lévis	1 201	1 377	2 577	3 820	8 556	12 376	5 021	9 932	14 953
Halifax	1 787	801	2 588	5 649	6 576	12 225	7 436	7 377	14 813
Thunder Bay	8 018	324	8 342	4 271	236	4 507	12 289	560	12 849
Prince Rupert	25	-	25	12 407	105	12 512	12 433	105	12 538
Hamilton	220	4 655	4 875	354	6 187	6 541	575	10 842	11 416
Nanticoke	487	727	1 215	189	6 897	7 086	676	7 624	8 301
Come-By-Chance	175	-	175	3 665	4 375	8 041	3 840	4 375	8 215
Fraser River	3 407	1 340	4 747	1 541	1 081	2 622	4 948	2 421	7 369
Baie-Comeau	509	1 592	2 101	2 211	1 595	3 805	2 720	3 186	5 906
Windsor Ont.	1 237	1 568	2 805	746	2 081	2 827	1 983	3 649	5 632
Sorel	12	2 856	2 868	1 462	735	2 197	1 474	3 591	5 065
Howe Sound	771	4 036	4 808	-	48	48	771	4 084	4 856
Sault Ste.Marie	157	328	485	345	3 972	4 317	502	4 300	4 802
Port-Alfred	-	44	44	241	3 784	4 025	241	3 827	4 069
Sub-total - Sous-total	27 081	28 120	55 201	160 226	79 689	239 915	187 307	107 809	295 116
Other ports - Autres ports	19 628	18 589	38 216	27 850	15 224	43 074	47 478	33 812	81 290
Grand total	46 709	46 709	93 418	188 076	94 913	282 989	234 785	141 622	376 407

Table C10

**Vessel Capacity, Tonnage Transported and
Number of Movements by Flag of Registry:
International Shipping, 1988, 1996 and 1997**

Tableau C10

**Capacité des navires, tonnage transporté et nombre de
mouvements selon le pays d'immatriculation: transport
maritime international, 1988, 1996 et 1997**

Vessel Flag Nationalité	Total vessel capacity Capacité totale des navires			Tonnage transported Tonnage transporté			Number of movements Nombre de mouvements		
	1988	1996	1997	1988	1996	1997	1988	1996	1997
	'000 000 GRT '000 000 JBR			'000 000 t					
Transborder traffic - Trafic transfrontalier:									
Canada	80.5	72.2	73.3	48.5	49.8	50.0	21 019	14 748	18 792
United States - États-Unis	19.0	55.4	62.3	5.7	5.9	7.0	12 606	12 009	11 759
Other - Autres	127.0	232.8	268.0	29.6	32.8	37.5	8 685	10 339	10 790
Sub-total - Sous-total	226.4	360.4	403.5	83.8	88.5	94.4	42 310	37 096	41 341
Overseas traffic - Trafic outre-mer:									
Canada	5.3	2.5	1.8	1.2	0.2	0.2	687	250	224
United States - États-Unis	1.3	1.5	1.6	0.4	1.3	1.5	401	88	80
Liberia - Libéria	51.7	36.9	36.3	25.4	25.9	25.7	2 309	1 050	1 040
Bahamas - Îles Bahamas	17.4	32.1	38.3	6.9	11.2	11.0	740	1 148	1 338
Panama	55.5	42.2	56.9	23.6	26.3	36.2	3 081	1 599	1 894
Norway - Norvège	11.6	34.3	31.7	3.4	12.7	12.5	451	1 180	1 096
Greece - Grèce	22.3	26.5	21.7	10.3	16.7	14.3	1 214	973	752
Cyprus - Chypre	16.7	17.3	15.5	7.4	9.5	9.2	1 099	901	763
Japan - Japon	33.3	10.9	8.8	21.0	7.9	6.7	832	178	136
Philippines	16.7	13.2	12.1	6.6	7.2	6.5	782	489	490
Hong Kong	15.9	16.6	16.9	5.5	8.7	9.7	591	457	470
USSR - URSS	13.4	-	-	6.2	-	-	963	-	-
Malta And Gozo - Malte et Gozzo	1.5	4.2	6.7	0.7	2.3	4.0	80	185	301
Korea South - Corée Du Sud	8.7	0.4	0.7	6.2	0.2	0.4	237	19	33
Denmark - Danemark	2.8	5.0	6.6	0.6	1.8	2.8	346	310	349
United Kingdom - Royaume-Uni	13.7	2.8	6.3	6.0	0.7	2.3	694	57	122
Singapore - Singapour	10.4	7.1	10.3	3.7	3.4	6.5	445	286	368
People R China - Rép. Pop. Chine	8.8	4.6	3.7	5.2	2.9	2.1	370	160	138
Other - Autres	68.6	70.9	79.4	25.8	32.6	37.1	4 417	4 153	4 228
Sub-total - Sous-total	375.7	329.0	355.7	166.2	171.4	188.6	19 739	13 483	13 822
Total	602.2	689.4	759.2	250.0	259.9	283.0	62 049	50 579	55 163

Table C11

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
International Shipping, 1996 and 1997**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Live animals					
Atlantic	289	1 171	304.3	99.9	99.8
St. Lawrence	305	239	-21.6	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	5	360	...	100.0	-
Total	600	1 770	195.1	49.1	66.0
Meat and fish					
Atlantic	246 864	282 700	14.5	78.6	79.2
St. Lawrence	82 032	78 513	-4.3	99.9	100.0
Great Lakes	-	16	-	-	100.0
Pacific	208 633	278 356	33.4	99.9	99.9
Total	537 529	639 586	19.0	90.1	90.8
Dairy products					
Atlantic	36 753	35 813	-2.6	42.8	61.2
St. Lawrence	47 510	68 492	44.2	35.7	42.4
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	22 301	43 316	94.2	100.0	100.0
Total	106 564	147 622	38.5	51.6	63.9
Barley					
Atlantic	3 218	4 228	31.4	100.0	95.2
St. Lawrence	272 245	560 742	106.0	0.2	0.2
Great Lakes	400 304	348 256	-13.0	-	-
Pacific	1 981 632	1 979 898	-0.1	-	0.1
Total	2 657 400	2 893 125	8.9	0.2	0.3
Corn					
Atlantic	2 386	3 199	34.1	100.0	100.0
St. Lawrence	856 351	91 371	-89.3	9.9	75.4
Great Lakes	24 497	-	-100.0	-	-
Pacific	38	329	760.2	100.0	100.0
Total	883 272	94 900	-89.3	9.9	76.3
Oats and rye					
Atlantic	2 576	5 707	121.5	99.1	96.1
St. Lawrence	1 620	3 085	90.5	100.0	100.0
Great Lakes	177 811	166 656	-6.3	-	-
Pacific	158 858	124 807	-21.4	9.9	10.6
Total	340 865	300 254	-11.9	5.8	7.3
Wheat					
Atlantic	395 475	434 722	9.9	0.1	0.2
St. Lawrence	5 064 281	5 886 672	16.2	0.1	0.1
Great Lakes	672 667	1 078 017	60.3	-	-
Pacific	10 480 165	12 383 923	18.2	0.1	-
Total	16 612 587	19 783 334	19.1	0.1	0.1

Tableau C11

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime international, 1996 et 1997**

Cargo unloaded - Fret déchargé						Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Région canadienne						
Animaux vivants						
51	70	37.2	100.0	100.0	Atlantique	
19	-	-100.0	100.0	-	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
-	-	-	-	-	Pacifique	
71	70	-0.5	100.0	100.0	Total	
Viandes et poissons						
162 640	150 918	-7.2	28.2	37.9	Atlantique	
13 324	11 348	-14.8	100.0	100.0	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
119 083	125 580	5.5	73.9	91.2	Pacifique	
295 047	287 845	-2.4	49.9	63.6	Total	
Produits laitiers						
14 841	17 431	17.5	94.7	99.9	Atlantique	
15 232	14 446	-5.2	100.0	100.0	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
10 650	5 438	-48.9	100.0	100.0	Pacifique	
40 723	37 315	-8.4	98.1	99.9	Total	
Orge						
8 502	10 154	19.4	100.0	100.0	Atlantique	
58	482 303	...	100.0	-	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
-	-	-	-	-	Pacifique	
8 560	492 457	...	100.0	2.1	Total	
Maïs						
15 739	15 390	-2.2	12.3	15.4	Atlantique	
757 504	246 305	-67.5	-	0.1	Saint-Laurent	
197 029	210 723	7.0	-	-	Grands Lacs	
88	21	-76.3	100.0	100.0	Pacifique	
970 361	472 439	-51.3	0.2	0.5	Total	
Avoine et seigle						
-	-	-	-	-	Atlantique	
72	43	-39.5	100.0	100.0	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
-	-	-	-	-	Pacifique	
72	43	-39.5	100.0	100.0	Total	
Blé						
24 683	24 815	0.5	0.3	0.6	Atlantique	
1 161 968	237 669	-79.5	-	0.1	Saint-Laurent	
-	574	-	-	-	Grands Lacs	
71	47	-34.3	100.0	94.7	Pacifique	
1 186 723	263 104	-77.8	-	0.1	Total	

Table C11

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
International Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Other cereals					
Atlantic	24 402	28 624	17.3	99.0	100.0
St. Lawrence	72 660	106 241	46.2	100.0	67.3
Great Lakes	55 593	43 051	-22.6	-	-
Pacific	570 305	536 979	-5.8	49.9	58.6
Total	722 961	714 895	-1.1	52.8	58.0
Fruits/vegetables and food products					
Atlantic	318 841	386 072	21.1	59.5	66.1
St. Lawrence	550 343	540 730	-1.7	98.2	99.9
Great Lakes	115 976	224 153	93.3	-	-
Pacific	665 397	700 250	5.2	34.8	37.4
Total	1 650 557	1 851 205	12.2	58.3	57.1
Beverages and tobacco					
Atlantic	47 987	99 839	108.1	99.8	99.9
St. Lawrence	53 677	41 422	-22.8	100.0	99.0
Great Lakes	-	55	-	-	100.0
Pacific	44 166	36 365	-17.7	100.0	100.0
Total	145 830	177 680	21.8	99.9	99.7
Crude animal products (inedible)					
Atlantic	3 911	6 201	58.6	100.0	100.0
St. Lawrence	33 640	31 823	-5.4	100.0	100.0
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	63 428	76 222	20.2	100.0	100.0
Total	100 978	114 246	13.1	100.0	100.0
Animal/vegetable oils, fats & waxes					
Atlantic	9 039	15 137	67.5	63.1	61.8
St. Lawrence	51 036	61 114	19.7	9.3	11.2
Great Lakes	17 000	17 910	5.4	-	-
Pacific	352 279	549 710	56.0	1.2	1.5
Total	429 354	643 870	50.0	3.4	3.8
Flaxseed					
Atlantic	1 398	2 355	68.4	100.0	100.0
St. Lawrence	13 390	23 268	73.8	27.4	12.7
Great Lakes	341 482	515 119	50.8	-	-
Pacific	177 200	116 059	-34.5	0.7	2.3
Total	533 470	656 802	23.1	1.2	1.2
Rapeseed					
Atlantic	1 256	2 127	69.4	100.0	100.0
St. Lawrence	24 818	-	-100.0	-	-
Great Lakes	177 116	130 532	-26.3	-	-
Pacific	2 363 646	2 120 136	-10.3	0.3	0.1
Total	2 566 836	2 252 795	-12.2	0.3	0.2

Tableau C11

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime international, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé						Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Région canadienne						
Autres céréales						
48 876	37 492	-23.3	48.4	100.0	Atlantique	
84 878	56 618	-33.3	94.3	100.0	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
57 454	61 858	7.7	99.5	100.0	Pacifique	
191 208	155 968	-18.4	84.1	100.0	Total	
Fruits/légumes & prod. alimentaires						
424 548	440 636	3.8	34.1	43.7	Atlantique	
805 752	671 797	-16.6	29.2	31.5	Saint-Laurent	
324 524	366 624	13.0	0.1	0.3	Grands Lacs	
296 306	252 409	-14.8	48.6	56.2	Pacifique	
1 851 131	1 731 467	-6.5	28.4	31.6	Total	
Boissons et tabacs						
69 622	134 590	93.3	100.0	100.0	Atlantique	
248 624	216 243	-13.0	94.6	90.6	Saint-Laurent	
1 330	853	-35.9	60.8	39.0	Grands Lacs	
67 002	91 214	36.1	100.0	99.3	Pacifique	
386 578	442 900	14.6	96.4	95.1	Total	
Prod. d'orig. animale (non-comest.)						
1 868	3 677	96.8	100.0	100.0	Atlantique	
5 633	4 409	-21.7	100.0	100.0	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
11 385	15 179	33.3	100.0	100.0	Pacifique	
18 887	23 265	23.2	100.0	100.0	Total	
Huiles/grasses/cires orig.ani/vég						
9 098	12 092	32.9	100.0	100.0	Atlantique	
24 182	29 596	22.4	63.3	70.7	Saint-Laurent	
23 925	20 136	-15.8	-	-	Grands Lacs	
9 678	6 591	-31.9	30.5	32.1	Pacifique	
66 884	68 414	2.3	40.9	51.4	Total	
Graines de lin						
549	1 584	188.4	100.0	100.0	Atlantique	
116	48	-58.6	100.0	100.0	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
-	-	-	-	-	Pacifique	
665	1 632	145.4	100.0	100.0	Total	
Graines de colza						
830	1 630	96.3	100.0	100.0	Atlantique	
-	10	-	-	100.0	Saint-Laurent	
64 805	56 171	-13.3	-	-	Grands Lacs	
-	16	-	-	100.0	Pacifique	
65 635	57 827	-11.9	1.3	2.9	Total	

Table C11

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
International Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Fodder and feed (incl. soya beans)					
Atlantic	82 080	83 537	1.8	87.5	94.6
St. Lawrence	1 924 574	1 266 958	-34.2	10.1	14.9
Great Lakes	407 024	395 936	-2.7	-	-
Pacific	1 303 112	1 402 171	7.6	22.7	26.1
Total	3 716 790	3 148 602	-15.3	15.1	20.1
Logs, bolts, and other wood					
Atlantic	90 343	90 805	0.5	76.0	56.4
St. Lawrence	333 348	307 111	-7.9	88.7	77.6
Great Lakes	-	1 523	-	-	-
Pacific	964 487	885 258	-8.2	22.3	31.0
Total	1 388 178	1 284 696	-7.5	41.8	43.9
Pulpwood					
Atlantic	1 912	26 092	...	100.0	9.4
St. Lawrence	12	91	638.2	100.0	100.0
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	911 273	799 711	-12.2	-	0.4
Total	913 197	825 894	-9.6	0.2	0.7
Woodpulp					
Atlantic	888 939	785 358	-11.7	5.1	7.9
St. Lawrence	571 468	542 986	-5.0	42.7	34.1
Great Lakes	21 087	16 321	-22.6	-	-
Pacific	5 279 414	5 372 331	1.8	6.4	7.0
Total	6 760 908	6 716 996	-0.6	9.3	9.3
Newsprint					
Atlantic	1 315 783	1 412 356	7.3	20.7	24.4
St. Lawrence	695 900	911 010	30.9	3.8	5.1
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	1 159 092	1 000 451	-13.7	24.6	38.7
Total	3 170 775	3 323 817	4.8	18.4	23.4
Other paper and paper board					
Atlantic	360 033	393 836	9.4	50.6	51.8
St. Lawrence	229 487	243 426	6.1	93.7	86.0
Great Lakes	82	15	-81.6	-	91.7
Pacific	566 764	551 836	-2.6	20.6	25.5
Total	1 156 366	1 189 112	2.8	44.4	46.6
Lumber and sawn timber					
Atlantic	110 329	82 907	-24.9	29.6	46.1
St. Lawrence	255 678	340 380	33.1	10.2	20.6
Great Lakes	89 244	123 982	38.9	-	0.5
Pacific	5 137 839	4 437 285	-13.6	9.8	11.8
Total	5 593 091	4 984 554	-10.9	10.1	12.7

Tableau C11

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime international, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé						Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
						Région canadienne
						Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
30 681	29 218	-4.8	25.5	45.7		Atlantique
1 356 120	1 003 803	-26.0	1.5	1.7		Saint-Laurent
-	-	-	-	-		Grands Lacs
41 181	46 529	13.0	97.2	99.8		Pacifique
1 427 983	1 079 550	-24.4	4.8	7.1		Total
						Billes, billots et autres bois
4 475	8 674	93.8	98.1	96.1		Atlantique
11 038	11 293	2.3	99.7	97.9		Saint-Laurent
-	1 071	-	-	-		Grands Lacs
491 930	626 552	27.4	4.1	3.5		Pacifique
507 442	647 590	27.6	7.0	6.3		Total
						Bois à pâte
129	172	32.8	100.0	100.0		Atlantique
-	4	-	-	100.0		Saint-Laurent
-	-	-	-	-		Grands Lacs
106 333	293 575	176.1	-	-		Pacifique
106 462	293 751	175.9	0.1	0.1		Total
						Pâte de bois
31 264	38 882	24.4	24.1	19.1		Atlantique
4 191	1 499	-64.2	16.5	99.7		Saint-Laurent
-	181	-	-	-		Grands Lacs
131 661	314 839	139.1	2.6	0.8		Pacifique
167 115	355 400	112.7	7.0	3.3		Total
						Papier journal
5 907	13 411	127.0	22.7	14.7		Atlantique
2 346	4 555	94.1	89.2	97.7		Saint-Laurent
-	-	-	-	-		Grands Lacs
170	2 800	...	-	75.3		Pacifique
8 423	20 766	146.5	40.8	41.1		Total
						Autre papier et carton
49 404	58 924	19.3	94.3	97.4		Atlantique
173 757	242 769	39.7	100.0	99.9		Saint-Laurent
11	9	-20.4	52.8	-		Grands Lacs
25 950	33 393	28.7	97.9	99.5		Pacifique
249 122	335 095	34.5	98.6	99.4		Total
						Bois de construction et sciage
1 949	7 463	282.9	100.0	100.0		Atlantique
241	186	-22.8	100.0	100.0		Saint-Laurent
-	-	-	-	-		Grands Lacs
16 227	7 514	-53.7	5.0	21.7		Pacifique
18 417	15 163	-17.7	16.3	61.2		Total

Table C11

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
International Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Iron ore					
Atlantic	-	6 501	-	-	-
St. Lawrence	29 471 572	32 687 971	10.9	-	-
Great Lakes	20 807	141 647	580.8	-	-
Pacific	43 791	39 136	-10.6	0.8	-
Total	29 536 169	32 875 255	11.3	-	-
Iron, steel, and alloys					
Atlantic	69 912	137 775	97.1	57.4	42.5
St. Lawrence	734 474	801 909	9.2	20.7	16.6
Great Lakes	210 819	173 294	-17.8	-	5.8
Pacific	346 602	337 731	-2.6	24.1	27.6
Total	1 361 807	1 450 709	6.5	20.3	20.3
Aluminum ore and basic products					
Atlantic	5 188	7 240	39.6	98.9	95.5
St. Lawrence	316 775	383 668	21.1	9.3	7.9
Great Lakes	-	3 083	-	-	-
Pacific	250 932	248 976	-0.8	4.1	4.5
Total	572 895	642 967	12.2	7.8	7.6
Other ores & base metal products					
Atlantic	720 897	892 224	23.8	9.5	9.2
St. Lawrence	1 838 389	1 374 096	-25.3	16.0	19.4
Great Lakes	157 281	261 036	66.0	-	-
Pacific	1 059 165	974 728	-8.0	13.0	14.2
Total	3 775 732	3 502 083	-7.2	13.2	14.0
Coal					
Atlantic	87 370	51 812	-40.7	0.8	2.1
St. Lawrence	156 550	-	-100.0	-	-
Great Lakes	492 284	641 803	30.4	-	-
Pacific	33 288 525	35 719 712	7.3	-	-
Total	34 024 729	36 413 327	7.0	-	-
Crude petroleum					
Atlantic	3 551 034	7 756 213	118.4	-	-
St. Lawrence	27 447	368	-98.7	2.3	100.0
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	863 251	551 282	-36.1	-	-
Total	4 441 733	8 307 863	87.0	-	-
Limestone					
Atlantic	18 545	78 532	323.5	-	-
St. Lawrence	51	143	178.8	23.9	100.0
Great Lakes	152 373	129 662	-14.9	-	-
Pacific	2 225 203	2 445 912	9.9	-	-
Total	2 396 172	2 654 250	10.8	-	-

Tableau C11

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime international, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé						Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Région canadienne						
Minerai de fer						
-	23 222	-	-	-	Atlantique	
1 593 510	1 597 884	0.3	-	-	Saint-Laurent	
6 187 478	6 409 808	3.6	-	-	Grands Lacs	
1 175	3 018	157.0	-	-	Pacifique	
7 782 162	8 033 932	3.2	-	-	Total	
Fer, acier et alliage						
113 180	161 795	43.0	70.8	76.1	Atlantique	
893 992	1 257 826	40.7	38.7	26.7	Saint-Laurent	
1 241 459	1 438 998	15.9	-	-	Grands Lacs	
468 006	816 624	74.5	21.0	26.5	Pacifique	
2 716 637	3 675 242	35.3	19.3	18.4	Total	
Minerai et produits d'aluminium						
3 075	3 642	18.4	100.0	100.0	Atlantique	
5 612 848	5 808 882	3.5	1.7	1.8	Saint-Laurent	
119 533	97 845	-18.1	0.2	0.4	Grands Lacs	
522 156	471 160	-9.8	1.2	1.4	Pacifique	
6 257 612	6 381 529	2.0	1.6	1.8	Total	
Autres minerais/prod. métalliques						
235 670	201 893	-14.3	11.8	20.6	Atlantique	
503 591	478 215	-5.0	28.3	28.3	Saint-Laurent	
83 958	118 799	41.5	-	-	Grands Lacs	
523 189	499 395	-4.5	10.1	16.8	Pacifique	
1 346 408	1 298 301	-3.6	16.6	20.1	Total	
Houille						
958 690	1 248 772	30.3	0.1	0.1	Atlantique	
681 536	688 379	1.0	-	-	Saint-Laurent	
10 689 702	12 737 773	19.2	-	-	Grands Lacs	
-	-	-	-	-	Pacifique	
12 329 929	14 674 925	19.0	-	-	Total	
Pétrole brut						
19 420 680	24 067 356	23.9	-	-	Atlantique	
6 753 675	6 567 500	-2.8	-	2.1	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
37	13 777	...	100.0	0.6	Pacifique	
26 174 392	30 648 633	17.1	-	0.4	Total	
Castines						
-	-	-	-	-	Atlantique	
345 710	49 473	-85.7	0.2	1.1	Saint-Laurent	
3 128 972	3 046 945	-2.6	-	-	Grands Lacs	
57	37	-34.2	100.0	100.0	Pacifique	
3 474 738	3 096 456	-10.9	-	-	Total	

Table C11

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
International Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Sand and gravel					
Atlantic	200 415	353 495	76.4	0.9	0.5
St. Lawrence	4 773	7 398	55.0	100.0	100.0
Great Lakes	85 624	240 856	181.3	-	-
Pacific	782 511	935 523	19.6	0.1	-
Total	1 073 324	1 537 271	43.2	0.7	0.6
Gypsum					
Atlantic	5 508 210	6 159 551	11.8	-	-
St. Lawrence	872	1 119	28.4	100.0	91.6
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	45 663	71 221	56.0	-	-
Total	5 554 745	6 231 891	12.2	0.1	0.1
Phosphate rocks					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	4 738	7 200	52.0	100.0	100.0
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	20	-	-100.0	100.0	-
Total	4 758	7 200	51.3	100.0	100.0
Salt					
Atlantic	285 260	197 975	-30.6	1.8	2.0
St. Lawrence	21	764	...	100.0	100.0
Great Lakes	3 203 492	3 302 089	3.1	-	-
Pacific	16 186	8 035	-50.4	2.8	4.6
Total	3 504 958	3 508 863	0.1	0.2	0.1
Sulphur					
Atlantic	818	1 245	52.2	100.0	100.0
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	5 191 028	5 511 015	6.2	-	-
Total	5 191 845	5 512 260	6.2	-	-
Oth. non-metallic mineral products					
Atlantic	1 011 519	1 532 281	51.5	19.5	15.1
St. Lawrence	456 014	504 876	10.7	35.4	29.6
Great Lakes	2 224 389	2 609 470	17.3	-	-
Pacific	285 273	276 452	-3.1	68.6	65.6
Total	3 977 194	4 923 078	23.8	14.0	11.4
Potassium chloride					
Atlantic	1 666 744	1 184 435	-28.9	-	-
St. Lawrence	87	83	-4.3	100.0	66.0
Great Lakes	473 500	640 939	35.4	-	-
Pacific	3 645 789	4 292 073	17.7	0.1	-
Total	5 786 119	6 117 530	5.7	-	-

Tableau C11

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime international, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé						Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Région canadienne						
Sable et gravier						
504	243	-51.8	82.2	100.0	Atlantique	
30 098	475	-98.4	1.8	100.0	Saint-Laurent	
239 361	301 462	25.9	-	-	Grands Lacs	
934 009	491 025	-47.4	-	0.1	Pacifique	
1 203 973	793 205	-34.1	0.1	0.2	Total	
Gypse						
-	11 526	-	-	-	Atlantique	
13	9 787	...	100.0	1.8	Saint-Laurent	
60 251	137 546	128.3	-	-	Grands Lacs	
254 664	298 511	17.2	-	-	Pacifique	
314 928	457 371	45.2	-	-	Total	
Roches phosphatées						
40 000	-	-100.0	-	-	Atlantique	
8 406	2 266	-73.0	3.2	100.0	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
1 018 512	1 043 177	2.4	-	-	Pacifique	
1 066 917	1 045 443	-2.0	-	0.2	Total	
Sel						
4 265	15 480	262.9	9.7	1.6	Atlantique	
385 886	285 035	-26.1	0.1	0.1	Saint-Laurent	
274 290	310 533	13.2	-	-	Grands Lacs	
417 717	490 589	17.4	-	-	Pacifique	
1 082 158	1 101 636	1.8	0.1	0.1	Total	
Soufre						
224	534	138.6	100.0	100.0	Atlantique	
-	-	-	-	-	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
19 600	-	-100.0	-	-	Pacifique	
19 824	534	-97.3	1.1	100.0	Total	
Autres prod. minéraux non-métal.						
84 932	106 325	25.2	11.7	13.5	Atlantique	
1 337 731	1 141 577	-14.7	4.1	4.2	Saint-Laurent	
415 787	455 329	9.5	-	0.7	Grands Lacs	
100 532	51 252	-49.0	6.5	12.7	Pacifique	
1 938 982	1 754 483	-9.5	3.7	4.1	Total	
Chlorure de potassium (potasse)						
10	28	193.6	100.0	100.0	Atlantique	
32	-	-100.0	100.0	-	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
22 059	-	-100.0	0.3	-	Pacifique	
22 101	28	-99.9	0.5	100.0	Total	

Table C11

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
International Shipping, 1996 and 1997 - Concluded**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Miscellaneous chemicals					
Atlantic	309 143	485 105	56.9	22.2	19.8
St. Lawrence	1 188 103	1 156 216	-2.7	30.7	32.7
Great Lakes	281 343	299 860	6.6	-	0.2
Pacific	3 708 655	3 405 098	-8.2	2.9	3.1
Total	5 487 244	5 346 280	-2.6	9.8	10.8
Gasoline					
Atlantic	3 756 797	3 867 816	3.0	-	-
St. Lawrence	85 609	7 004	-91.8	-	0.3
Great Lakes	134 301	78 635	-41.4	-	-
Pacific	147 835	160 781	8.8	-	-
Total	4 124 542	4 114 237	-0.2	-	-
Fuel oil					
Atlantic	5 207 015	5 364 969	3.0	-	-
St. Lawrence	558 923	644 048	15.2	-	-
Great Lakes	249 376	161 931	-35.1	-	-
Pacific	292 297	232 220	-20.6	-	0.1
Total	6 307 611	6 403 168	1.5	-	-
Coke of petroleum and coal					
Atlantic	706	1 245	76.4	100.0	99.8
St. Lawrence	67 694	59 770	-11.7	0.1	-
Great Lakes	189 952	201 449	6.1	-	-
Pacific	214 533	447 444	108.6	0.1	0.1
Total	472 885	709 908	50.1	0.2	0.3
Cement and related products					
Atlantic	763 372	597 664	-21.7	5.1	7.5
St. Lawrence	539 763	268 769	-50.2	22.8	47.2
Great Lakes	2 386 391	2 244 197	-6.0	-	-
Pacific	397 321	391 155	-1.6	7.9	6.9
Total	4 086 846	3 501 784	-14.3	4.7	5.7
Machinery/equip. & misc. cargo					
Atlantic	881 908	747 675	-15.2	95.9	95.9
St. Lawrence	1 142 387	1 193 278	4.5	92.6	93.6
Great Lakes	40 566	13 136	-67.6	2.7	2.1
Pacific	537 500	616 289	14.7	91.2	96.4
Total	2 602 362	2 570 378	-1.2	92.0	94.5
All commodities					
Atlantic	27 988 668	33 606 538	20.1	8.7	8.0
St. Lawrence	47 728 615	50 204 353	5.2	8.6	8.0
Great Lakes	12 802 381	14 204 626	11.0	-	0.1
Pacific	85 752 114	90 060 538	5.0	4.3	4.7
Total	174 271 778	188 076 055	7.9	5.9	5.9

Tableau C11

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime international, 1996 et 1997 - fin**

Cargo unloaded - Fret déchargé						Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Région canadienne						
Produits chimiques divers						
423 924	497 645	17.4	26.1	27.3	Atlantique	
1 626 602	1 722 975	5.9	38.8	37.0	Saint-Laurent	
221 216	298 059	34.7	-	-	Grands Lacs	
162 053	252 293	55.7	33.9	29.2	Pacifique	
2 433 794	2 770 972	13.9	32.8	30.6	Total	
Essence						
353 487	580 543	64.2	-	-	Atlantique	
1 071 951	1 111 792	3.7	-	0.3	Saint-Laurent	
138 307	123 287	-10.9	-	-	Grands Lacs	
47 955	168 413	251.2	-	-	Pacifique	
1 611 700	1 984 034	23.1	-	0.2	Total	
Mazout						
1 263 148	2 114 125	67.4	-	-	Atlantique	
490 777	770 584	57.0	-	-	Saint-Laurent	
258 481	141 347	-45.3	-	-	Grands Lacs	
844 083	973 000	15.3	-	-	Pacifique	
2 856 489	3 999 057	40.0	-	-	Total	
Coke de pétrole et de houille						
28 692	28 271	-1.5	3.2	3.7	Atlantique	
1 080 492	1 134 288	5.0	-	-	Saint-Laurent	
169 308	147 735	-12.7	-	-	Grands Lacs	
113 116	105 144	-7.0	-	-	Pacifique	
1 391 608	1 415 438	1.7	0.1	0.1	Total	
Ciment et produits connexes						
60 471	119 722	98.0	100.0	88.3	Atlantique	
350 164	410 146	17.1	100.0	83.8	Saint-Laurent	
192 714	321 534	66.8	-	-	Grands Lacs	
73 920	88 478	19.7	95.1	89.6	Pacifique	
677 268	939 881	38.8	71.0	56.3	Total	
Machinerie/équip./cargaison divers						
1 085 605	1 169 689	7.7	93.3	96.0	Atlantique	
1 286 147	1 668 579	29.7	88.4	90.8	Saint-Laurent	
10 601	13 285	25.3	7.1	10.4	Grands Lacs	
940 110	1 208 293	28.5	83.9	78.2	Pacifique	
3 322 462	4 059 846	22.2	88.5	88.3	Total	
Toutes les marchandises						
24 982 215	31 358 034	25.5	6.8	6.8	Atlantique	
28 718 217	27 940 608	-2.7	12.4	14.5	Saint-Laurent	
24 043 041	26 756 629	11.3	-	-	Grands Lacs	
7 848 118	8 857 740	12.9	19.7	22.0	Pacifique	
85 591 591	94 913 011	10.9	8.0	8.6	Total	

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Live animals						
United Kingdom	199	100.0	199	-	-	-
Europe	384	37.2	145	239	-	-
Asia and Oceania	409	11.8	48	-	-	360
Central and South America	777	100.0	777	-	-	-
United-States, Atlantic	2	100.0	2	-	-	-
Total	1 770	66.0	1 171	239	-	360
Meat and fish						
United Kingdom	26 899	100.0	3 186	22 775	-	938
Europe	162 916	84.1	102 335	55 136	-	5 445
Middle East and Africa	3 023	63.8	2 222	577	16	208
Asia and Oceania	343 857	97.6	79 845	-	-	264 012
Central and South America	77 716	76.3	75 232	25	-	2 459
United-States, Atlantic	19 534	72.3	19 534	-	-	-
United-States, Great Lakes	16	100.0	-	-	-	16
United-States, Pacific	5 625	98.1	347	-	-	5 278
Total	639 586	90.8	282 700	78 513	16	278 356
Dairy products						
United Kingdom	9 466	100.0	799	8 667	-	-
Europe	12 158	99.9	3 638	8 479	-	41
Middle East and Africa	59 231	16.7	11 181	48 050	-	-
Asia and Oceania	52 754	100.0	9 853	20	-	42 881
Central and South America	9 849	96.7	6 315	3 276	-	258
United-States, Atlantic	4 023	9.3	4 023	-	-	-
United-States, Pacific	141	100.0	5	-	-	136
Total	147 622	63.9	35 813	68 492	-	43 316
Barley						
United Kingdom	2 160	100.0	1 133	1 027	-	-
Europe	572	100.0	572	-	-	-
Middle East and Africa	1 471 169	--	135	559 715	14 635	896 683
Asia and Oceania	952 891	0.1	22	-	-	952 869
Central and South America	75 749	5.7	2 344	-	18 809	54 596
United-States, Atlantic	23	100.0	23	-	-	-
United-States, Great Lakes	314 812	-	-	-	314 812	-
United-States, Pacific	75 750	-	-	-	-	75 750
Total	2 893 125	0.3	4 228	560 742	348 256	1 979 898

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997**

Unloadings - Déchargements						Canada	Marchandise
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Total Tonnage	Containerized		
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé		
t	t	t	t	t	%	Origine/Destination	
-	-	-	-	-	-	Animaux vivants	
-	-	-	-	-	-	Royaume-Uni	
-	-	-	-	-	-	Europe	
-	-	-	-	-	-	Asie et Océanie	
-	-	-	-	-	-	Amérique centrale et du sud	
70	-	-	-	70	100.0	États-Unis, Atlantique	
70	-	-	-	70	100.0	Total	
						Viandes et poissons	
774	431	-	396	1 601	82.5	Royaume-Uni	
96 903	10 288	-	4 083	111 273	38.0	Europe	
220	629	-	288	1 137	100.0	Moyen-Orient et Afrique	
21 091	-	-	107 894	128 984	97.9	Asie et Océanie	
16 610	-	-	678	17 287	18.8	Amérique centrale et du sud	
14 822	-	-	408	15 230	39.9	États-Unis, Atlantique	
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs	
499	-	-	11 833	12 332	22.4	États-Unis, Pacifique	
150 918	11 348	-	125 580	287 845	63.6	Total	
						Produits laitiers	
483	3 350	-	40	3 874	100.0	Royaume-Uni	
11 033	11 095	-	335	22 463	99.9	Europe	
55	-	-	-	55	100.0	Moyen-Orient et Afrique	
786	-	-	4 895	5 681	100.0	Asie et Océanie	
189	-	-	74	263	100.0	Amérique centrale et du sud	
4 851	-	-	38	4 889	100.0	États-Unis, Atlantique	
33	-	-	57	90	100.0	États-Unis, Pacifique	
17 431	14 446	-	5 438	37 315	99.9	Total	
						Orge	
-	-	-	-	-	-	Royaume-Uni	
233	-	-	-	233	100.0	Europe	
-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique	
9 920	-	-	-	9 920	100.0	Asie et Océanie	
-	-	-	-	-	-	Amérique centrale et du sud	
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique	
-	482 303	-	-	482 303	-	États-Unis, Grands Lacs	
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique	
10 154	482 303	-	-	492 457	2.1	Total	

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Corn						
United Kingdom	16 435	100.0	390	16 045	-	-
Europe	54 118	97.6	1 265	52 853	-	-
Middle East and Africa	14 007	12.1	384	13 623	-	-
Asia and Oceania	368	100.0	39	-	-	329
Central and South America	9 860	10.2	1 009	8 851	-	-
United-States, Atlantic	112	100.0	112	-	-	-
United-States, Great Lakes	-	-	-	-	-	-
Total	94 900	76.3	3 199	91 371	-	329
Oats and rye						
United Kingdom	911	100.0	-	911	-	-
Europe	3 823	54.2	-	2 071	-	1 752
Middle East and Africa	103	100.0	-	103	-	-
Asia and Oceania	88 879	6.0	-	-	-	88 879
Central and South America	31 062	42.3	5 707	-	3 756	21 599
United-States, Great Lakes	162 900	-	-	-	162 900	-
United-States, Pacific	12 577	1.8	-	-	-	12 577
Total	300 254	7.3	5 707	3 085	166 656	124 807
Wheat						
United Kingdom	298 013	0.2	10	84 138	213 865	-
Europe	1 340 995	0.3	194	837 275	390 705	112 820
Middle East and Africa	6 694 580	-	140 215	3 487 303	189 787	2 877 275
Asia and Oceania	7 184 275	0.1	27	21 543	-	7 162 705
Central and South America	3 954 843	--	282 721	1 407 561	150 173	2 114 389
United-States, Atlantic	57 461	0.1	11 539	24 922	-	21 000
United-States, Great Lakes	157 418	-	-	23 930	133 488	-
United-States, Pacific	95 749	--	16	-	-	95 733
Total	19 783 334	0.1	434 722	5 886 672	1 078 017	12 383 923
Other cereals						
United Kingdom	28 938	96.4	3 654	24 225	1 050	9
Europe	100 596	55.7	5 513	44 737	42 001	8 345
Middle East and Africa	8 141	61.8	2 496	5 499	-	146
Asia and Oceania	366 942	77.8	5 169	-	-	361 773
Central and South America	205 165	17.3	8 635	31 780	-	164 751
United-States, Atlantic	1 743	100.0	1 743	-	-	-
United-States, Pacific	3 369	90.5	1 414	-	-	1 956
Total	714 895	58.0	28 624	106 241	43 051	536 979

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise
Atlantic Atlantique	St. Lawrence Saint- Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
t	t	t	t	t	%	Origine/Destination
-	20	-	-	20	100.0	Maïs
158	144	-	-	302	100.0	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	-	Europe
2 209	-	-	21	2 230	100.0	Moyen-Orient et Afrique
-	-	-	-	-	-	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique centrale et du sud
13 023	246 142	210 723	-	469 888	-	États-Unis, Atlantique
15 390	246 305	210 723	21	472 439	0.5	États-Unis, Grands Lacs
						Total
-	22	-	-	22	100.0	Avoine et seigle
-	21	-	-	21	100.0	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	-	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique
-	-	-	-	-	-	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique centrale et du sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	43	-	-	43	100.0	Total
-	36	-	-	36	100.0	Blé
159	116	-	-	275	100.0	Royaume-Uni
-	-	574	-	574	-	Europe
-	-	-	47	47	94.7	Moyen-Orient et Afrique
-	-	-	-	-	-	Asie et Océanie
24 655	-	-	-	24 655	-	Amérique centrale et du sud
-	237 517	-	-	237 517	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
24 815	237 669	574	47	263 104	0.1	États-Unis, Pacifique
						Total
9 293	7 825	-	43	17 161	100.0	Autres céréales
13 207	48 679	-	2 049	63 935	100.0	Royaume-Uni
50	115	-	9	173	100.0	Europe
14 441	-	-	59 471	73 912	100.0	Moyen-Orient et Afrique
111	-	-	15	126	100.0	Asie et Océanie
285	-	-	20	305	100.0	Amérique centrale et du sud
104	-	-	251	355	100.0	États-Unis, Atlantique
37 492	56 618	-	61 858	155 968	100.0	États-Unis, Pacifique
						Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Fruits/vegetables and food						
United Kingdom	181 817	100.0	18 280	163 537	-	-
Europe	664 741	63.6	79 013	337 872	204 120	43 736
Middle East and Africa	79 076	81.5	27 160	39 026	33	12 857
Asia and Oceania	439 067	36.4	13 426	36	-	425 606
Central and South America	461 072	45.6	230 821	259	20 000	209 992
United-States, Atlantic	11 770	100.0	11 553	-	-	217
United-States, Pacific	13 662	49.1	5 819	-	-	7 843
Total	1 851 205	57.1	386 072	540 730	224 153	700 250
Beverages and tobacco						
United Kingdom	17 465	100.0	6 853	10 529	-	82
Europe	39 776	99.8	11 766	27 971	-	39
Middle East and Africa	3 413	87.7	764	2 506	55	90
Asia and Oceania	38 843	100.0	3 181	-	-	35 663
Central and South America	42 351	100.0	41 881	416	-	53
United-States, Atlantic	13 932	100.0	13 932	-	-	-
United-States, Pacific	21 901	100.0	21 462	-	-	439
Total	177 680	99.7	99 839	41 422	55	36 365
Crude animal products						
United Kingdom	3 139	100.0	26	3 113	-	-
Europe	29 402	100.0	1 323	28 058	-	21
Middle East and Africa	1 479	100.0	856	623	-	-
Asia and Oceania	79 627	100.0	3 415	29	-	76 183
Central and South America	85	100.0	74	-	-	11
United-States, Atlantic	285	100.0	285	-	-	-
United-States, Pacific	228	100.0	222	-	-	6
Total	114 246	100.0	6 201	31 823	-	76 222
Animal/vegetable oils, fats &						
United Kingdom	2 148	79.2	48	2 100	-	-
Europe	112 069	4.8	6 382	48 294	17 910	39 484
Middle East and Africa	10 712	10.4	929	9 783	-	-
Asia and Oceania	483 211	2.0	1 531	-	-	481 680
Central and South America	9 134	38.7	3 133	937	-	5 065
United-States, Atlantic	2 642	100.0	2 642	-	-	-
United-States, Pacific	23 954	2.4	472	-	-	23 482
Total	643 870	3.8	15 137	61 114	17 910	549 710

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise	Origine/Destination
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada			
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Total Tonnage	Containerized		
t	t	t	t	Tonnage Total	Conteneurisé	%	
							Fruits/légumes & prod.
13 252	45 915	-	95	59 262	100.0		Royaume-Uni
93 540	158 723	-	3 216	255 478	100.0		Europe
12 076	45 895	20 325	592	78 888	26.3		Moyen-Orient et Afrique
229 895	193 571	131 526	226 378	781 369	22.3		Asie et Océanie
86 084	222 866	214 773	18 381	542 104	5.2		Amérique centrale et du sud
4 808	4 828	-	68	9 703	50.2		États-Unis, Atlantique
982	-	-	3 679	4 661	100.0		États-Unis, Pacifique
440 636	671 797	366 624	252 409	1 731 467	31.6		Total
							Boissons et tabacs
11 024	22 751	-	5 239	39 014	100.0		Royaume-Uni
106 891	179 901	-	25 095	311 886	96.8		Europe
1 889	3 048	347	18 861	24 145	99.9		Moyen-Orient et Afrique
4 999	-	-	14 220	19 219	100.0		Asie et Océanie
5 142	10 542	506	20 273	36 463	68.0		Amérique centrale et du sud
2 730	-	-	160	2 890	100.0		États-Unis, Atlantique
1 916	-	-	7 367	9 283	100.0		États-Unis, Pacifique
134 590	216 243	853	91 214	442 900	95.1		Total
							Prod. d'orig. animale
239	1 952	-	-	2 191	100.0		Royaume-Uni
1 039	2 451	-	-	3 491	100.0		Europe
26	6	-	5	37	100.0		Moyen-Orient et Afrique
2 034	-	-	15 017	17 051	100.0		Asie et Océanie
9	-	-	10	19	100.0		Amérique centrale et du sud
329	-	-	77	406	100.0		États-Unis, Atlantique
-	-	-	72	72	100.0		États-Unis, Pacifique
3 677	4 409	-	15 179	23 265	100.0		Total
							Huiles/grasses/cires
10	513	-	4	526	100.0		Royaume-Uni
11 648	20 423	-	1 087	33 158	100.0		Europe
55	-	-	-	55	100.0		Moyen-Orient et Afrique
322	8 660	20 136	1 209	30 327	4.2		Asie et Océanie
19	-	-	4 242	4 261	1.4		Amérique centrale et du sud
37	-	-	-	37	100.0		États-Unis, Atlantique
-	-	-	50	50	100.0		États-Unis, Pacifique
12 092	29 596	20 136	6 591	68 414	51.4		Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Flaxseed						
United Kingdom	34 846	0.2	38	20	34 788	-
Europe	522 704	0.7	567	23 206	470 153	28 778
Middle East and Africa	10 848	6.2	627	43	10 178	-
Asia and Oceania	86 558	2.3	78	-	-	86 480
Central and South America	950	100.0	149	-	-	801
United-States, Atlantic	896	100.0	896	-	-	-
Total	656 802	1.2	2 355	23 268	515 119	116 059
Rapeseed						
Europe	5 567	4.0	225	-	830	4 512
Middle East and Africa	184	100.0	165	-	-	19
Asia and Oceania	1 845 153	0.2	132	-	17 238	1 827 783
Central and South America	398 786	--	-	-	112 464	286 322
United-States, Atlantic	1 605	100.0	1 605	-	-	-
United-States, Great Lakes	-	-	-	-	-	-
United-States, Pacific	1 500	-	-	-	-	1 500
Total	2 252 795	0.2	2 127	-	130 532	2 120 136
Fodder and feed (incl. soya)						
United Kingdom	77 362	31.8	2 086	38 773	36 246	257
Europe	1 424 952	12.4	17 674	1 071 482	279 076	56 721
Middle East and Africa	66 739	14.0	1 947	28 114	35 889	790
Asia and Oceania	1 384 514	29.8	50 637	16 548	26 106	1 291 224
Central and South America	158 058	3.8	4 546	112 042	18 619	22 850
United-States, Atlantic	6 647	55.2	6 647	-	-	-
United-States, Great Lakes	-	-	-	-	-	-
United-States, Pacific	30 330	3.8	-	-	-	30 330
Total	3 148 602	20.1	83 537	1 266 958	395 936	1 402 171
Logs, bolts, and other wood						
United Kingdom	100 359	63.7	16 314	48 111	-	35 934
Europe	310 090	68.6	52 171	186 496	-	71 423
Middle East and Africa	54 826	15.6	12 689	36 353	-	5 784
Asia and Oceania	595 427	45.9	7 442	7 258	1	580 727
Central and South America	16 958	28.9	1 061	2 019	1 522	12 356
United-States, Atlantic	9 271	2.7	1 030	-	-	8 241
United-States, Great Lakes	26 874	-	-	26 874	-	-
United-States, Pacific	170 890	0.2	97	-	-	170 793
Total	1 284 696	43.9	90 805	307 111	1 523	885 258

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise	Origine/Destination	
Atlantic Atlantique	St. Lawrence Saint- Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada				
				Total Tonnage	Containerized Conteneurisé			
t	t	t	t	t	%			
-	-	-	-	-	-	-	Graines de lin	
26	48	-	-	74	100.0	Royaume-Uni		
-	-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique	
1 455	-	-	-	1 455	100.0	Asie et Océanie		
54	-	-	-	54	100.0	Amérique centrale et du sud		
49	-	-	-	49	100.0	États-Unis, Atlantique		
1 584	48	-	-	1 632	100.0	Total		
-	10	36 405	-	36 415	--	Europe	Graines de colza	
-	-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique	
1 630	-	-	16	1 646	100.0	Asie et Océanie		
-	-	-	-	-	-	-	Amérique centrale et du sud	
-	-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique	
-	-	19 766	-	19 766	-	-	États-Unis, Grands Lacs	
-	-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique	
1 630	10	56 171	16	57 827	2.9	Total		
249	4 184	-	-	4 433	100.0	Royaume-Uni	Fourrage/alim. (incl fèves de	
8 939	13 040	-	3 346	25 325	87.7	Europe		
122	39	-	-	161	100.0	Moyen-Orient et Afrique		
2 985	-	-	10 246	13 232	100.0	Asie et Océanie		
15 414	-	-	32 397	47 811	73.2	Amérique centrale et du sud		
1 445	1	-	14	1 459	99.0	États-Unis, Atlantique		
-	986 540	-	-	986 540	-	États-Unis, Grands Lacs		
64	-	-	526	590	100.0	États-Unis, Pacifique		
29 218	1 003 803	-	46 529	1 079 550	7.1	Total		
422	4 154	-	9	4 586	100.0	Royaume-Uni	Billes, billots et autres bois	
4 452	7 019	2	2 150	13 621	85.7	Europe		
38	120	-	70	228	100.0	Moyen-Orient et Afrique		
2 036	-	-	20 637	22 673	98.5	Asie et Océanie		
37	-	-	624	661	74.0	Amérique centrale et du sud		
1 609	-	-	-	1 609	80.0	États-Unis, Atlantique		
-	-	1 070	-	1 070	-	États-Unis, Grands Lacs		
81	-	-	603 062	603 143	0.1	États-Unis, Pacifique		
8 674	11 293	1 071	626 552	647 590	6.3	Total		

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Pulpwood						
United Kingdom	56	100.0	47	10	-	-
Europe	796	99.4	714	82	-	-
Middle East and Africa	978	100.0	978	-	-	-
Asia and Oceania	512 940	0.6	24 042	-	-	488 898
Central and South America	308	17.6	308	-	-	-
United-States, Atlantic	51 002	--	2	-	-	51 000
United-States, Pacific	259 813	0.2	-	-	-	259 813
Total	825 894	0.7	26 092	91	-	799 711
Woodpulp						
United Kingdom	319 109	8.2	146 126	44 980	12 521	115 482
Europe	2 537 685	7.0	330 402	395 603	3 800	1 807 880
Middle East and Africa	118 775	23.1	36 463	11 638	-	70 674
Asia and Oceania	3 477 669	10.4	256 255	78 973	-	3 142 441
Central and South America	127 290	2.1	6 885	6 431	-	113 974
United-States, Atlantic	12 052	1.9	6 692	5 360	-	-
United-States, Great Lakes	2 500	-	2 500	-	-	-
United-States, Pacific	121 916	22.0	36	-	-	121 880
Total	6 716 996	9.3	785 358	542 986	16 321	5 372 331
Newsprint						
United Kingdom	314 302	2.2	111 443	181 093	-	21 767
Europe	332 895	15.2	97 990	231 033	-	3 873
Middle East and Africa	154 326	36.6	115 644	38 681	-	-
Asia and Oceania	955 839	62.4	347 656	66 096	-	542 088
Central and South America	727 669	7.0	412 861	260 434	-	54 375
United-States, Atlantic	457 220	0.5	326 762	130 458	-	-
United-States, Great Lakes	3 215	-	-	3 215	-	-
United-States, Pacific	378 350	3.9	-	-	-	378 350
Total	3 323 817	23.4	1 412 356	911 010	-	1 000 451
Other paper and paper board						
United Kingdom	122 496	60.6	34 924	58 990	-	28 582
Europe	326 189	54.3	59 274	148 074	-	118 842
Middle East and Africa	144 707	23.7	102 729	24 915	15	17 048
Asia and Oceania	384 275	48.5	74 777	-	-	309 498
Central and South America	140 034	51.9	110 988	9 192	-	19 855
United-States, Atlantic	23 883	18.5	11 046	2 255	-	10 582
United-States, Pacific	47 528	9.8	98	-	-	47 430
Total	1 189 112	46.6	393 836	243 426	15	551 836

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise
Atlantic Atlantique	St. Lawrence Saint- Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		
				Total Tonnage	Containerized Conteneurisé	
t	t	t	t	t	%	Origine/Destination
						Bois à pâte
2	-	-	-	2	100.0	Royaume-Uni
84	4	-	-	88	100.0	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique
45	-	-	-	45	100.0	Asie et Océanie
20	-	-	-	20	100.0	Amérique centrale et du sud
20	-	-	114 590	114 610	--	États-Unis, Atlantique
-	-	-	178 985	178 985	-	États-Unis, Pacifique
172	4	-	293 575	293 751	0.1	Total
						Pâte de bois
22	192	-	-	214	100.0	Royaume-Uni
7 183	1 276	-	1 117	9 576	79.1	Europe
147	-	-	-	147	100.0	Moyen-Orient et Afrique
224	-	-	10 731	10 955	9.7	Asie et Océanie
-	-	-	3 532	3 532	15.1	Amérique centrale et du sud
31 285	30	-	-	31 315	6.0	États-Unis, Atlantique
-	-	181	-	181	-	États-Unis, Grands Lacs
20	-	-	299 459	299 479	0.1	États-Unis, Pacifique
38 882	1 499	181	314 839	355 400	3.3	Total
						Papier journal
--	553	-	-	554	100.0	Royaume-Uni
2 912	3 895	-	1 228	8 036	64.2	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique
4 942	-	-	879	5 821	31.6	Asie et Océanie
1 029	-	-	-	1 029	89.3	Amérique centrale et du sud
4 527	107	-	-	4 634	1.3	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	693	693	-	États-Unis, Pacifique
13 411	4 555	-	2 800	20 766	41.1	Total
						Autre papier et carton
4 459	53 869	-	19	58 347	100.0	Royaume-Uni
39 983	188 641	-	8 530	237 154	100.0	Europe
69	259	9	44	381	35.4	Moyen-Orient et Afrique
2 598	-	-	22 047	24 646	100.0	Asie et Océanie
319	-	-	378	696	100.0	Amérique centrale et du sud
11 217	-	-	367	11 584	87.4	États-Unis, Atlantique
280	-	-	2 008	2 289	92.6	États-Unis, Pacifique
58 924	242 769	9	33 393	335 095	99.4	Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Lumber and sawn timber						
United Kingdom	241 659	6.9	18 914	141 663	16 579	64 503
Europe	294 736	26.3	18 004	59 604	-	217 128
Middle East and Africa	192 964	4.7	8 563	117 614	2 128	64 659
Asia and Oceania	3 670 856	13.7	9 186	4 864	-	3 656 806
Central and South America	94 644	4.6	27 916	9 973	-	56 756
United-States, Atlantic	258 075	0.2	240	6 662	-	251 173
United-States, Great Lakes	105 416	-	-	-	105 275	141
United-States, Pacific	126 204	17.9	84	-	-	126 120
Total	4 984 554	12.7	82 907	340 380	123 982	4 437 285
Iron ore						
United Kingdom	4 667 536	--	-	4 667 536	-	-
Europe	12 738 983	--	6 501	12 732 482	-	-
Middle East and Africa	106 132	-	-	106 132	-	-
Asia and Oceania	4 560 802	-	-	4 521 666	-	39 136
Central and South America	93 943	-	-	93 943	-	-
United-States, Atlantic	4 864 026	-	-	4 864 026	-	-
United-States, Great Lakes	5 843 833	-	-	5 702 186	141 647	-
Total	32 875 255	--	6 501	32 687 971	141 647	39 136
Iron, steel, and alloys						
United Kingdom	47 834	100.0	7 704	40 091	-	39
Europe	266 441	39.4	19 675	226 374	16 464	3 927
Middle East and Africa	196 597	4.0	2 487	191 018	2 893	199
Asia and Oceania	316 603	39.4	64 437	134 910	24 990	92 266
Central and South America	92 173	7.9	32 621	57 650	-	1 903
United-States, Atlantic	36 197	5.7	10 851	25 284	-	62
United-States, Great Lakes	255 529	-	-	126 582	128 947	-
United-States, Pacific	239 335	0.2	-	-	-	239 335
Total	1 450 709	20.3	137 775	801 909	173 294	337 731
Aluminum ore and basic						
United Kingdom	20 042	55.1	570	19 452	-	20
Europe	225 575	7.4	857	221 635	3 083	-
Middle East and Africa	6 111	67.4	174	5 937	-	-
Asia and Oceania	249 003	4.5	117	-	-	248 886
Central and South America	10 309	51.3	5 279	5 016	-	14
United-States, Atlantic	244	100.0	244	-	-	-
United-States, Great Lakes	131 628	-	-	131 628	-	-
United-States, Pacific	56	100.0	-	-	-	56
Total	642 967	7.6	7 240	383 668	3 083	248 976

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise
Atlantic Atlantique	St. Lawrence Saint- Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		
				Total Tonnage	Containerized Conteneurisé	
t	t	t	t	t	%	Origine/Destination
						Bois de construction et sciage
66	7	-	-	73	100.0	Royaume-Uni
3 412	179	-	126	3 718	99.7	Europe
1 331	-	-	-	1 331	100.0	Moyen-Orient et Afrique
316	-	-	1 556	1 872	77.6	Asie et Océanie
137	-	-	614	751	60.5	Amérique centrale et du sud
2 180	-	-	-	2 180	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
21	-	-	5 217	5 238	1.6	États-Unis, Pacifique
7 463	186	-	7 514	15 163	61.2	Total
						Minerai de fer
-	99	-	-	99	100.0	Royaume-Uni
-	3 485	-	-	3 485	13.9	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique
-	70 051	-	-	70 051	-	Asie et Océanie
23 222	1 475 257	-	3 018	1 501 497	-	Amérique centrale et du sud
-	48 992	-	-	48 992	-	États-Unis, Atlantique
-	-	6 409 808	-	6 409 808	-	États-Unis, Grands Lacs
23 222	1 597 884	6 409 808	3 018	8 033 932	--	Total
						Fer, acier et alliage
8 692	107 551	44 375	474	161 092	45.4	Royaume-Uni
114 067	870 579	698 981	185 842	1 869 469	19.2	Europe
481	103 831	65 934	25 014	195 260	2.6	Moyen-Orient et Afrique
26 688	17 504	51 590	408 816	504 597	45.3	Asie et Océanie
5 503	153 357	533 319	186 923	879 101	0.5	Amérique centrale et du sud
6 311	5 004	26 421	88	37 824	6.1	États-Unis, Atlantique
-	-	18 378	3	18 381	--	États-Unis, Grands Lacs
54	-	-	9 464	9 518	22.6	États-Unis, Pacifique
161 795	1 257 826	1 438 998	816 624	3 675 242	18.4	Total
						Minerai et produits d'aluminium
1 066	25 112	-	34	26 212	100.0	Royaume-Uni
1 926	214 916	6 053	2 737	225 631	36.7	Europe
15	694 778	11 085	-	705 879	0.3	Moyen-Orient et Afrique
330	1 373 948	80 707	436 208	1 891 193	0.2	Asie et Océanie
244	2 457 839	-	31 753	2 489 835	--	Amérique centrale et du sud
45	1 042 290	-	72	1 042 407	--	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
16	-	-	356	372	100.0	États-Unis, Pacifique
3 642	5 808 882	97 845	471 160	6 381 529	1.8	Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Other ores & base metal						
United Kingdom	121 527	100.0	14 481	107 046	-	-
Europe	1 554 927	11.4	773 716	755 323	-	25 888
Middle East and Africa	26 302	97.3	22 286	3 836	97	84
Asia and Oceania	1 122 754	14.0	30 196	190 780	-	901 778
Central and South America	53 990	7.4	11 064	22 501	-	20 425
United-States, Atlantic	250 126	1.2	40 371	209 755	-	-
United-States, Great Lakes	345 793	-	-	84 854	260 939	-
United-States, Pacific	26 662	2.6	109	-	-	26 553
Total	3 502 083	14.0	892 224	1 374 096	261 036	974 728
Coal						
United Kingdom	1 464 152	--	15	-	-	1 464 137
Europe	4 609 394	--	50 790	-	-	4 558 604
Middle East and Africa	735 621	--	17	-	-	735 604
Asia and Oceania	26 265 357	--	990	-	-	26 264 367
Central and South America	2 630 164	-	-	-	-	2 630 164
United-States, Atlantic	-	-	-	-	-	-
United-States, Great Lakes	641 803	-	-	-	641 803	-
United-States, Pacific	66 836	-	-	-	-	66 836
Total	36 413 327	--	51 812	-	641 803	35 719 712
Crude petroleum						
United Kingdom	870	100.0	633	237	-	-
Europe	269 763	0.1	269 647	115	-	-
Middle East and Africa	22	100.0	6	16	-	-
Asia and Oceania	242	100.0	208	-	-	34
Central and South America	60	100.0	60	-	-	-
United-States, Atlantic	7 705 382	-	7 485 659	-	-	219 724
United-States, Pacific	331 524	-	-	-	-	331 524
Total	8 307 863	--	7 756 213	368	-	551 282
Limestone						
United Kingdom	20	100.0	-	20	-	-
Europe	123	100.0	-	123	-	-
Asia and Oceania	2	100.0	-	-	-	2
Central and South America	79 060	-	78 532	-	-	528
United-States, Great Lakes	129 662	-	-	-	129 662	-
United-States, Pacific	2 445 383	-	-	-	-	2 445 383
Total	2 654 250	--	78 532	143	129 662	2 445 912

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise	Origine/Destination
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada			
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Total Tonnage	Containerized		
t	t	t	t	Tonnage Total	Conteneurisé	%	
							Autres minerais/prod.
6 538	15 619	-	36	22 193	100.0		Royaume-Uni
71 567	256 559	985	13 670	342 781	41.9		Europe
241	94 891	11 703	133	106 969	3.2		Moyen-Orient et Afrique
28 948	64 567	1 000	79 832	174 347	49.8		Asie et Océanie
93 018	26 994	-	74 415	194 426	1.2		Amérique centrale et du sud
1 417	19 584	-	170	21 171	7.5		États-Unis, Atlantique
-	-	105 111	-	105 111	-		États-Unis, Grands Lacs
164	-	-	331 139	331 303	0.3		États-Unis, Pacifique
201 893	478 215	118 799	499 395	1 298 301	20.1		Total
							Houille
1	-	-	-	1	100.0		Royaume-Uni
324	59 002	14 739	-	74 065	0.4		Europe
148	-	-	-	148	100.0		Moyen-Orient et Afrique
652	41 897	-	-	42 549	1.5		Asie et Océanie
824 893	-	63 739	-	888 632	-		Amérique centrale et du sud
160 215	334 712	-	-	494 927	-		États-Unis, Atlantique
262 539	252 768	12 659 296	-	13 174 603	-		États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-		États-Unis, Pacifique
1 248 772	688 379	12 737 773	-	14 674 925	--		Total
							Pétrole brut
1 031 300	381 050	-	-	1 412 350	--		Royaume-Uni
10 935 318	3 423 465	-	-	14 358 784	1.0		Europe
8 538 288	2 690 472	-	-	11 228 760	-		Moyen-Orient et Afrique
-	-	-	79	79	100.0		Asie et Océanie
2 889 694	62 101	-	-	2 951 795	-		Amérique centrale et du sud
672 756	10 412	-	-	683 168	-		États-Unis, Atlantique
-	-	-	13 698	13 698	-		États-Unis, Pacifique
24 067 356	6 567 500	-	13 777	30 648 633	0.4		Total
							Castines
-	161	-	-	161	100.0		Royaume-Uni
-	400	-	37	437	100.0		Europe
-	-	-	-	-	-		Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-		Amérique centrale et du sud
-	48 912	3 046 945	-	3 095 857	-		États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-		États-Unis, Pacifique
-	49 473	3 046 945	37	3 096 456	--		Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Sand and gravel						
United Kingdom	2 024	100.0	93	1 931	-	-
Europe	20 414	34.6	14 999	5 414	-	-
Middle East and Africa	144	100.0	91	53	-	-
Asia and Oceania	212	100.0	11	-	-	201
Central and South America	169 012	-	169 012	-	-	-
United-States, Atlantic	173 624	--	169 269	-	-	4 354
United-States, Great Lakes	240 856	-	-	-	240 856	-
United-States, Pacific	930 986	--	19	-	-	930 967
Total	1 537 271	0.6	353 495	7 398	240 856	935 523
Gypsum						
United Kingdom	242	100.0	-	242	-	-
Europe	851	100.0	201	650	-	-
Middle East and Africa	17	100.0	-	17	-	-
Asia and Oceania	2 337	100.0	2 299	18	-	21
Central and South America	384	75.5	191	193	-	-
United-States, Atlantic	6 156 860	-	6 156 860	-	-	-
United-States, Great Lakes	-	-	-	-	-	-
United-States, Pacific	71 200	-	-	-	-	71 200
Total	6 231 891	0.1	6 159 551	1 119	-	71 221
Phosphate rocks						
United Kingdom	1 364	100.0	-	1 364	-	-
Europe	5 836	100.0	-	5 836	-	-
Middle East and Africa	-	-	-	-	-	-
Total	7 200	100.0	-	7 200	-	-
Salt						
United Kingdom	17	100.0	17	-	-	-
Europe	2 507	35.2	1 743	764	-	-
Middle East and Africa	203	-	203	-	-	-
Asia and Oceania	369	100.0	-	-	-	369
Central and South America	3 684	100.0	3 684	-	-	-
United-States, Atlantic	192 328	0.1	192 328	-	-	-
United-States, Great Lakes	3 302 089	-	-	-	3 302 089	-
United-States, Pacific	7 666	-	-	-	-	7 666
Total	3 508 863	0.1	197 975	764	3 302 089	8 035

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise
Atlantic Atlantique	St. Lawrence Saint- Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		
				Total Tonnage	Containerized Conteneurisé	
t	t	t	t	t	%	Origine/Destination
						Sable et gravier
-	265	-	-	265	100.0	Royaume-Uni
96	210	-	22	329	100.0	Europe
29	-	3 500	-	3 529	0.8	Moyen-Orient et Afrique
118	-	-	481	599	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique centrale et du sud
-	-	-	9 449	9 449	-	États-Unis, Atlantique
-	-	297 962	-	297 962	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	481 072	481 072	-	États-Unis, Pacifique
243	475	301 462	491 025	793 205	0.2	Total
						Gypse
-	9 627	-	-	9 627	0.2	Royaume-Uni
-	160	-	-	160	100.0	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique
-	-	-	-	-	-	Asie et Océanie
-	-	-	184 740	184 740	-	Amérique centrale et du sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
11 526	-	137 546	-	149 072	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	113 771	113 771	-	États-Unis, Pacifique
11 526	9 787	137 546	298 511	457 371	--	Total
						Roches phosphatées
-	4	-	-	4	100.0	Royaume-Uni
-	2 262	-	-	2 262	100.0	Europe
-	-	-	1 043 177	1 043 177	-	Moyen-Orient et Afrique
-	2 266	-	1 043 177	1 045 443	0.2	Total
						Sel
8	-	-	-	8	100.0	Royaume-Uni
218	334	-	36	588	96.1	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen-Orient et Afrique
45	-	-	36	81	100.0	Asie et Océanie
15 209	-	-	418 551	433 760	-	Amérique centrale et du sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	284 701	310 533	-	595 234	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	71 966	71 966	-	États-Unis, Pacifique
15 480	285 035	310 533	490 589	1 101 636	0.1	Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Continued**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Sulphur						
United Kingdom	525	100.0	525	-	-	-
Europe	85 451	0.5	451	-	-	85 000
Middle East and Africa	2 735 943	--	18	-	-	2 735 925
Asia and Oceania	1 013 457	--	62	-	-	1 013 395
Central and South America	1 655 915	--	20	-	-	1 655 895
United-States, Atlantic	150	100.0	150	-	-	-
United-States, Pacific	20 818	0.1	18	-	-	20 800
Total	5 512 260	--	1 245	-	-	5 511 015
Oth. non-metallic mineral						
United Kingdom	60 572	73.7	8 467	38 230	13 876	-
Europe	270 927	39.8	20 797	227 887	21 796	447
Middle East and Africa	28 707	60.8	3 197	23 567	14	1 929
Asia and Oceania	422 748	86.5	189 918	47 823	-	185 007
Central and South America	537 186	3.1	505 243	24 901	-	7 042
United-States, Atlantic	871 973	0.7	803 608	68 364	-	-
United-States, Great Lakes	2 647 888	-	-	74 104	2 573 784	-
United-States, Pacific	83 077	4.3	1 049	-	-	82 027
Total	4 923 078	11.4	1 532 281	504 876	2 609 470	276 452
Potassium chloride						
United Kingdom	9 071	0.8	9 016	55	-	-
Europe	314 318	--	99 170	-	151 648	63 500
Middle East and Africa	28	-	-	28	-	-
Asia and Oceania	3 696 903	--	22	-	-	3 696 881
Central and South America	1 392 425	-	798 768	-	108 065	485 592
United-States, Atlantic	311 159	-	277 459	-	16 200	17 500
United-States, Great Lakes	365 026	-	-	-	365 026	-
United-States, Pacific	28 600	-	-	-	-	28 600
Total	6 117 530	--	1 184 435	83	640 939	4 292 073
Miscellaneous chemicals						
United Kingdom	101 857	91.5	10 804	90 673	-	380
Europe	562 336	57.2	84 196	395 347	32 398	50 395
Middle East and Africa	57 345	56.3	24 592	31 232	757	764
Asia and Oceania	1 968 444	5.6	17 226	45 623	-	1 905 594
Central and South America	253 116	6.5	6 430	24 877	60 779	161 030
United-States, Atlantic	1 000 457	0.3	341 195	407 758	30 931	220 572
United-States, Great Lakes	335 701	-	-	160 706	174 995	-
United-States, Pacific	1 067 024	0.2	663	-	-	1 066 362
Total	5 346 280	10.8	485 105	1 156 216	299 860	3 405 098

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - suite**

Unloadings - Déchargements						Marchandise	Origine/Destination
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada			
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Total Tonnage	Containerized		
t	t	t	t	Tonnage Total	Conteneurisé	%	
							Soufre
102	-	-	-	102		100.0	Royaume-Uni
388	-	-	-	388		100.0	Europe
-	-	-	-	-		-	Moyen-Orient et Afrique
44	-	-	-	44		100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-		-	Amérique centrale et du sud
-	-	-	-	-		-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-		-	États-Unis, Pacifique
534	-	-	-	534		100.0	Total
							Autres prod. minéraux
1 732	30 352	-	11	32 095		13.3	Royaume-Uni
15 865	261 583	73 071	1 147	351 666		15.2	Europe
3 126	67 398	-	974	71 498		2.3	Moyen-Orient et Afrique
2 803	151 391	-	32 660	186 854		4.2	Asie et Océanie
32 044	228 526	66 040	1 599	328 209		--	Amérique centrale et du sud
50 455	215 495	8 296	64	274 310		0.4	États-Unis, Atlantique
-	186 832	307 922	-	494 755		0.6	États-Unis, Grands Lacs
300	-	-	14 797	15 097		3.0	États-Unis, Pacifique
106 325	1 141 577	455 329	51 252	1 754 483		4.1	Total
							Chlorure de potassium
1	-	-	-	1		100.0	Royaume-Uni
-	-	-	-	-		-	Europe
-	-	-	-	-		-	Moyen-Orient et Afrique
17	-	-	-	17		100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-		-	Amérique centrale et du sud
11	-	-	-	11		100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-		-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-		-	États-Unis, Pacifique
28	-	-	-	28		100.0	Total
							Produits chimiques divers
32 881	111 943	22 707	478	168 010		78.6	Royaume-Uni
156 711	789 981	41 610	5 439	993 740		62.2	Europe
68 452	58 325	38	40 130	166 945		3.8	Moyen-Orient et Afrique
12 343	-	-	65 474	77 817		100.0	Asie et Océanie
56 177	25 146	-	2 593	83 916		9.5	Amérique centrale et du sud
170 665	715 333	82 043	104	968 145		0.3	États-Unis, Atlantique
-	22 246	151 661	-	173 907		-	États-Unis, Grands Lacs
416	-	-	138 076	138 491		1.4	États-Unis, Pacifique
497 645	1 722 975	298 059	252 293	2 770 972		30.6	Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Concluded**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	t	%	t	t	t	t
Origin/Destination						
Gasoline						
United Kingdom	24 589	--	24 589	-	-	-
Europe	47 834	0.1	47 814	19	-	-
Middle East and Africa	89	100.0	89	-	-	-
Asia and Oceania	10 785	0.2	10 785	-	-	-
Central and South America	2 121	-	2 121	-	-	-
United-States, Atlantic	3 768 033	-	3 768 033	-	-	-
United-States, Great Lakes	85 620	-	-	6 985	78 635	-
United-States, Pacific	175 166	-	14 385	-	-	160 781
Total	4 114 237	--	3 867 816	7 004	78 635	160 781
Fuel oil						
United Kingdom	-	-	-	-	-	-
Europe	406 758	0.3	402 537	4 204	17	-
Middle East and Africa	68 618	-	68 618	-	-	-
Asia and Oceania	66 793	0.3	54 033	-	-	12 760
Central and South America	747 363	--	609 418	137 945	-	-
United-States, Atlantic	4 617 493	--	4 219 808	387 616	-	10 068
United-States, Great Lakes	283 836	-	7 640	114 282	161 914	-
United-States, Pacific	212 308	-	2 916	-	-	209 392
Total	6 403 168	--	5 364 969	644 048	161 931	232 220
Coke of petroleum and coal						
Europe	69 187	-	3	-	69 184	-
Middle East and Africa	116	100.0	-	-	-	116
Asia and Oceania	441 811	0.4	1 059	-	-	440 753
Central and South America	-	-	-	-	-	-
United-States, Atlantic	184	100.0	184	-	-	-
United-States, Great Lakes	192 035	-	-	59 770	132 265	-
United-States, Pacific	6 575	-	-	-	-	6 575
Total	709 908	0.3	1 245	59 770	201 449	447 444
Cement and related products						
United Kingdom	33 424	100.0	9 238	24 183	-	3
Europe	109 188	98.9	11 361	97 754	-	72
Middle East and Africa	7 771	79.3	1 163	6 604	5	-
Asia and Oceania	32 961	93.2	4 268	19	1 999	26 675
Central and South America	133 187	3.5	130 554	2 110	-	523
United-States, Atlantic	484 644	2.9	439 795	44 849	-	-
United-States, Great Lakes	2 335 441	-	-	93 249	2 242 192	-
United-States, Pacific	365 167	0.4	1 284	-	-	363 883
Total	3 501 784	5.7	597 664	268 769	2 244 197	391 155

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - fin**

Unloadings - Déchargements						Marchandise	Origine/Destination
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada			
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Total Tonnage	Containerized		
t	t	t	t	Tonnage Total	Conteneurisé	%	
							Essence
107 365	320 773	26 025	-	454 163	0.7		Royaume-Uni
386 555	506 308	50 705	-	943 568	--		Europe
-	-	-	-	-	-		Moyen-Orient et Afrique
-	-	-	18 317	18 317	-		Asie et Océanie
15 105	47 846	25 277	-	88 228	-		Amérique centrale et du sud
71 518	230 017	-	528	302 063	-		États-Unis, Atlantique
-	6 847	21 280	-	28 128	-		États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	149 568	149 568	-		États-Unis, Pacifique
580 543	1 111 792	123 287	168 413	1 984 034	0.2		Total
							Mazout
44 026	113 996	-	-	158 022	-		Royaume-Uni
205 532	35 266	12 460	-	253 258	--		Europe
227 080	56 231	-	-	283 311	-		Moyen-Orient et Afrique
-	-	-	1	1	100.0		Asie et Océanie
646 245	266 304	14 451	-	927 000	-		Amérique centrale et du sud
991 242	298 787	10 456	73 416	1 373 901	--		États-Unis, Atlantique
-	-	103 980	-	103 980	-		États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	899 584	899 584	-		États-Unis, Pacifique
2 114 125	770 584	141 347	973 000	3 999 057	--		Total
							Coke de pétrole et de houille
649	13 783	-	-	14 432	4.5		Europe
-	-	-	-	-	-		Moyen-Orient et Afrique
27 622	-	-	16	27 638	1.5		Asie et Océanie
-	91 664	-	-	91 664	-		Amérique centrale et du sud
-	294 248	-	-	294 248	-		États-Unis, Atlantique
-	443 807	147 735	-	591 542	-		États-Unis, Grands Lacs
-	290 786	-	105 128	395 914	-		États-Unis, Pacifique
28 271	1 134 288	147 735	105 144	1 415 438	0.1		Total
							Ciment et produits connexes
25 611	51 739	-	161	77 511	49.9		Royaume-Uni
78 073	323 485	18 000	12 359	431 917	94.1		Europe
4 420	9 935	18 368	62	32 785	16.2		Moyen-Orient et Afrique
10 119	-	-	65 351	75 470	100.0		Asie et Océanie
941	38	38 848	650	40 476	4.0		Amérique centrale et du sud
487	-	-	14	502	100.0		États-Unis, Atlantique
-	24 949	246 318	-	271 267	-		États-Unis, Grands Lacs
72	-	-	9 881	9 954	7.8		États-Unis, Pacifique
119 722	410 146	321 534	88 478	939 881	56.3		Total

Table C12

**Cargo Loaded and Unloaded by Commodity, Canadian Region and Foreign Region:
International Shipping, 1997 - Concluded**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Origin/Destination						
Machinery/equip. & misc.						
United Kingdom	367 592	98.3	71 166	295 302	-	1 123
Europe	1 104 251	96.9	305 801	781 044	9 917	7 489
Middle East and Africa	114 513	84.9	56 616	51 434	323	6 140
Asia and Oceania	657 221	96.4	65 495	14 519	724	576 482
Central and South America	94 822	92.1	70 657	8 813	1 182	14 170
United-States, Atlantic	207 033	81.7	173 042	33 611	83	296
United-States, Great Lakes	9 462	-	-	8 555	907	-
United-States, Pacific	15 485	67.6	4 897	-	-	10 588
Total	2 570 378	94.5	747 675	1 193 278	13 136	616 289
Commodity Total						
United Kingdom	8 721 038	14.0	521 788	6 137 067	328 925	1 733 257
Europe	30 942 228	11.5	2 899 429	19 013 536	1 713 101	7 316 162
Middle East and Africa	13 173 558	3.2	645 702	4 844 039	256 826	7 426 991
Asia and Oceania	63 773 158	7.5	1 327 883	5 150 725	71 058	57 223 491
Central and South America	14 491 277	4.6	3 647 018	2 231 144	495 367	8 117 748
United States, Atlantic	31 572 091	0.8	24 499 166	6 210 922	47 214	814 789
United States, Great Lakes	17 919 352	--	10 140	6 616 919	11 292 136	157
United States, Pacific	7 483 355	1.7	55 412	-	-	7 427 942
Grand Total	188 076 055	5.9	33 606 538	50 204 353	14 204 626	90 060 538

Tableau C12

**Fret chargé et déchargé par marchandise, région canadienne et région étrangère:
transport maritime international, 1997 - fin**

Unloadings - Déchargements						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence Saint- Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
t	t	t	t	t	%	Origine/Destination
						Machinerie/équip./cargaison
178 831	281 744	399	2 115	463 088	92.7	Royaume-Uni
639 834	1 258 411	4 102	13 139	1 915 486	97.9	Europe
8 905	5 122	1 549	574	16 150	95.4	Moyen-Orient et Afrique
282 563	723	645	1 163 702	1 447 633	82.0	Asie et Océanie
5 031	1 804	-	1 030	7 865	71.1	Amérique centrale et du sud
52 223	120 770	6 000	422	179 415	24.6	États-Unis, Atlantique
-	-	590	-	590	-	États-Unis, Grands Lacs
2 303	6	-	27 310	29 619	91.8	États-Unis, Pacifique
1 169 689	1 668 579	13 285	1 208 293	4 059 846	88.3	Total
						Total des marchandises
1 478 447	1 595 809	93 506	9 156	3 176 918	29.0	Royaume-Uni
13 008 925	8 666 142	957 112	286 792	22 918 970	20.5	Europe
8 867 262	3 831 096	133 433	1 129 933	13 961 723	0.6	Moyen Orient et Afrique
694 223	1 922 311	285 604	2 766 234	5 668 372	38.2	Asie et Océanie
4 732 498	5 070 283	956 953	986 489	11 746 223	1.0	Amérique centrale et du sud
2 282 264	3 340 611	133 216	200 067	5 956 158	1.5	États-Unis, Atlantique
287 088	3 223 564	24 196 806	3	27 707 461	--	États-Unis, Grands Lacs
7 326	290 792	-	3 479 066	3 777 185	1.4	États-Unis, Pacifique
31 358 034	27 940 608	26 756 629	8 857 740	94 913 011	8.6	Grand Total

Table C13

Commodities Loaded and Unloaded, Tonnage by Canadian Region: Domestic Shipping, 1997

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
t	%	t	t	t	t	
Meat and fish	6 324	47.0	3 588	2 736	-	-
Barley	117 760	-	-	-	117 760	-
Corn	6 322	-	-	-	6 322	-
Oats and rye	10 126	-	-	-	10 126	-
Wheat	7 076 159	-	-	-	7 076 159	-
Other cereals	406	-	-	406	-	-
Fruits/vegetables and food products	125 434	2.4	3 773	121 661	-	-
Beverages and tobacco	5 829	13.9	4 033	1 797	-	-
Flaxseed	32 836	-	-	-	32 836	-
Rapeseed	300 735	-	-	-	300 735	-
Fodder and feed (incl. soya beans)	271 459	-	-	3 420	268 039	-
Logs, bolts, and other wood	3 047 170	-	1 310	-	-	3 045 860
Pulpwood	5 949 557	-	68 933	-	-	5 880 625
Woodpulp	499 252	-	2 914	51 680	-	444 659
Newsprint	150 690	-	-	150 690	-	-
Other paper and paper board	14	-	-	14	-	-
Lumber and sawn timber	369 197	-	1 122	112 352	-	255 723
Iron ore	5 711 824	0.5	-	5 711 824	-	-
Iron, steel, and alloys	86 553	-	23 656	41 102	21 796	-
Aluminum ore and basic products	257 144	-	-	257 144	-	-
Other ores & base metal products	2 931 328	-	1 651	2 658 595	271 082	-
Coal	467 602	4.1	-	-	467 602	-
Crude petroleum	24 137	-	24 137	-	-	-
Limestone	2 836 477	0.6	395 391	23 454	1 770 417	647 215
Sand and gravel	1 393 119	1.3	76 774	-	296 424	1 019 921
Gypsum	851 673	-	778 538	-	-	73 135
Salt	3 048 191	-	1 026 749	-	2 021 442	-
Sulphur	8 294	-	-	-	-	8 294
Oth. non-metallic mineral products	2 892 291	0.1	255 969	184 205	2 347 905	104 212
Potassium chloride	67 299	-	-	-	67 299	-
Miscellaneous chemicals	269 383	0.1	385	50 179	86 874	131 945
Gasoline	1 877 191	0.1	959 186	488 760	217 213	212 033
Fuel oil	4 444 874	-	1 941 549	1 253 513	1 090 831	158 981
Coke of petroleum and coal	56 173	-	-	-	56 173	-
Cement and related products	728 781	-	126 673	78 363	469 898	53 846
Machinery/equip. & misc. cargo	787 164	58.3	404 783	380 125	1 197	1 059
Grand Total	46 708 772	1.2	6 101 113	11 572 021	16 998 131	12 037 506

Tableau C13

Marchandises chargées et déchargées, tonnage par région canadienne: transport maritime intérieur, 1997

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	
t	t	t	t	t	%	
6 110	214	-	-	6 324	47.0	Viandes et poissons
8 739	99 768	9 253	-	117 760	-	Orge
6 322	-	-	-	6 322	-	Maïs
-	-	10 126	-	10 126	-	Avoine et seigle
162 938	5 955 208	958 013	-	7 076 159	-	Blé
406	-	-	-	406	-	Autres céréales
3 792	-	121 642	-	125 434	2.4	Fruits/légumes & prod. alimentaires
5 829	-	-	-	5 829	13.9	Boissons et tabacs
-	23 679	9 157	-	32 836	-	Graines de lin
4 501	25 574	270 660	-	300 735	-	Graines de colza
5 305	240 978	25 176	-	271 459	-	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
1 300	10	-	3 045 860	3 047 170	-	Billes, billots et autres bois
68 933	-	-	5 880 625	5 949 557	-	Bois à pâte
2 914	51 680	-	444 659	499 252	-	Pâte de bois
-	150 690	-	-	150 690	-	Papier journal
14	-	-	-	14	-	Autre papier et carton
1 122	112 352	-	255 723	369 197	-	Bois de construction et sciage
-	1 410 142	4 301 682	-	5 711 824	0.5	Minerai de fer
23 998	3 933	58 623	-	86 553	-	Fer, acier et alliage
-	236 403	20 741	-	257 144	-	Minerai et produits d'aluminium
3 358	2 585 767	342 203	-	2 931 328	-	Autres minerais/prod. métalliques
-	8 776	458 826	-	467 602	4.1	Houille
11 122	13 015	-	-	24 137	-	Pétrole brut
23 454	395 391	1 770 417	647 215	2 836 477	0.6	Castines
76 774	44 073	252 351	1 019 921	1 393 119	1.3	Sable et gravier
162 420	348 364	267 754	73 135	851 673	-	Gypse
266 166	1 451 810	1 330 215	-	3 048 191	-	Sel
-	-	-	8 294	8 294	-	Soufre
211 603	522 244	2 054 232	104 212	2 892 291	0.1	Autres prod. minéraux non-métal.
-	28 972	38 327	-	67 299	-	Chlorure de potassium (potasse)
35 580	45 065	56 793	131 945	269 383	0.1	Produits chimiques divers
1 103 858	297 823	263 478	212 033	1 877 191	0.1	Essence
1 991 714	1 349 008	945 171	158 981	4 444 874	-	Mazout
-	50 118	6 055	-	56 173	-	Coke de pétrole et de houille
5 253	122 266	547 415	53 846	728 781	-	Ciment et produits connexes
761 888	24 217	-	1 059	787 164	58.3	Machinerie/équip./cargaison divers
4 955 415	15 597 539	14 118 311	12 037 506	46 708 772	1.2	Grand Total

Table C14

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
Domestic Shipping, 1996 and 1997**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Live animals					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-
Meat and fish					
Atlantic	4 173	3 588	-14.0	73.0	82.9
St. Lawrence	3 023	2 736	-9.5	2.2	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	690	-	-100.0	-	-
Total	7 886	6 324	-19.8	39.5	47.0
Dairy products					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-
Barley					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	299 153	117 760	-60.6	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	299 153	117 760	-60.6	-	-
Corn					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	15 466	-	-100.0	-	-
Great Lakes	77 405	6 322	-91.8	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	92 871	6 322	-93.2	-	-
Oats and rye					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	25 277	10 126	-59.9	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	25 277	10 126	-59.9	-	-
Wheat					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	4 829 616	7 076 159	46.5	0.1	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	4 829 616	7 076 159	46.5	0.1	-
Other cereals					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	429	406	-5.4	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	429	406	-5.4	-	-

Tableau C14

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime intérieur, 1996 et 1997**

Cargo unloaded - Fret déchargé					Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé		
1996	1997	Variation	1996	1997	
t	t	%	%	%	
Région canadienne					
Animaux vivants					
-	-	-	-	-	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
-	-	-	-	-	Total
Viandes et poissons					
6 868	6 110	-11.0	45.3	48.7	Atlantique
328	214	-34.7	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
690	-	-100.0	-	-	Pacifique
7 886	6 324	-19.8	39.5	47.0	Total
Produits laitiers					
-	-	-	-	-	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
-	-	-	-	-	Total
Orge					
26 647	8 739	-67.2	-	-	Atlantique
237 192	99 768	-57.9	-	-	Saint-Laurent
35 314	9 253	-73.8	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
299 153	117 760	-60.6	-	-	Total
Maïs					
9 029	6 322	-30.0	-	-	Atlantique
47 257	-	-100.0	-	-	Saint-Laurent
36 585	-	-100.0	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
92 871	6 322	-93.2	-	-	Total
Avoine et seigle					
-	-	-	-	-	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
25 277	10 126	-59.9	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
25 277	10 126	-59.9	-	-	Total
Blé					
186 464	162 938	-12.6	-	-	Atlantique
3 597 843	5 955 208	65.5	0.1	-	Saint-Laurent
1 045 309	958 013	-8.4	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
4 829 616	7 076 159	46.5	0.1	-	Total
Autres céréales					
429	406	-5.4	-	-	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
429	406	-5.4	-	-	Total

Table C14

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
 Domestic Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Fruits/vegetables and food					
Atlantic	4 955	3 773	-23.8	65.9	80.9
St. Lawrence	123 217	121 661	-1.3	-	-
Great Lakes	9 981	-	-100.0	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	138 153	125 434	-9.2	2.4	2.4
Beverages and tobacco					
Atlantic	4 485	4 033	-10.1	16.3	20.1
St. Lawrence	2 014	1 797	-10.8	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	6 500	5 829	-10.3	11.2	13.9
Crude animal products (inedible)					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-
Animal/vegetable oils, fats &					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-
Flaxseed					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	22 240	32 836	47.6	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	22 240	32 836	47.6	-	-
Rapeseed					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	446 021	300 735	-32.6	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	446 021	300 735	-32.6	-	-
Fodder and feed (incl. soya)					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	11 559	3 420	-70.4	-	-
Great Lakes	313 258	268 039	-14.4	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	324 817	271 459	-16.4	-	-
Logs, bolts, and other wood					
Atlantic	1 343	1 310	-2.4	8.4	7.0
St. Lawrence	17	-	-100.0	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	3 728 156	3 045 860	-18.3	-	-
Total	3 729 516	3 047 170	-18.3	-	-

Tableau C14

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime intérieur, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé					Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé		
1996	1997	Variation	1996	1997	
t	t	%	%	%	
					Région canadienne
					Fruits/légumes & prod.
4 955	3 792	-23.5	65.9	80.5	Atlantique
9 981	-	-100.0	-	-	Saint-Laurent
123 217	121 642	-1.3	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
138 153	125 434	-9.2	2.4	2.4	Total
					Boissons et tabacs
6 500	5 829	-10.3	11.2	13.9	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
6 500	5 829	-10.3	11.2	13.9	Total
					Prod. d'orig. animale
-	-	-	-	-	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
-	-	-	-	-	Total
					Huiles/grasses/cires orig.ani/vég
-	-	-	-	-	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
-	-	-	-	-	Total
					Graines de lin
-	-	-	-	-	Atlantique
22 240	23 679	6.5	-	-	Saint-Laurent
-	9 157	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
22 240	32 836	47.6	-	-	Total
					Graines de colza
40 734	4 501	-89.0	-	-	Atlantique
26 597	25 574	-3.8	-	-	Saint-Laurent
378 690	270 660	-28.5	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
446 021	300 735	-32.6	-	-	Total
					Fourrage/alim. (incl fèves de
7 230	5 305	-26.6	-	-	Atlantique
309 166	240 978	-22.1	-	-	Saint-Laurent
8 421	25 176	199.0	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
324 817	271 459	-16.4	-	-	Total
					Billes, billots et autres bois
1 360	1 300	-4.3	8.3	7.1	Atlantique
-	10	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
3 728 156	3 045 860	-18.3	-	-	Pacifique
3 729 516	3 047 170	-18.3	-	-	Total

Table C14

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
Domestic Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Pulpwood					
Atlantic	14 414	68 933	378.2	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	6 695 607	5 880 625	-12.2	-	-
Total	6 710 021	5 949 557	-11.3	-	-
Woodpulp					
Atlantic	83 469	2 914	-96.5	5.3	-
St. Lawrence	66 993	51 680	-22.9	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	583 596	444 659	-23.8	-	-
Total	734 058	499 252	-32.0	0.6	-
Newsprint					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	194 136	150 690	-22.4	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	194 136	150 690	-22.4	-	-
Other paper and paper board					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	98	14	-85.8	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	98	14	-85.8	-	-
Lumber and sawn timber					
Atlantic	1 437	1 122	-21.9	1.6	8.3
St. Lawrence	55 336	112 352	103.0	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	296 136	255 723	-13.6	-	-
Total	352 908	369 197	4.6	-	-
Iron ore					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	7 015 842	5 711 824	-18.6	0.4	0.5
Great Lakes	22 064	-	-100.0	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	7 037 906	5 711 824	-18.8	0.4	0.5
Iron, steel, and alloys					
Atlantic	756	23 656	...	2.2	0.1
St. Lawrence	29 858	41 102	37.7	-	-
Great Lakes	24 018	21 796	-9.3	-	-
Pacific	44 613	-	-100.0	-	-
Total	99 245	86 553	-12.8	-	-
Aluminum ore and basic products					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	215 619	257 144	19.3	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	215 619	257 144	19.3	-	-

Tableau C14

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime intérieur, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé					Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé		
1996	1997	Variation	1996	1997	
t	t	%	%	%	
Région canadienne					
Bois à pâte					
9 893	68 933	596.8	-	-	Atlantique
4 521	-	-100.0	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
6 695 607	5 880 625	-12.2	-	-	Pacifique
6 710 021	5 949 557	-11.3	-	-	Total
Pâte de bois					
40 208	2 914	-92.8	-	-	Atlantique
110 254	51 680	-53.1	4.0	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
583 596	444 659	-23.8	-	-	Pacifique
734 058	499 252	-32.0	0.6	-	Total
Papier journal					
-	-	-	-	-	Atlantique
194 136	150 690	-22.4	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
194 136	150 690	-22.4	-	-	Total
Autre papier et carton					
48	14	-71.2	-	-	Atlantique
50	-	-100.0	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
98	14	-85.8	-	-	Total
Bois de construction et sciage					
1 437	1 122	-21.9	1.6	8.3	Atlantique
55 336	112 352	103.0	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
296 136	255 723	-13.6	-	-	Pacifique
352 908	369 197	4.6	-	-	Total
Minerai de fer					
-	-	-	-	-	Atlantique
1 534 531	1 410 142	-8.1	-	-	Saint-Laurent
5 503 375	4 301 682	-21.8	0.5	0.6	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
7 037 906	5 711 824	-18.8	0.4	0.5	Total
Fer, acier et alliage					
14 056	23 998	70.7	0.1	0.1	Atlantique
2 861	3 933	37.4	-	-	Saint-Laurent
37 715	58 623	55.4	-	-	Grands Lacs
44 613	-	-100.0	-	-	Pacifique
99 245	86 553	-12.8	-	-	Total
Minerai et produits d'aluminium					
-	-	-	-	-	Atlantique
205 432	236 403	15.1	-	-	Saint-Laurent
10 187	20 741	103.6	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
215 619	257 144	19.3	-	-	Total

Table C14

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
Domestic Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Other ores & base metal products					
Atlantic	20 309	1 651	-91.9	6.0	67.9
St. Lawrence	2 444 655	2 658 595	8.8	-	-
Great Lakes	461 733	271 082	-41.3	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	2 926 697	2 931 328	0.2	-	-
Coal					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	860 102	467 602	-45.6	-	4.1
Pacific	-	-	-	-	-
Total	860 102	467 602	-45.6	-	4.1
Crude petroleum					
Atlantic	206 524	24 137	-88.3	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	206 524	24 137	-88.3	-	-
Limestone					
Atlantic	209 701	395 391	88.5	-	-
St. Lawrence	-	23 454	-	-	-
Great Lakes	1 996 151	1 770 417	-11.3	-	1.0
Pacific	760 829	647 215	-14.9	-	-
Total	2 966 681	2 836 477	-4.4	-	0.6
Sand and gravel					
Atlantic	120 575	76 774	-36.3	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	191 079	296 424	55.1	-	6.0
Pacific	1 067 928	1 019 921	-4.5	-	-
Total	1 379 583	1 393 119	1.0	-	1.3
Gypsum					
Atlantic	828 845	778 538	-6.1	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	64 148	73 135	14.0	-	-
Total	892 993	851 673	-4.6	-	-
Phosphate rocks					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	-	-	-	-	-
Salt					
Atlantic	508 319	1 026 749	102.0	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	2 043 256	2 021 442	-1.1	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	2 551 576	3 048 191	19.5	-	-

Tableau C14

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime intérieur, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé					Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé		
1996	1997	Variation	1996	1997	
t	t	%	%	%	
Région canadienne					
Autres minerais/prod. métalliques					
6 913	3 358	-51.4	17.6	33.4	Atlantique
2 430 854	2 585 767	6.4	-	-	Saint-Laurent
488 930	342 203	-30.0	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
2 926 697	2 931 328	0.2	-	-	Total
Houille					
-	-	-	-	-	Atlantique
-	8 776	-	-	-	Saint-Laurent
860 102	458 826	-46.7	-	4.2	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
860 102	467 602	-45.6	-	4.1	Total
Pétrole brut					
206 524	11 122	-94.6	-	-	Atlantique
-	13 015	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
206 524	24 137	-88.3	-	-	Total
Castines					
66 656	23 454	-64.8	-	-	Atlantique
143 045	395 391	176.4	-	-	Saint-Laurent
1 996 151	1 770 417	-11.3	-	1.0	Grands Lacs
760 829	647 215	-14.9	-	-	Pacifique
2 966 681	2 836 477	-4.4	-	0.6	Total
Sable et gravier					
120 575	76 774	-36.3	-	-	Atlantique
-	44 073	-	-	-	Saint-Laurent
191 079	252 351	32.1	-	7.0	Grands Lacs
1 067 928	1 019 921	-4.5	-	-	Pacifique
1 379 583	1 393 119	1.0	-	1.3	Total
Gypse					
167 300	162 420	-2.9	-	-	Atlantique
448 744	348 364	-22.4	-	-	Saint-Laurent
212 801	267 754	25.8	-	-	Grands Lacs
64 148	73 135	14.0	-	-	Pacifique
892 993	851 673	-4.6	-	-	Total
Roches phosphatées					
-	-	-	-	-	Atlantique
-	-	-	-	-	Saint-Laurent
-	-	-	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
-	-	-	-	-	Total
Sel					
251 256	266 166	5.9	-	-	Atlantique
1 150 587	1 451 810	26.2	-	-	Saint-Laurent
1 149 732	1 330 215	15.7	-	-	Grands Lacs
-	-	-	-	-	Pacifique
2 551 576	3 048 191	19.5	-	-	Total

Table C14

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
Domestic Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Sulphur					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	-	-	-	-	-
Pacific	2 750	8 294	201.6	-	-
Total	2 750	8 294	201.6	-	-
Oth. non-metallic mineral					
Atlantic	804 265	255 969	-68.2	-	-
St. Lawrence	329 686	184 205	-44.1	2.6	0.9
Great Lakes	1 882 331	2 347 905	24.7	-	-
Pacific	464 140	104 212	-77.5	-	-
Total	3 480 422	2 892 291	-16.9	0.2	0.1
Potassium chloride					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	53 019	67 299	26.9	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	53 019	67 299	26.9	-	-
Miscellaneous chemicals					
Atlantic	455	385	-15.3	32.1	18.8
St. Lawrence	11 375	50 179	341.1	0.1	0.4
Great Lakes	98 949	86 874	-12.2	-	-
Pacific	166 945	131 945	-21.0	-	-
Total	277 724	269 383	-3.0	0.1	0.1
Gasoline					
Atlantic	773 861	959 186	23.9	1.4	0.2
St. Lawrence	1 040 296	488 760	-53.0	-	-
Great Lakes	152 780	217 213	42.2	0.1	0.1
Pacific	261 444	212 033	-18.9	-	-
Total	2 228 382	1 877 191	-15.8	0.5	0.1
Fuel oil					
Atlantic	1 312 990	1 941 549	47.9	-	-
St. Lawrence	1 835 355	1 253 513	-31.7	0.2	-
Great Lakes	930 143	1 090 831	17.3	-	-
Pacific	250 876	158 981	-36.6	-	-
Total	4 329 365	4 444 874	2.7	0.1	-
Coke of petroleum and coal					
Atlantic	-	-	-	-	-
St. Lawrence	-	-	-	-	-
Great Lakes	69 611	56 173	-19.3	-	-
Pacific	-	-	-	-	-
Total	69 611	56 173	-19.3	-	-
Cement and related products					
Atlantic	1 412	126 673	...	13.6	0.2
St. Lawrence	36 472	78 363	114.9	-	-
Great Lakes	509 305	469 898	-7.7	-	-
Pacific	57 086	53 846	-5.7	-	-
Total	604 275	728 781	20.6	-	-

Tableau C14

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime intérieur, 1996 et 1997 - suite**

Cargo unloaded - Fret déchargé						Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé		Région canadienne	
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Soufre						
-	-	-	-	-	Atlantique	
-	-	-	-	-	Saint-Laurent	
-	-	-	-	-	Grands Lacs	
2 750	8 294	201.6	-	-	Pacifique	
2 750	8 294	201.6	-	-	Total	
Autres prod. minéraux non-métal.						
714 696	211 603	-70.4	1.2	-	Atlantique	
873 193	522 244	-40.2	-	0.3	Saint-Laurent	
1 428 392	2 054 232	43.8	-	-	Grands Lacs	
464 140	104 212	-77.5	-	-	Pacifique	
3 480 422	2 892 291	-16.9	0.2	0.1	Total	
Chlorure de potassium (potasse)						
-	-	-	-	-	Atlantique	
13 358	28 972	116.9	-	-	Saint-Laurent	
39 661	38 327	-3.4	-	-	Grands Lacs	
-	-	-	-	-	Pacifique	
53 019	67 299	26.9	-	-	Total	
Produits chimiques divers						
6 932	35 580	413.3	2.0	0.8	Atlantique	
61 894	45 065	-27.2	-	-	Saint-Laurent	
41 953	56 793	35.4	-	-	Grands Lacs	
166 945	131 945	-21.0	-	-	Pacifique	
277 724	269 383	-3.0	0.1	0.1	Total	
Essence						
1 054 493	1 103 858	4.7	1.0	0.2	Atlantique	
717 064	297 823	-58.5	-	-	Saint-Laurent	
195 380	263 478	34.9	0.1	0.1	Grands Lacs	
261 444	212 033	-18.9	-	-	Pacifique	
2 228 382	1 877 191	-15.8	0.5	0.1	Total	
Mazout						
1 638 224	1 991 714	21.6	0.2	-	Atlantique	
1 760 908	1 349 008	-23.4	-	-	Saint-Laurent	
679 357	945 171	39.1	-	-	Grands Lacs	
250 876	158 981	-36.6	-	-	Pacifique	
4 329 365	4 444 874	2.7	0.1	-	Total	
Coke de pétrole et de houille						
-	-	-	-	-	Atlantique	
60 766	50 118	-17.5	-	-	Saint-Laurent	
8 845	6 055	-31.5	-	-	Grands Lacs	
-	-	-	-	-	Pacifique	
69 611	56 173	-19.3	-	-	Total	
Ciment et produits connexes						
972	5 253	440.7	19.8	5.7	Atlantique	
1 187	122 266	...	-	-	Saint-Laurent	
545 031	547 415	0.4	-	-	Grands Lacs	
57 086	53 846	-5.7	-	-	Pacifique	
604 275	728 781	20.6	-	-	Total	

Table C14

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Commodity and Canadian Region:
Domestic Shipping, 1996 and 1997 - Concluded**

Commodity	Cargo loaded - Fret chargé				
	Tonnage			Containerized - Conteneurisé	
	1996	1997	Variation	1996	1997
	t	t	%	%	%
Canadian region					
Machinery/equip. & misc. cargo					
Atlantic	383 706	404 783	5.5	42.7	47.2
St. Lawrence	337 180	380 125	12.7	69.6	70.5
Great Lakes	3 001	1 197	-60.1	-	-
Pacific	4 558	1 059	-76.8	-	-
Total	728 445	787 164	8.1	54.7	58.3
All commodities					
Atlantic	5 285 997	6 101 113	15.4	3.6	3.3
St. Lawrence	13 768 625	11 572 021	-16.0	2.0	2.6
Great Lakes	15 320 497	16 998 131	11.0	-	0.3
Pacific	14 449 502	12 037 506	-16.7	-	-
Total	48 824 620	46 708 772	-4.3	1.0	1.2

Tableau C14

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par marchandise et région canadienne:
transport maritime intérieur, 1996 et 1997 - fin**

Cargo unloaded - Fret déchargé					Marchandise
Tonnage			Containerized - Conteneurisé		
1996	1997	Variation	1996	1997	
t	t	%	%	%	
					Région canadienne
					Machinerie/équip./cargaison
672 015	761 888	13.4	58.8	59.9	Atlantique
51 856	24 217	-53.3	6.4	9.3	Saint-Laurent
16	-	-100.0	-	-	Grands Lacs
4 558	1 059	-76.8	-	-	Pacifique
728 445	787 164	8.1	54.7	58.3	Total
					Toutes les marchandises
5 262 415	4 955 415	-5.8	8.1	9.4	Atlantique
14 071 182	15 597 539	10.8	0.1	-	Saint-Laurent
15 041 522	14 118 311	-6.1	0.2	0.6	Grands Lacs
14 449 502	12 037 506	-16.7	-	-	Pacifique
48 824 620	46 708 772	-4.3	1.0	1.2	Total

Table C15

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country:
International Shipping, 1996 and 1997**

Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
Foreign country						
Europe						
Norway	147 028	304 923	107.4	10 547 415	14 025 945	33.0
United Kingdom	7 604 350	8 721 038	14.7	3 307 993	3 176 918	-4.0
Netherlands	9 061 598	10 276 184	13.4	1 030 414	1 322 126	28.3
Belgium-Luxemb.	5 967 582	5 789 301	-3.0	2 028 305	1 896 990	-6.5
Italy	4 611 372	5 120 526	11.0	920 997	826 927	-10.2
France	3 583 793	3 867 882	7.9	801 529	923 842	15.3
Germany	2 613 260	2 514 023	-3.8	862 913	1 063 026	23.2
Spain	1 942 807	1 329 178	-31.6	931 904	974 470	4.6
Portugal	565 452	496 202	-12.2	134 374	101 945	-24.1
Romania	194 283	315 981	62.6	199	24 586	...
Russia	45 921	16 959	-63.1	122 915	307 816	150.4
Sweden	132 752	152 341	14.8	99 993	146 884	46.9
Greece	115 202	89 493	-22.3	191 068	199 072	4.2
Latvia	1 908	5 180	171.5	149 549	252 868	69.1
Lithuania	20 181	5 876	-70.9	30 148	248 821	725.3
Poland	171 748	64 078	-62.7	75 152	145 798	94.0
Denmark	88 130	127 822	45.0	14 564	35 396	143.0
Finland	59 358	57 843	-2.6	191 742	90 855	-52.6
Iceland	54 994	92 112	67.5	29 323	30 900	5.4
Russia Black Se	-	19 084	...	-	83 334	...
Ireland	34 928	77 024	120.5	54 481	19 253	-64.7
Estonia	5 423	4 206	-22.4	48 725	79 674	63.5
Russia Pacific	-	43 096	...	-	40 055	...
St Pierre-Miq.	68 955	63 184	-8.4	2 270	2 227	-1.9
Slovenia	89 375	56 901	-36.3	6 652	3 798	-42.9
Bulgaria	12 275	7 860	-36.0	17 480	38 478	120.1
Ukraine	3 166	4 041	27.6	7	27 414	...
Malta And Gozo	1 779	13 208	642.5	5 246	5 632	7.3
Greenland	3 666	8 810	140.3	3 500	21	-99.4
Gibraltar	-	7 012	...	-	-	...
France Atl	-	6 725	...	-	-	...
BosniaHerzegovina	1 714	4 013	134.1	-	-	...
USSR	-	730	...	-	807	...
Yugoslavia	-	349	...	-	4	...
Russia Baltic	-	69	...	-	7	...
Albania	-	14	...	-	-	...
Georgia	19	-	-100.0	-	-	...
Total	37 203 019	39 663 266	6.6	21 608 858	26 095 889	20.8
Middle East						
Saudi Arabia	995 934	1 485 131	49.1	3 468 049	3 567 227	2.9
Iran	1 893 596	2 699 369	42.6	1 955 985	1 654 148	-15.4
Turkey	815 997	1 219 568	49.5	22 318	775 034	...
Israel	360 031	598 875	66.3	24 922	26 648	6.9
Egypt	696 116	329 626	-52.6	15 383	88 159	473.1
Libya	269 742	352 459	30.7	-	236	...
Syria	22 810	148 951	553.0	25 090	68	-99.7
Emirates,U.A.	72 839	96 184	32.1	5 569	1 371	-75.4
Lebanon	20 841	87 269	318.7	-	-	...
Sultan. Of Oman	414	59 630	...	42	26	-39.1
Yemen,P.D.R.	3 726	6 901	85.2	-	47 637	...
Sudan	283	52 642	...	-	-	...
Jordan	107 719	36 197	-66.4	-	15	...
Ethiopia	50 701	31 973	-36.9	126	18	-85.6
Qatar	76	141	86.2	-	28 665	...
Djibouti Rep.	64	9 392	...	18	-	-100.0
Bahrain	13 295	7 049	-47.0	9 503	41	-99.6
Cyprus	13 969	6 228	-55.4	25	747	...
Kuwait	40 490	3 065	-92.4	66	91	38.5

Tableau C15

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étranger:
transport maritime international, 1996 et 1997**

Cargo handled - Fret manutentionné						Région étrangère
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Pays étranger						
Europe						
10 694 443	14 330 868	34.0	-	1.0	Norvège	
10 912 343	11 897 956	9.0	19.2	18.0	Royaume-Uni	
10 092 012	11 598 309	14.9	4.9	5.9	Pays-Bas	
7 995 887	7 686 291	-3.9	35.9	37.1	Belgique-Luxemb	
5 532 369	5 947 453	7.5	21.1	21.7	Italie	
4 385 321	4 791 724	9.3	12.8	12.4	France	
3 476 173	3 577 049	2.9	36.0	42.3	Allemagne	
2 874 711	2 303 648	-19.9	24.6	30.2	Espagne	
699 827	598 147	-14.5	12.7	16.1	Portugal	
194 482	340 567	75.1	1.8	2.0	Roumanie	
168 836	324 775	92.4	2.0	0.3	Russie	
232 744	299 225	28.6	71.0	60.5	Suède	
306 270	288 564	-5.8	14.7	19.4	Grèce	
151 457	258 048	70.4	0.1	-	Lettonie	
50 329	254 696	406.1	-	0.4	Lituanie	
246 900	209 876	-15.0	13.7	14.3	Pologne	
102 694	163 218	58.9	1.5	2.4	Danemark	
251 100	148 697	-40.8	0.4	7.8	Finlande	
84 317	123 012	45.9	48.7	40.3	Islande	
-	102 418	...	...	6.5	Russie Mer Noir
89 409	96 277	7.7	1.4	7.7	Irlande	
54 148	83 881	54.9	-	0.3	Estonie	
-	83 151	...	...	-	Russie Pacifique
71 225	65 411	-8.2	24.5	27.0	St Pierre-Miq.	
96 028	60 700	-36.8	9.3	15.0	Slovénie	
29 755	46 338	55.7	2.5	6.1	Bulgarie	
3 173	31 454	891.3	100.0	13.5	Ukraine	
7 025	18 840	168.2	100.0	17.6	Malte et Gozzo	
7 166	8 831	23.2	0.5	-	Groënland	
-	7 012	...	...	-	Gibraltar
-	6 725	...	...	-	France Atl
1 714	4 013	134.1	-	0.3	BosnieHercégovi	
-	1 537	...	...	47.7	URSS
-	353	...	...	1.1	Yougoslavie
-	76	...	...	98.7	Russie Baltique
-	14	...	...	100.0	Albanie
19	-	-100.0	100.0	...	Georgie	
58 811 878	65 759 154	11.8	16.3	15.8	Total	
Moyen-Orient						
4 463 983	5 052 358	13.2	0.8	1.3	Arabie Saoudite	
3 849 581	4 353 516	13.1	-	0.1	Iran	
838 315	1 994 602	137.9	3.8	2.0	Turquie	
384 953	625 523	62.5	28.5	23.9	Israël	
711 499	417 785	-41.3	6.5	6.3	Égypte	
269 742	352 695	30.8	0.3	2.5	Libye	
47 901	149 019	211.1	20.2	5.5	Syrie	
78 408	97 555	24.4	57.8	64.8	Émirats,A.U.	
20 841	87 269	318.7	89.6	19.8	Liban	
456	59 656	...	100.0	2.6	Sultanat D'Oman	
3 726	54 538	...	30.5	0.4	Yemen,R.D.P.	
283	52 642	...	99.2	0.4	Soudan	
107 719	36 211	-66.4	0.9	5.6	Jordanie	
50 827	31 991	-37.1	0.2	0.1	Éthiopie	
76	28 805	...	100.0	0.5	Qatar	
83	9 392	...	100.0	5.7	Rép. Djibouti	
22 799	7 090	-68.9	1.2	39.8	Bahreïn	
13 994	6 976	-50.2	55.0	84.1	Chypre	
40 555	3 156	-92.2	1.1	64.9	Koweït	

Table C15

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country:
International Shipping, 1996 and 1997 - Continued**

Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
Foreign country						
Middle East						
Yemen North	-	2 250	...	-	-	...
Iraq	-	3	...	-	-	...
Total	5 378 643	7 232 901	34.5	5 527 097	6 190 129	12.0
Other Africa						
Algeria	1 218 250	2 077 376	70.5	3 148 241	2 771 802	-12.0
Nigeria	102 091	258 821	153.5	1 541 364	2 648 285	71.8
Morocco	1 328 936	1 427 076	7.4	114 626	86 047	-24.9
Togo	23 949	70 687	195.2	1 046 544	1 165 101	11.3
South Africa	787 389	730 369	-7.2	519 771	379 652	-27.0
Tunisia	513 645	899 741	75.2	19	41	114.3
Guinea	549	10 542	...	495 089	509 281	2.9
Ghana	35 359	76 343	115.9	78 524	161 249	105.4
Kenya	24 296	110 411	354.4	286	141	-50.6
Senegal	76 394	102 801	34.6	7	-	-100.0
Liberia	151 757	73 120	-51.8	4 356	-	-100.0
Ivory Coast	17 623	15 214	-13.7	13 061	44 306	239.2
Mauritania	-	20 868	...	30	-	-100.0
Mozambique	53 184	15 464	-70.9	-	-	...
Tanzania	43 219	14 224	-67.1	939	201	-78.6
Spanish Africa	9 867	13 249	34.3	3 526	-	-100.0
Benin	58	10 851	...	-	-	...
	-	5 186	...	-	78	...
South W. Africa	385	4 691	...	801	509	-36.5
Gabon	20	20	-0.6	4	3 992	...
Angola	4 136	1 809	-56.3	57 781	102	-99.8
Mauritius-Dep.	889	1 034	16.4	-	149	...
Portug. Africa	-	14	...	-	446	...
Madagascar	-	269	...	26	-	-100.0
Cameroon Rep	15 614	251	-98.4	-	-	...
Zaire	6	-	-100.0	-	215	...
French Africa	-	183	...	-	-	...
Congo	-	45	...	-	-	...
Sierra Leone	1 468	-	-100.0	-	-	...
Total	4 409 083	5 940 657	34.7	7 024 994	7 771 594	10.6
Asia						
Japan	34 874 512	34 845 097	-0.1	446 486	709 431	58.9
Korea South	9 904 323	10 650 680	7.5	214 797	341 580	59.0
People R China	7 536 789	5 756 330	-23.6	507 343	431 982	-14.9
Taiwan	2 638 919	2 796 545	6.0	248 423	300 104	20.8
Indonesia	1 897 088	1 993 363	5.1	83 532	100 309	20.1
Hong Kong	814 139	997 538	22.5	432 989	518 385	19.7
Philippines	819 624	1 192 178	45.5	36 102	25 372	-29.7
India	540 024	989 882	83.3	70 143	70 591	0.6
Malaysia	486 468	800 018	64.5	29 494	60 609	105.5
Thailand	564 986	523 216	-7.4	98 494	126 278	28.2
Singapore	398 131	412 300	3.6	175 218	231 083	31.9
Pakistan	308 348	435 006	41.1	10 624	13 830	30.2
Bangladesh	62 858	320 270	409.5	2 298	3 780	64.5
Sri Lanka	111 912	136 770	22.2	31 479	77 430	146.0
Viet-Nam	62 073	92 249	48.6	1 843	3 292	78.6
Korea North	-	23 808	...	-	-	...
Khmer Rep.-Laos	84	1 515	...	-	3	...
Burma	444	1 244	180.2	18	64	244.1
Portuguese Asia	-	-	...	-	6	...
Total	61 020 723	61 968 010	1.6	2 389 283	3 014 126	26.2

Tableau C15

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étranger:
transport maritime international, 1996 et 1997 - suite**

Cargo handled - Fret manutentionné						Région étrangère
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
					Pays étranger	
					Moyen-Orient	
-	2 250	...	...	-	Yemen du Nord
-	3	...	...	100.0	Irak
10 905 741	13 423 030	23.1	2.9	2.9	Total	
					Autres pays d'Afrique	
4 366 491	4 849 178	11.1	0.2	0.2	Algérie	
1 643 455	2 907 106	76.9	-	-	Nigéria	
1 443 562	1 513 123	4.8	0.2	0.6	Maroc	
1 070 493	1 235 788	15.4	-	-	Togo	
1 307 160	1 110 020	-15.1	5.0	7.6	Afrique du Sud	
513 664	899 782	75.2	0.6	0.2	Tunisie	
495 638	519 823	4.9	-	-	Guinée	
113 883	237 592	108.6	0.3	0.4	Ghana	
24 581	110 552	349.7	3.9	2.8	Kenya	
76 401	102 801	34.6	-	0.1	Sénégal	
156 114	73 120	-53.2	-	-	Libéria	
30 684	59 520	94.0	-	0.9	Côte-D'Ivoire	
30	20 868	...	100.0	-	Mauritanie	
53 184	15 464	-70.9	2.3	0.2	Mozambique	
44 157	14 425	-67.3	2.3	2.9	Tanzanie	
13 393	13 249	-1.1	1.6	0.6	Afrique Espag.	
58	10 851	...	100.0	2.3	Benin	
-	5 263	...	...	100.0	
1 186	5 200	338.3	85.4	11.8	Sud O. Africain	
24	4 011	...	100.0	0.5	Gabon	
61 917	1 911	-96.9	0.9	100.0	Angola	
889	1 184	33.2	99.0	100.0	Maurice et Dep.	
-	460	...	...	3.1	Afrique Portug.
26	269	939.0	100.0	100.0	Madagascar	
15 614	251	-98.4	0.1	100.0	Rép Cameroun	
6	215	...	100.0	100.0	Zaïre	
-	183	...	...	100.0	Afrique Franç.
-	45	...	...	100.0	Congo
1 468	-	-100.0	-	...	Sierra Leone	
11 434 077	13 712 251	19.9	0.7	0.9	Total	
					Asie	
35 320 998	35 554 528	0.7	5.1	6.1	Japon	
10 119 120	10 992 260	8.6	3.2	4.3	Corée Du Sud	
8 044 132	6 188 312	-23.1	5.0	4.7	Rép. Pop. Chine	
2 887 342	3 096 649	7.2	29.5	32.7	Taiwan	
1 980 620	2 093 672	5.7	7.8	8.6	Indonésie	
1 247 128	1 515 922	21.6	72.3	81.4	Hong Kong	
855 725	1 217 551	42.3	9.1	8.1	Philippines	
610 167	1 060 473	73.8	32.7	27.1	Inde	
515 962	860 628	66.8	22.3	19.0	Malaisie	
663 479	649 494	-2.1	36.3	43.3	Thaïlande	
573 350	643 383	12.2	75.8	72.1	Singapour	
318 972	448 836	40.7	10.2	8.9	Pakistan	
65 156	324 049	397.3	44.4	9.2	Bangladesh	
143 391	214 200	49.4	26.8	47.3	Sri Lanka	
63 916	95 540	49.5	5.8	12.8	Viet-Nam	
-	23 808	...	...	1.4	Corée Du Nord
84	1 517	...	100.0	100.0	Khmer Rép.-Laos	
463	1 308	182.7	100.0	100.0	Birmanie	
-	6	...	...	100.0	Asie Portugaise
63 410 006	64 982 136	2.5	8.8	10.5	Total	

Table C15

**Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Annual Variation by Foreign Region and Country:
International Shipping, 1996 and 1997 - Concluded**

Foreign region	Cargo loaded - Fret chargé			Cargo unloaded - Fret déchargé		
	Tonnage			Tonnage		
	1996	1997	Variation	1996	1997	Variation
	t	t	%	t	t	%
Foreign country						
Oceania						
Australia	1 055 207	1 117 179	5.9	2 708 007	2 609 510	-3.6
New Zealand	428 364	649 891	51.7	21 302	27 516	29.2
Fiji	5 531	37 971	586.5	218	76	-65.4
French Oceania	-	106	...	-	17 001	...
US Oceania	78	-	-100.0	56	143	156.1
Total	1 489 180	1 805 147	21.2	2 729 583	2 654 246	-2.8
South America						
Brazil	4 975 913	5 302 812	6.6	3 340 961	3 395 431	1.6
Venezuela	899 772	984 422	9.4	2 423 109	2 613 274	7.8
Chile	1 195 788	1 381 052	15.5	122 053	159 948	31.0
Ecuador	159 142	162 112	1.9	644 741	888 757	37.8
Peru	242 085	768 700	217.5	203 571	122 280	-39.9
Colombia	898 090	793 376	-11.7	72 807	28 118	-61.4
Argentina	61 407	240 451	291.6	74 865	134 288	79.4
Guyana	16 242	72 770	348.0	255 931	167 761	-34.5
Uruguay	68 913	36 695	-46.8	127	568	349.2
Bolivia	-	18 514	...	-	17	...
Surinam	55	10 824	...	-	-	...
Paraguay	30	50	68.2	-	-	...
Total	8 517 433	9 771 778	14.7	7 138 164	7 510 443	5.2
Central America and Antilles						
Mexico	2 071 595	2 182 124	5.3	689 838	1 381 909	100.3
Neth.-Antilles	15 007	75 780	405.0	290 291	1 035 787	256.8
Jamaica	79 228	195 563	146.8	786 082	791 134	0.6
Cuba	507 620	490 015	-3.5	280 371	296 663	5.8
Puerto Rico	366 745	544 987	48.6	35 523	40 284	13.4
Guatemala	126 425	279 143	120.8	72 567	109 678	51.1
Panama	165 485	185 058	11.8	71 064	169 999	139.2
Trinidad-Tobago	53 854	220 669	309.8	149 322	57 720	-61.3
Bahamas	51 470	116 715	126.8	119 571	71 009	-40.6
Bermuda	46 537	23 072	-50.4	-	129 774	...
Virgin Islands	70 942	32 175	-54.6	-	92 322	...
Honduras	60 588	97 825	61.5	3 109	1 908	-38.6
Dominican Rep.	79 869	87 269	9.3	7 857	326	-95.9
El Salvador	79 916	66 560	-16.7	273	17 126	...
Haiti	19 241	54 723	184.4	274	496	80.8
Costa Rica	19 630	26 228	33.6	12 343	15 075	22.1
Belize	-	1 505	...	17 241	24 048	39.5
Barbados	19 094	22 079	15.6	156	239	53.2
Nicaragua	15 823	17 877	13.0	48	122	154.9
Leew.-Wind. Is.	-	112	...	552 414	162	-100.0
French W. Indie	5 500	21	-99.6	-	-	...
Total	3 854 567	4 719 499	22.4	3 088 345	4 235 780	37.2
United States						
Great Lakes	17 285 396	17 919 352	3.7	27 146 929	27 707 461	2.1
Atl & Gulf	27 624 294	31 572 091	14.3	5 226 051	5 956 158	14.0
Pacific	7 090 548	7 209 088	1.7	2 793 748	2 537 255	-9.2
Alaska	336 590	136 595	-59.4	917 423	1 239 868	35.1
Hawaii	62 302	137 671	121.0	1 115	62	-94.4
Total	52 399 130	56 974 797	8.7	36 085 265	37 440 804	3.8
Grand Total	174 271 778	188 076 055	7.9	85 591 591	94 913 011	10.9

Tableau C15

**Fret chargé et déchargé, tonnage et variation annuelle par région et pays étranger:
transport maritime international, 1996 et 1997 - fin**

Cargo handled - Fret manutentionné						Région étrangère
Tonnage			Containerized - Conteneurisé			
1996	1997	Variation	1996	1997		
t	t	%	%	%		
Pays étranger						
Océanie						
3 763 213	3 726 689	-1.0	1.8	1.8	Australie	
449 666	677 408	50.6	3.7	3.3	Nouv.-Zélande	
5 749	38 046	561.7	4.3	0.6	Fidji	
-	17 107	...	...	-	Océanie Fr.
134	143	6.9	100.0	100.0	É-U Océanie	
4 218 763	4 459 394	5.7	2.0	2.0	Total	
Amérique du Sud						
8 316 874	8 698 243	4.6	0.3	0.4	Brésil	
3 322 880	3 597 695	8.3	1.6	2.0	Vénézuela	
1 317 840	1 541 000	16.9	3.7	5.1	Chili	
803 882	1 050 870	30.7	2.0	2.3	Équateur	
445 656	890 980	99.9	11.5	4.5	Pérou	
970 897	821 494	-15.4	4.3	4.8	Colombie	
136 271	374 739	175.0	4.0	6.0	Argentine	
272 173	240 531	-11.6	-	0.2	Guyane	
69 039	37 264	-46.0	2.4	5.4	Uruguay	
-	18 531	...	...	0.2	Bolivie
55	10 824	...	100.0	-	Surinam	
30	50	68.2	100.0	100.0	Paraguay	
15 655 598	17 282 221	10.4	1.5	1.8	Total	
Amérique centrale et Antilles						
2 761 433	3 564 032	29.1	0.2	0.6	Mexique	
305 298	1 111 568	264.1	0.1	-	Antilles-Néerl.	
865 310	986 696	14.0	5.4	7.4	Jamaïque	
787 991	786 678	-0.2	11.2	13.0	Cuba	
402 268	585 270	45.5	22.0	16.5	Porto Rico	
198 992	388 820	95.4	9.7	7.8	Guatémala	
236 550	355 057	50.1	7.9	4.8	Panama	
203 176	278 389	37.0	17.0	16.5	Trinidad-Tobago	
171 041	187 724	9.8	-	-	Îles Bahamas	
46 537	152 846	228.4	-	0.1	Bermudes	
70 942	124 497	75.5	0.1	-	Îles Vierges	
63 696	99 733	56.6	11.6	6.6	Honduras	
87 726	87 595	-0.1	37.9	30.1	Rép. Dominicai	
80 188	83 686	4.4	2.0	8.7	Salvador	
19 515	55 219	183.0	92.0	42.4	Haïti	
31 973	41 303	29.2	11.9	20.2	Costa Rica	
17 241	25 553	48.2	-	-	Bélize	
19 250	22 318	15.9	55.2	61.4	Barbade	
15 870	17 999	13.4	0.4	5.8	Nicaragua	
552 414	274	-100.0	-	100.0	Î. Leew.-Wind.	
5 500	21	-99.6	-	100.0	Antilles Franç.	
6 942 912	8 955 280	29.0	5.4	5.3	Total	
États-Unis						
44 432 326	45 626 813	2.7	-	-	Grands Lacs	
32 850 345	37 528 249	14.2	1.5	0.9	Atl & Golfe	
9 884 295	9 746 343	-1.4	3.2	1.8	Pacifique	
1 254 012	1 376 463	9.8	-	0.4	Alaska	
63 417	137 733	117.2	-	-	Hawaï	
88 484 395	94 415 600	6.7	0.9	0.6	Total	
259 863 368	282 989 066	8.9	6.6	6.8	Grand Total	

Table C16

**Containerized Cargo Loaded and Unloaded, Tonnage and Containerization Rate:
International Shipping, 1996 and 1997**

	Tonnage		Tonnage	
	Containerized - Conteneurisé		Not containerized - Non conteneurisé	
	1996	1997	1996	1997
	t	t	t	t
Major containerized commodities				
Loaded:				
Machinery/equip. & misc. cargo	2 394 794	2 428 686	207 568	141 693
Fruits/vegetables and food products	961 587	1 057 248	688 970	793 957
Newsprint	584 943	777 905	2 585 832	2 545 912
Fodder and feed (incl. soya beans)	563 063	633 718	3 153 727	2 514 883
Lumber and sawn timber	563 965	633 497	5 029 126	4 351 057
Woodpulp	626 714	624 389	6 134 195	6 092 608
Meat and fish	484 364	580 563	53 165	59 023
Miscellaneous chemicals	539 819	578 653	4 947 425	4 767 627
Logs, bolts, and other wood	579 597	563 911	808 581	720 786
Oth. non-metallic mineral products	554 825	561 879	3 422 369	4 361 199
Other commodities	2 399 181	2 577 039	136 987 969	150 709 823
Total	10 252 852	11 017 488	164 018 926	177 058 568
Unloaded:				
Machinery/equip. & misc. cargo	2 939 262	3 583 068	383 200	476 778
Miscellaneous chemicals	797 370	847 048	1 636 424	1 923 925
Iron, steel, and alloys	524 688	675 188	2 191 949	3 000 054
Fruits/vegetables and food products	524 835	546 952	1 326 296	1 184 514
Cement and related products	480 750	528 805	196 518	411 075
Beverages and tobacco	372 626	421 287	13 952	21 613
Other paper and paper board	245 745	333 113	3 377	1 983
Other ores & base metal products	223 201	261 072	1 123 207	1 037 229
Meat and fish	147 271	183 093	147 776	104 752
Other cereals	160 837	155 968	30 372	-
Other commodities	400 288	596 297	71 721 647	78 619 195
Total	6 816 874	8 131 892	78 774 717	86 781 119

Tableau C16

**Fret conteneurisé chargé et déchargé, tonnage et taux de conteneurisation:
transport maritime international, 1996 et 1997**

Tonnage		Rate of Containerization Taux de conteneurisation		Principales marchandises conteneurisées
1996	1997	1996	1997	
t	t	%	%	
2 602 362	2 570 378	92.0	94.5	Chargé: Machinerie/équip./cargaison divers
1 650 557	1 851 205	58.3	57.1	Fruits/légumes & prod. alimentaires
3 170 775	3 323 817	18.4	23.4	Papier journal
3 716 790	3 148 602	15.1	20.1	Fourrage/alim. (incl fèves de soya)
5 593 091	4 984 554	10.1	12.7	Bois de construction et sciage
6 760 908	6 716 996	9.3	9.3	Pâte de bois
537 529	639 586	90.1	90.8	Viandes et poissons
5 487 244	5 346 280	9.8	10.8	Produits chimiques divers
1 388 178	1 284 696	41.8	43.9	Billes, billots et autres bois
3 977 194	4 923 078	14.0	11.4	Autres prod. minéraux non-métal.
139 387 150	153 286 863	1.7	1.7	Autres marchandises
174 271 778	188 076 055	5.9	5.9	Total
				Déchargé:
3 322 462	4 059 846	88.5	88.3	Machinerie/équip./cargaison divers
2 433 794	2 770 972	32.8	30.6	Produits chimiques divers
2 716 637	3 675 242	19.3	18.4	Fer, acier et alliage
1 851 131	1 731 467	28.4	31.6	Fruits/légumes & prod. alimentaires
677 268	939 881	71.0	56.3	Ciment et produits connexes
386 578	442 900	96.4	95.1	Boissons et tabacs
249 122	335 095	98.6	99.4	Autre papier et carton
1 346 408	1 298 301	16.6	20.1	Autres minerais/prod. métalliques
295 047	287 845	49.9	63.6	Viandes et poissons
191 208	155 968	84.1	100.0	Autres céréales
72 121 935	79 215 492	0.6	0.8	Autres marchandises
85 591 591	94 913 011	8.0	8.6	Total



**Shipping
in
Canada**

**Le transport
maritime
au Canada**

Part II

Partie II

Financial and
Operational
Statistics

Statistiques
financières et
d'exploitation

Canadian-domiciled Marine Carriers, 1996

Introduction

Data Limitations

The 1996 financial and operating statistics reported in this chapter are preliminary data from a census of Canadian-domiciled marine carriers having annual operating revenues or expenses exceeding \$500,000. Excluded from the survey universe are companies engaged solely in fishing operations, ship repairs, defense and services incidental to marine transport (e.g. stevedoring). Although data are not available for all carriers engaged in water transport in Canada, it is considered to be representative of this industrial activity. Further information on methodology and data limitations can be found in the User Notes at the back of this publication.

The universe of Canadian marine transport firms is composed of three sectors: for-hire (or commercial), private and government. Each marine carrier is assigned to the sector from which it derives the majority of its revenue. Carriers that change their mix of operations from year to year might be recorded as private one year and for-hire the following year.

Carriers in the survey conduct a variety of activities, including transporting passengers and freight, towing barges and log booms, and chartering vessels. For clarification of terms or methodological issues, please consult the User Notes and Glossary sections at the end of this publication.

Revisions to the Questionnaire and Tables for the 1996 Reference Year

The 1996 survey of water carriers represents a departure from surveys conducted in previous years. The survey questionnaire was changed for 1996 and has resulted in changes to the tables used to summarize the collected information.

The new tables are intended not only to present the new data elements collected with the revised questionnaire but also to provide readers with an understanding of the quality of the data. Some tables have been eliminated either because the information is no longer being collected or because the tables were difficult to interpret.

Changes in the survey questionnaire and methodology may limit the validity of comparisons of data for 1996 and 1995. Not all data elements previously collected were collected in 1996 and in some cases the interpretation of data elements may have changed. Nonetheless,

Transporteurs maritimes domiciliés au Canada, 1996

Introduction

Limites des données

Les statistiques financières et d'exploitation de 1996 ici présentées sont des données provisoires tirées d'un recensement des transporteurs maritimes domiciliés au Canada et réalisant des recettes ou ayant des dépenses annuelles d'exploitation supérieures à 500 000 dollars. Sont exclues de l'univers de l'enquête les compagnies se consacrant uniquement à pratiquer la pêche, à réparer des navires, à assurer la défense et à fournir des services accessoires au transport maritime (comme des services d'arrimage). Bien que nous ne disposions pas de données pour l'ensemble des transporteurs se consacrant au transport par eau au Canada, nous estimons que les statistiques ici présentées sont représentatives de ce secteur d'activité. On peut trouver de plus amples renseignements sur la méthodologie et sur les limites des données d'enquête dans les Notes aux utilisateurs au dos de la présente publication.

L'univers des transporteurs maritimes canadiens se compose de trois secteurs : celui des transporteurs pour compte d'autrui (ou commerciaux), celui des transporteurs privés (ou pour compte propre) et celui des transporteurs publics (ou gouvernementaux). Chaque transporteur maritime est affecté au secteur duquel il tire la majeure partie de ses recettes. Les transporteurs dont la combinaison des activités varie d'une année à l'autre peuvent être enregistrés comme des transporteurs privés une année et comme des transporteurs pour compte d'autrui l'année suivante.

Les transporteurs visés par l'enquête exercent un éventail d'activités, y compris le transport de passagers et de marchandises, le remorquage de barges et d'estacades flottantes et l'affrètement de navires. Pour obtenir des éclaircissements sur les termes ou sur les questions de méthodologie, veuillez consulter les sections Notes aux utilisateurs et Glossaire, à la fin de la présente publication.

Révisions au questionnaire et aux tableaux pour l'année de référence 1996

L'enquête de 1996 sur les transporteurs par eau représente une dérogation par rapport aux enquêtes menées les années précédentes. Nous avons modifié le questionnaire d'enquête pour 1996, ce qui a entraîné des changements aux tableaux utilisés pour résumer l'information recueillie.

Les nouveaux tableaux visent non seulement à présenter les nouveaux éléments de données rassemblés à l'aide de la version révisée du questionnaire, mais également à permettre aux lecteurs de constater la qualité des données. Nous avons éliminé certains tableaux parce que l'information qu'ils renfermaient n'est plus recueillie ou parce que ces tableaux étaient difficiles à interpréter.

Les changements au questionnaire et à la méthodologie d'enquête peuvent limiter la validité des comparaisons entre les données pour 1996 et les données pour 1995. Tous les éléments de données précédemment rassemblés ne l'ont pas été en 1996 et l'interprétation des éléments de données peut avoir, dans

some 1995 data have been presented in the tables. This limitation on year-over-year comparability means that the analysis that follows is mainly descriptive of the industry in 1996.

Survey Participation

One hundred and seventy Canadian-domiciled carriers were included in the 1996 survey data. There were 140 for-hire carriers (including companies whose primary activity was chartering their ships to other companies), 17 private and 13 government carriers. Seventeen additional carriers indicated that they had ceased operations – either going out of business or engaging in activities other than water transport. Balance sheet data were not available for 9 of the 140 for-hire water carriers and no data were available for 21 operators who generally seemed to be small to medium sized enterprises.

While the survey does not include all of the industry's participants, the survey data are nonetheless considered to be representative of the water transportation sector in light of the industry's concentration.

Overview

In 1996, one hundred and forty (140) for-hire carriers reported an operating profit for the fourth straight year. The operating ratio (total operating expenses ÷ total operating revenue) was 0.960, a slight improvement over the 0.966 recorded in 1995. These carriers also reported liabilities of \$1.1 billion against assets of \$1.6 billion with a total debt to equity ratio of 1.95:1. They employed 6,096 people, 95.6% of whom were Canadian and paid \$340 million in salaries and benefits.

Government and private sector marine carriers had revenues of \$731 million in 1996 and paid salaries and benefits totaling \$363 million to 7,953 employees.

Industry Structure

A few very large companies dominated the for-hire sector. Six of the 140 companies in the for-hire sector had 1996 revenues over \$100 million. Collectively, these companies received 55.5% of the total revenue, controlled 40.5% of the sector's assets and represented 48.3% of the equity invested in the industry. At the other end of the scale, 94 companies, or 67.2% of the participants received just 8.1% of the industry's total revenue.

certain cas, changé. Nous avons néanmoins présenté certaines données de 1995 dans les tableaux. Cette limite au niveau de la comparabilité des données d'une année à l'autre signifie que l'analyse qui suit est principalement une analyse descriptive de l'industrie telle qu'elle existait en 1996.

Participation à l'enquête

Nous avons inclus cent soixante-dix transporteurs domiciliés au Canada dans les données d'enquête pour 1996. Il y avait cette année-là 140 transporteurs pour compte d'autrui (y compris des compagnies dont l'activité principale était l'affrètement de navires à d'autres compagnies), 17 transporteurs privés et 13 transporteurs publics. Dix-sept (17) autres transporteurs ont indiqué qu'ils avaient cessé leurs opérations, soit en se retirant des affaires soit en se consacrant à des activités autres que le transport par eau. Nous ne disposons pas de données sur le bilan de 9 des 140 transporteurs pour compte d'autrui ni de données pour 21 exploitants qui semblaient généralement des petites ou des moyennes entreprises.

Bien que l'enquête ne couvre pas l'ensemble des membres de l'industrie du transport maritime, nous estimons qu'elle est représentative du secteur du transport par eau, compte tenu de la concentration de cette industrie.

Aperçu

Cent quarante (140) transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré en 1996 un bénéfice d'exploitation pour la quatrième année consécutive. Leur ratio d'exploitation (le total de leurs dépenses d'exploitation ÷ par le total de leurs recettes d'exploitation) a alors été de 0,960, une légère amélioration par rapport au 0,966 enregistré en 1995. Ces transporteurs ont aussi déclaré pour 1996 un passif de 1,1 milliard de dollars contre un actif de 1,6 milliard de dollars et un ratio d'endettement total de 1,95:1. Ils employaient cette année-là 6 096 personnes, dont 95,6 % étaient des Canadiens, et leur ont alors versé 340 millions de dollars en salaires et en avantages sociaux.

Durant l'année ici visée, les transporteurs publics et privés ont réalisé des recettes de 731 millions de dollars et ont versé en salaires et en avantages sociaux 363 millions de dollars au total à 7 953 employés.

Structure de l'industrie

Quelques très grosses compagnies dominaient en 1996 le secteur du transport maritime pour compte d'autrui. Six (6) des 140 compagnies de ce secteur ont alors réalisé des recettes de plus de 100 millions de dollars. Collectivement, ces compagnies ont perçu en 1996 55,5 % du total des recettes de l'industrie du transport maritime, contrôlaient 40,5 % de ses éléments d'actif et représentaient 48,3 % du capital-actions investi dans cette industrie. À l'autre extrémité de l'échelle, 94 compagnies, ou 67,2 % des membres du secteur du transport maritime pour compte d'autrui, ont perçu simplement 8,1 % des recettes totales de l'industrie du transport par eau.

Figure 2.1

For-hire Sector Industry Concentration

▨ % of companies
■ % of revenue

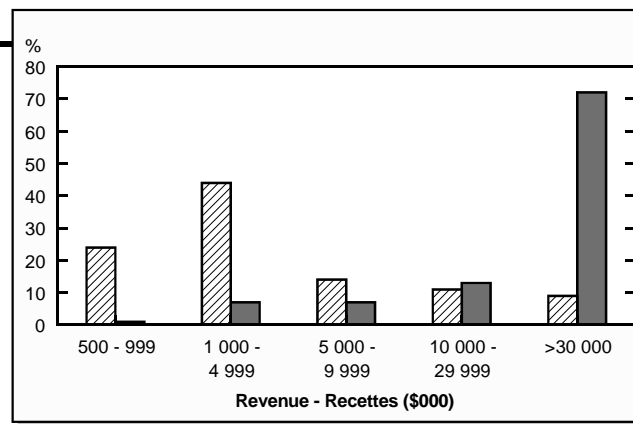


Figure 2.1

Concentration industrielle des transporteurs pour compte d'autrui

▨ % des entreprises
■ % des recettes

Table 2.1

Balance Sheet for Canadian For-hire Marine Carriers, 1996^P

	\$'000
Assets	
Cash and deposits	87 798
Accounts receivable and accrued	139 537
Inventories	15 792
Investments in and claims on affiliated companies	432 976
Portfolio investments	11 989
Loans	7 642
Capital assets, net	783 283
Other assets	73 249
Assets not specified	42 921
Total Assets	1 595 187
Liabilities and Owner's Equity	
Accounts payable and accrued liabilities	206 576
Loans and accounts with affiliated companies	177 643
Borrowings	425 024
Deferred taxes	115 501
Other liabilities	95 079
Liabilities not identified	35 200
Total Liabilities	1 055 024
Owner's Equity	540 163
Total Liabilities and Owner's Equity	1 595 187

Tableau 2.1

Bilan des transporteurs maritimes canadiens pour compte d'autrui, 1996^P

	\$'000
Actif	
Encaisse et dépôts	87 798
Comptes à recevoir et revenus courus à recevoir	139 537
Inventaires	15 792
Placements dans, et créances sur, les sociétés affiliées	432 976
Placements de portefeuille	11 989
Prêts	7 642
Immobilisations, nettes	783 283
Autres éléments d'actifs	73 249
Actifs indéterminés	42 921
Total de l'actif	1 595 187
Passif et avoir des propriétaires	
Comptes payables et exigibilités courues	206 576
Prêts et découverts auprès des sociétés affiliées	177 643
Emprunts	425 024
Impôts reportés	115 501
Autres éléments du passif	95 079
Passif indéterminé	35 200
Total du passif	1 055 024
Avoir des propriétaires	540 163
Total du passif et de l'avoir des propriétaires	1 595 187

Balance Sheet and Capital Accounts

The 140 for-hire sector companies reported liabilities of \$1.1 billion against assets of \$1.6 billion with a total debt to equity ratio of 1.95:1. It should be noted that this ratio and the statistics that follow are estimates for the industry as a whole and that the results for individual companies may vary significantly.

As might be expected, the industry appears to be capital intensive with 49.1% of the total assets invested in capital. Investments in affiliated companies accounted for a further 27.1% of total assets. Current assets (cash and deposits, accounts receivable and accrued revenues, and inventories) represented 15.2% of total assets with most of the current assets tied up in receivables and accrued revenues.

Bilans et comptes de capitaux

Les 140 compagnies du secteur du transport maritime pour compte d'autrui ont déclaré un passif de 1,1 milliard de dollars contre un actif de 1,6 milliard de dollars et un ratio d'endettement total de 1,95:1. Il faudrait noter que ce ratio et que les statistiques qui suivent sont des estimations pour l'ensemble de l'industrie et que les résultats pour chacune des compagnies peuvent énormément varier.

Comme on pouvait s'y attendre, l'industrie semble capitalistique, 49,1 % du total de son actif étant investi dans des immobilisations. Ses investissements dans des filiales représentaient 27,1 autres % du total de son actif. Son actif disponible (ses liquidités et ses dépôts, ses comptes clients et ses recettes comptables, ainsi que ses stocks) représentait 15,2 % du total de son actif, la majeure partie de son actif disponible étant immobilisée en effets à recevoir et en recettes comptables.

Borrowings and accounts payable were the main liabilities. The borrowings accounted for 40.3% of total liabilities. However, these borrowings made up just 54.3% of the reported capital assets. Accounts payable and accrued liabilities accounted for 19.6% of total liabilities. Assuming that these payables accounted for all of the current liabilities, the industry's current ratio was in the order of 1.18:1, suggesting that liquidity was a concern to the industry in 1996.

Almost 11% of the industry's 1996 total liabilities were for deferred taxes and, as such, were liabilities that could continue to be deferred with investment in new capital assets. Such was the case in 1996, as the industry's investment in new capital exceeded its disposals of existing capital.

Not all of the respondents provided the details of their capital accounts. The capital detailed in the accounts of those for-hire companies that responded represented 93.1% of the total capital reported on the balance sheet. Data for the companies that did not respond was not included in table 2.2 because the original costs, depreciation attributable to each asset category was unavailable. The reported capital indicates that the industry invested \$52.4 million in capital assets and disposed of \$8.5 million for a net increase in capital investments of \$43.4 million.

Table 2.2
Value of Property and Equipment, 1996^p

	Opening balance	Net additions	Accumulated depreciation	Value
	Solde au début	Acquisitions nettes	Amortissement accumulé	Valeur comptable nette
	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)	(\$'000)
For-hire Marine Carriers - Transporteurs maritimes pour compte d'autrui				
Vessels - Navires ¹	1 289 744	37 994	676 032	651 706
Buildings - Édifices ¹	14 651	744	6 172	9 223
Terminals - Installations portuaires ¹	59 381	3 779	26 532	36 628
Equipment used for intermodal transport - Équipements servant au transport intermodal	1 559	97	559	1 097
Leasehold improvements - Améliorations locatives	5 516	1 039	3 070	3 485
Other equipment - Autres équipements	15 174	786	9 004	6 956
Land - Terrain	19 573	(414)	-	19 159
Other - Autres	14 577	(101)	13 337	1 139
Total	1 420 175	43 924	734 706	729 393
Government and Private Marine Carriers - Transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre				
Vessels - Navires ¹	1 347 974	52 445	644 487	755 932
Buildings - Édifices ¹	13 566	(224)	8 911	4 431
Terminals - Installations portuaires ¹	425 112	41 550	222 363	244 299
Leasehold improvements - Améliorations locatives	1 939	26	948	1 017
Other equipment - Autres équipements	20 823	675	15 880	5 618
Land - Terrain	21 525	196	21 721	
Other - Autres	6 132	459	3 083	3 508
Total	1 837 071	95 127	895 672	1 036 526

¹ Includes related machinery and equipment.

¹ Les machineries et équipements connexes sont inclus.

Ses emprunts et ses effets à payer étaient les principaux éléments de son passif. Ses emprunts représentaient 40,3 % de son passif total. Ses emprunts ne constituaient cependant que 54,3 % de ses immobilisations déclarées. Ses effets à payer et ses charges à payer représentaient 19,6 % de son passif total. En supposant que ses effets à payer représentaient tout son passif à court terme, le ratio de son fond de roulement était de l'ordre 1,18:1, ce qui laisse entendre que ses liquidités constituaient pour elle une préoccupation en 1996.

Presque 11 % du passif total de l'industrie en 1996 était constitué d'impôts différés et constituait à ce titre un passif qui pouvait continuer à être différé par des investissements dans de nouvelles immobilisations, ce qui a été le cas cette année-là, puisque ses investissements dans de nouvelles immobilisations ont dépassé la somme de ses aliénations de biens immobilisés qu'elle possédait déjà.

Les répondants n'ont pas tous fourni les détails demandés sur leurs comptes de capitaux. Les capitaux détaillés dans les comptes des compagnies de transport maritime pour compte d'autrui qui ont répondu au questionnaire représentaient 93,1 % du total des capitaux déclarés dans leur bilan. Nous n'avons pas inclus au tableau 2.2 les données pour les compagnies qui n'ont pas répondu au questionnaire parce que nous ne disposions pas des coûts d'origine de leurs biens immobilisés ni de leur amortissement attribuables à chaque catégorie d'éléments d'actif. Le capital déclaré indique que l'industrie a investi 52,4 millions de dollars dans des biens immobilisés et en a aliéné pour une somme de 8,5 millions de dollars, ce qui correspond à une hausse nette des investissements de 43,4 millions de dollars.

Tableau 2.2
Valeur des biens et du matériel, 1996^p

Most of the new capital was invested in ships, which accounted for \$44.3 million of the total invested. Ships valued at \$6.3 million were sold, retired or scrapped, resulting in a net increase of \$38.0 million for the investment in vessels. It is not evident if this increase represents investments in new-builds or second hand ships or a mixture of both.

Approximately 90% of the industry's capital investment, both at cost and net of depreciation, was invested in vessels. Accumulated depreciation amounted to 52.4% of the industry's original investment in ships by 1996. This statistic could be interpreted as an indication that the industry has not been replacing ships as quickly as they were being used up. However, many ships generally outlive the accelerated depreciation schedules allowed for tax purposes, especially vessels that operate exclusively on the Great Lakes.

Income Statement

The for-hire carriers reported an operating profit for the fourth straight year in 1996. The operating ratio (total operating expenses ÷ total operating revenue) was 0.960, a slight improvement over the 0.966 recorded in 1995, but down from the 0.921 recorded in 1994.

Table 2.3

Income Statement for For-hire Marine Carriers, 1996^p and 1995^r

	1996	1995
	\$'000	\$'000
Operating revenue - Recettes d'exploitation		
Vessel operating revenue - Recettes d'exploitation de navires	1 834 411	2 008 005
Other water transportation revenue - Autres recettes d'activités relatives au transport par eau	73 210	85 352
Revenue from activities incidental to water transportation - Recettes de services complémentaires à l'industrie du transport maritime	44 144	46 701
Revenue from other transportation activities - Autres recettes d'activités relatives au transport	2 328	..
Non-transportation revenue - Recettes d'activités autres que pour le transport	106 572	131 760
Revenue not specified - Recettes indéterminés	14 733	..
Total Revenue - Recettes Totales	2 075 398	2 271 819
Operating expenses - Frais d'exploitation		
Vessel operating cost - Frais d'exploitation de navires	1 529 319	1 826 784
Terminal and office expenses - Frais d'installations portuaires et de bureau	226 235	270 898
Other transportation expenses - Autres frais de transport	10 132	20 081
Non-transportation expenses - Frais d'activité autre que le transport	111 796	75 862
Expenses not specified - Frais indéterminés	113 988	..
Total expenses - Frais Totals	1 991 470	2 193 624
Provision for income tax - Provision pour l'impôt sur le revenu	25 575	..

The for-hire sector's income statement shows total revenues of \$2.08 billion and total expenses of \$1.99 billion, resulting in earnings before income taxes of \$83.9 million. The provision for income taxes was \$25.6 million.

La plupart des nouveaux capitaux investis par l'industrie l'ont été dans des navires, qui représentaient 44,3 millions de dollars du total de ses investissements. L'industrie a vendu, retiré du service ou envoyé à la ferraille des navires d'une valeur de 6,3 millions de dollars, ce qui a entraîné une augmentation nette de 38,0 millions de dollars de ses investissements dans des bâtiments. Nous ne savons pas avec certitude si cette augmentation représente des investissements dans de nouvelles constructions ou dans des navires de seconde main ou dans un mélange des deux.

Environ 90 % des investissements de l'industrie, au prix coûtant et amortissement déduit, ont été investis dans des navires. L'amortissement cumulé du secteur s'est élevé en 1996 à 52,4 % de l'investissement original de l'industrie dans des navires. On pourrait interpréter cette statistique comme une indication que l'industrie ne remplace pas aussi rapidement ses navires qu'elle avait l'habitude de le faire. Beaucoup de navires, surtout ceux qui opèrent exclusivement dans les Grands Lacs, survivent cependant en général aux calendriers d'amortissement accéléré toléré à des fins fiscales.

État des résultats

Cent quarante transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré en 1996 un bénéfice d'exploitation pour la quatrième année consécutive. Leur ratio d'exploitation (le total de leurs dépenses d'exploitation ÷ par le total de leurs recettes d'exploitation) a été de 0,960, une légère amélioration par rapport au 0,966 enregistré en 1995, mais une diminution par rapport au 0,921 enregistré en 1994.

Tableau 2.3

États des résultats des transporteurs maritimes pour compte d'autrui, 1996^p et 1995^r

	1996	1995
	\$'000	\$'000
Operating revenue - Recettes d'exploitation		
Vessel operating revenue - Recettes d'exploitation de navires	1 834 411	2 008 005
Other water transportation revenue - Autres recettes d'activités relatives au transport par eau	73 210	85 352
Revenue from activities incidental to water transportation - Recettes de services complémentaires à l'industrie du transport maritime	44 144	46 701
Revenue from other transportation activities - Autres recettes d'activités relatives au transport	2 328	..
Non-transportation revenue - Recettes d'activités autres que pour le transport	106 572	131 760
Revenue not specified - Recettes indéterminés	14 733	..
Total Revenue - Recettes Totales	2 075 398	2 271 819
Operating expenses - Frais d'exploitation		
Vessel operating cost - Frais d'exploitation de navires	1 529 319	1 826 784
Terminal and office expenses - Frais d'installations portuaires et de bureau	226 235	270 898
Other transportation expenses - Autres frais de transport	10 132	20 081
Non-transportation expenses - Frais d'activité autre que le transport	111 796	75 862
Expenses not specified - Frais indéterminés	113 988	..
Total expenses - Frais Totals	1 991 470	2 193 624
Provision for income tax - Provision pour l'impôt sur le revenu	25 575	..

L'état des résultats du secteur du transport maritime pour compte d'autrui indique des recettes totales de 2,08 milliards de dollars et des dépenses totales de 1,99 milliard de dollars, ce qui a donné des bénéfices avant impôts de 83,9 millions de dollars. La provision pour impôts sur le revenu était pour ce secteur de 25,6 millions de dollars.

The 1996 before tax earnings of \$83.9 million represented a return on total assets of 5.3% and a return on the net capital invested of 10.7%.

Revenue

The transport of commodities was the main source of for-hire revenues accounting for 52.9% of the sector's revenue in 1996 compared to 52.2% in 1995. Over 75% of revenues from transport of commodities came from international transport activity. The bulk of this international activity appears to have involved traffic between Canada and overseas (non-U.S.) countries according to table 2.8. (Note – there is a discrepancy between tables 2.4 and 2.8 in terms of the international share of revenues from the transport of commodities. Table 2.4, which was based on revenues reported, is probably the more reliable estimate.) (See Tables 2.4 and 2.8.)

Table 2.4

Revenues of For-hire Marine Carriers, 1996^p and 1995^r

	1996	% Domestic - Intérieur	1995
	\$'000		\$'000
Vessel operating revenue - Recettes d'exploitation de navire			
Transport of commodities - Transport de marchandises	1 098 709	24.6	1 185 929
Towing of commodities and log booms - Touage de marchandises et estacades flottantes	249 970	91.8	276 498
Transport of passengers - Transport de passagers	43 131	38.9	49 473
Sightseeing - Excursions touristiques	28 640	86.7	30 787
Chartering - Affrètement			
Bareboat charters to others - Frétés coque-nue à autrui	24 994	..	34 410
Time and voyage charters to others - Frétés à temps et voyage à autrui	371 902	71.5	409 863
Cost compensation from parent companies - Transfert de fonds de la société mère à titre de compensation des coûts	353	..	..
Water transport subsidies - Subventions relatives au transport par eau	16 710	..	21 046
Other water transportation revenue - Autres recettes d'activités relatives au transport par eau			
Docking, turning and towing of self propelled vessels - Mise en bassin, retournement et touage de navires auto-propulsés	50 201	66.5	65 563
Other - Autres	23 009	57.7	19 790
Revenue from activities incidental to water transportation - Recettes de services complémentaires à l'industrie du transport maritime	44 144	75.6	46 701
Revenue from other transportation activities - Autres recettes d'activités relatives au transport	2 328	..	..
Non-transportation revenue - Recettes d'activités autres que pour le transport			
Revenues from food service - Recettes provenant de services de restauration	106 572	..	131 760
Interest on investments and accounts receivable - Revenus d'intérêts sur investissements et sur comptes à recevoir	7 395	..	..
Other revenues not previously mentioned - Autres recettes non mentionnées antérieurement	7 580	..	..
Revenue not specified - Recettes indéterminées	91 597	..	..
Revenue not specified - Recettes indéterminées	147 404	..	..
Total Revenue - Recettes Totales	2 075 398	..	2 271 819

The second most important source of revenue for for-hire carriers in 1996 was revenue from chartering ships to others, which raised 19.1% of the total revenue. Time and voyage charters were far more important revenue providers than bareboat charters, with domestic sources accounting for 71.5% of these revenues.

Les bénéficiaires avant impôts de 83,9 millions de dollars de l'industrie en 1996 représentaient un rendement de son actif total de 5,3 % et un rendement de son capital net investi de 10,7 %.

Recettes

Le transport de marchandises a été la principale source de recettes des transporteurs pour compte d'autrui; il a représenté 52,9 % des recettes de ce secteur en 1996 comparativement à 52,2 % en 1995. Plus de 75 % des recettes réalisées par les transporteurs pour compte d'autrui grâce au transport de marchandises l'ont été à partir du transport international de produits. Le gros de ce transport international semble avoir englobé le trafic entre le Canada et les pays d'outre-mer (autres que les États-Unis) d'après le tableau 2.8. (Nota : il semble y avoir une divergence entre les tableaux 2.4 et 2.8 au niveau de la part des recettes réalisées par les transporteurs pour compte d'autrui à partir du transport international de marchandises. Le tableau 2.4 fondé sur les recettes déclarées, constitue probablement l'estimation la plus fiable.) (Voir tableau 2.4 et 2.8)

Tableau 2.4

Recettes des transporteurs maritimes pour compte d'autrui, 1996^p et 1995^r

	1996	% Domestic - Intérieur	1995
	\$'000		\$'000
Vessel operating revenue - Recettes d'exploitation de navire			
Transport of commodities - Transport de marchandises	1 098 709	24.6	1 185 929
Towing of commodities and log booms - Touage de marchandises et estacades flottantes	249 970	91.8	276 498
Transport of passengers - Transport de passagers	43 131	38.9	49 473
Sightseeing - Excursions touristiques	28 640	86.7	30 787
Chartering - Affrètement			
Bareboat charters to others - Frétés coque-nue à autrui	24 994	..	34 410
Time and voyage charters to others - Frétés à temps et voyage à autrui	371 902	71.5	409 863
Cost compensation from parent companies - Transfert de fonds de la société mère à titre de compensation des coûts	353	..	..
Water transport subsidies - Subventions relatives au transport par eau	16 710	..	21 046
Other water transportation revenue - Autres recettes d'activités relatives au transport par eau			
Docking, turning and towing of self propelled vessels - Mise en bassin, retournement et touage de navires auto-propulsés	50 201	66.5	65 563
Other - Autres	23 009	57.7	19 790
Revenue from activities incidental to water transportation - Recettes de services complémentaires à l'industrie du transport maritime	44 144	75.6	46 701
Revenue from other transportation activities - Autres recettes d'activités relatives au transport	2 328	..	..
Non-transportation revenue - Recettes d'activités autres que pour le transport			
Revenues from food service - Recettes provenant de services de restauration	106 572	..	131 760
Interest on investments and accounts receivable - Revenus d'intérêts sur investissements et sur comptes à recevoir	7 395	..	..
Other revenues not previously mentioned - Autres recettes non mentionnées antérieurement	7 580	..	..
Revenue not specified - Recettes indéterminées	91 597	..	..
Revenue not specified - Recettes indéterminées	147 404	..	..
Total Revenue - Recettes Totales	2 075 398	..	2 271 819

La deuxième plus importante source de recettes des transporteurs pour compte d'autrui en 1996 a été les recettes réalisées à partir de l'affrètement de navires à d'autres transporteurs, qui se sont élevées à 19,1 % des recettes totales des premiers. Les affrètements à temps et au voyage ont été de loin pour les transporteurs pour compte d'autrui des sources de recettes plus importantes que les affrètements « coque nue », les sources intérieures de telles recettes en représentant 71,5 % du total.

Revenues from the towing of commodities and log-booms accounted for 12.0% of the 1996 total revenue, slightly less than the 12.2% share in 1995. International activity for towing revenues was much less important than for transport of commodities with around 8% of towing revenues from international tows. This international towing activity appears to have been between Canada and the U.S. It was likely centered on the Pacific coast as was the bulk of domestic towing activity.

The transport of passengers and sightseeing activities contributed 3.5% to the total revenues of for-hire carriers in 1996, almost the same share as in 1995. However, while most of the revenue from transporting passengers came from coastal activity between Canada and the U.S., most of the sightseeing revenues were earned in Canada's inland waters including the Great Lakes.

Other water transportation revenues such as docking, turning and towing of self-propelled vessels accounted for 3.5% of the total revenues of for-hire carriers, while water transport subsidies were less than 1%.

The remaining for-hire revenues in 1996 came from non-transport-related activities (5.1%) and services incidental to water transport (2.1%).

Expenses

Vessel operating expenses for 1996 totaled \$1.53 billion, or 76.8% of the total expenses of the for-hire companies. The main vessel operating expenses were vessel charters (30.9%), crew remuneration (17.5%) and fuel and lubricating oil (12.6%). This was the first year that data were requested on marine services fees. The respondents indicated that they spent \$6.3 million for marine services fees in 1996, representing 0.4% of their total vessel operating costs. (See Table 2.5.)

The total terminal and office expenses in 1996 were \$226 million or 11.4% of total expenses. Office and terminal employee remuneration was the main item in this area, contributing 33.4% to the total terminal and office expenses. The cost for external workers and the interest expense on loans and accounts payable were the next most important items, representing 16.4% and 45.7%, respectively, of terminal and office expenses.

Les recettes réalisées à partir du remorquage (ou touage) de barges (ou chalands) et d'estacades flottantes ont représenté en 1996 12,0 % des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui, ce qui est légèrement moins que la part de 12,2 % de leurs recettes totales que ces recettes représentaient en 1995. Les recettes tirées des opérations internationales de remorquage de ces transporteurs ont été beaucoup moins importantes que celles tirées du transport international de marchandises, 8 % des recettes tirées du remorquage provenant d'opérations internationales de remorquage. Les opérations internationales de remorquage semblent avoir été réalisées entre le Canada et les États-Unis. Elles étaient probablement centrées sur la côte du Pacifique, comme l'était le gros des opérations intérieures de remorquage.

Le transport de passagers et les croisières ont représenté en 1996 3,5 % des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui, presque la même part que celle qu'ils représentaient en 1995. Si la plus grande partie des recettes réalisées à partir du transport de passagers provenait du cabotage entre le Canada et les États-Unis, les recettes réalisées à partir des croisières l'ont cependant été en majorité dans les eaux intérieures du Canada, y compris dans les Grands Lacs.

Les autres recettes des transporteurs pour compte d'autrui réalisées à partir du transport par eau, comme les recettes d'accostage, d'évitage et de remorquage de navires automoteurs, ont représenté 3,5 % de leurs recettes totales, tandis que les subventions au transport par eau en ont représenté moins de 1 %.

Le reste des recettes des transporteurs pour compte d'autrui en 1996 avait pour sources des activités non reliées au transport et les services accessoires au transport par eau, dans une proportion de 5,1 % et de 2,1 % respectivement.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation au titre des navires des compagnies de transport maritime pour compte d'autrui ont totalisé en 1996 1,53 milliard de dollars ou 76,8 % de leurs dépenses totales. Leurs principales dépenses d'exploitation au titre des navires ont alors été les affrètements de navires, la rémunération des équipages et le combustible et l'huile de graissage, dans une proportion de 30,9 %, de 17,5 % et de 12,6 % respectivement. L'année 1996 a été la première année où nous avons demandé aux transporteurs des données sur les droits des services maritimes. Les répondants ont mentionné qu'ils ont consacré en 1996 6,3 millions de dollars aux droits des services maritimes, ce qui représentait 0,4 % de leurs dépenses totales d'exploitation au titre des navires. (Voir tableau 2.5)

Les dépenses totales des transporteurs pour compte d'autrui au titre des terminaux et des bureaux ont atteint en 1996 226 millions de dollars ou 11,4 % de leurs dépenses totales. La rémunération des employés de bureau et de terminal a alors été leur principal poste de dépenses à ce niveau, puisqu'elle a représenté 33,4 % de leurs dépenses totales au titre des terminaux et des bureaux. Leurs dépenses au titre des travailleurs de l'extérieur et en intérêts sur leurs emprunts et sur leurs comptes créditeurs ont été ensuite leurs postes de dépenses les plus importants, puisqu'elles ont représenté 16,4 % et 45,7 % respectivement de leurs dépenses au titre des terminaux et des bureaux.

Table 2.5

Expenses of For-hire Marine Carriers, 1996^P and 1995^r

Tableau 2.5

Frais des transporteurs maritimes pour compte d'autrui, 1996^P et 1995^r

	1996	1995
	\$'000	\$'000
Vessel operating expenses - Frais d'exploitation de navires		
Vessel crew remuneration - Rémunération des équipages	267 756	328 229
Fuel and lubricating oil - Combustible et huile de graissage	192 363	210 239
Vessel insurance - Assurance navire	47 448	59 289
Cargo insurance - Assurance cargaison	573	..
Agency fees, commissions and brokerage - Droits, commissions et courtage	27 059	32 764
Berthage and port dues - Droits de quai et de port	105 538	114 226
Pilotage - Frais de pilotage	31 020	35 358
Canal tolls - Droits de canal	8 584	7 251
Marine service fees - Frais pour service maritimes	6 336	..
Vessel maintenance and repairs - Entretien et réparations des navires	151 218	177 497
Depreciation - Amortissement	72 026	71 743
Bareboat charters in Canada - Louage coque-nue au Canada ¹	13 794	39 664
Bareboat charters abroad - Louage coque-nue à l'étranger	70 222	..
Time and voyage charters in Canada - Louage à temps et au voyage au Canada ¹	37 306	574 471
Time and voyage charters abroad - Louage à temps et au voyage à l'étranger	351 304	..
Towage - Touage	8 080	10 055
Other purchased transport - Autres services de transport	5 926	2 553
Food and provisions - Provisions et nourriture	15 087	21 785
Communications expenses - Dépenses de communications	2 777	..
Other vessel operating cost - Autres frais d'exploitation de navires	114 901	141 661
Terminal and office expenses - Frais d'installations portuaires et de bureau	270 898	..
Communications expenses - Dépenses de communications	2 032	..
Office and terminal employee remuneration - Rémunération d'employés d'installations portuaires et de bureau	75 485	..
Cost for external workers - Coûts reliés par les travailleurs externes	37 199	..
Maintenance and repairs - Entretien et réparations	14 778	..
Depreciation - Amortissement	7 685	..
Insurance - Assurance	1 410	..
Interest on loans and accounts payable - Frais intérêts sur prêts et comptes payables	35 435	..
Rental of buildings and offices - Location d'immeubles et des bureaux	4 879	..
Other - Autres	47 333	..
Other transportation expenses - Autres frais de transport	10 132	20 081
Non-transportation - Frais d'activité autre que le transport		
Marketing, advertising and travel expenses - Frais de marketing, publicité et déplacements	12 696	..
Damages - Dommages	184	..
Other interest expenses - Autres frais d'intérêts	3 499	..
Other - Autres	95 417	75 862
Expenses not specified - Frais indéterminés	113 988	..
Total operating expenses - Frais d'exploitation totales	1 991 470	2 193 624
Provision for income tax - Provision pour l'impôt sur le revenu	25 575	..

¹ The 1995 data includes charters in Canada and abroad.

¹ Louage au Canada et à l'étranger sont inclus aux données de 1995.

Non-transportation expenses were \$112 million or 5.6% of the total expenses. The bulk of these expenses (85.3%) were unspecified. Marketing, advertising and travel expenses accounted for 11.4% of the non-transportation expenses.

Employment, Salaries and Benefits

For-hire sector carriers employed 6,096 in 1996, paying \$340 million in salaries and benefits. Canadians accounted for 95.6% of the employees. The main occupations were ships' crews (44.3%), ships' officers (26.1%) and office and terminal employees (16.4%).

Les dépenses non reliées au transport des compagnies maritimes pour compte d'autrui ont atteint en 1996 112 millions de dollars ou 5,6 % de leurs dépenses totales. La nature de la très grande majorité de ces dépenses (85,3 %) n'a pas été précisée. Les dépenses de commercialisation, de publicité et de déplacement des compagnies en question ont représenté 11,4 % de leurs dépenses non reliées au transport.

Emploi, salaires et avantages sociaux

Les transporteurs pour compte d'autrui employaient en 1996 6 096 personnes et ont alors versé à ces dernières 340 millions de dollars en salaires et en avantages sociaux. Quatre-vingt-quinze virgule six pour cent (95,6 %) de leurs employés étaient des Canadiens. Il s'agissait surtout d'officiers et de membres d'équipage, ainsi que d'employés de bureau et de terminal, dans une proportion de 44,3 %, de 26,1 % et de 16,4 % respectivement.

Table 2.6
Numbers of employees and payroll 1996^P

Tableau 2.6
Nombre d'employés et salaire brut, 1996^P

	Number of Employees		Gross Payroll
	Nombre d'employés		Salaire Brut
	Canadian	Foreign	
	Canadien	Étranger	
			\$'000
For-hire Marine Carriers - Transporteurs maritimes pour compte d'autrui			
Officers - Officiers	1 628	39	100 769
Crew members - Membres d'équipage	2 718	108	105 046
Dock and Warehouse - Quais et entrepôts	310	22	8 336
Office and administration - Bureau et administration	1 005	38	45 074
Other - Autres	435	72	7 842
Total - total	6 096	279	294 029
Government and Private Marine Carriers - Transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre			
Officers - Officiers	1 264	-	80 104
Crew members - Membres d'équipage	3 884	-	127 812
Dock and Warehouse - Quais et entrepôts	865	-	31 324
Office and administration - Bureau et administration	1 094	-	49 064
Other - Autres	846	-	29 575
Total - total	7 953	-	317 878
GRAND TOTAL	14 049	279	611 907

Contributions made by employers for benefit of employees not included in gross payroll

Contributions faites par l'employeur au bénéfice de ses employés qui ne sont pas inclus au salaire brut

	Mandatory	Non-mandatory	Total
	Obligatoires	Non-obligatoires	
	\$'000	\$'000	
For-hire Marine Carriers - Transporteurs maritimes pour compte d'autrui	25 494	20 938	46 432
Government and Private Marine Carriers - Transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre	19 592	25 817	45 410

The average salary, excluding benefits, paid by the for-hire sector in 1996 was \$46,000. Ships' officers appeared to be the highest paid occupation with 31.1% more than the average salary. All other occupations received less than the average, particularly dock and warehouse workers who received just 54.4% of the average wage.

The benefits paid by the for-hire employers amounted to 13.6% of the total salary and benefits. Fifty-five percent of the benefits were mandatory.

The private and government sectors employed 7,953 people in 1996 and paid salaries and benefits totaling \$363 million. Again the main occupations are ships' crewmembers (60.9%), officers (19.8%) and office and terminal workers (16.7%). The average salary paid in these sectors was \$39,970 or 13.3% less than the for-hire sector average salary.

Les transporteurs pour compte d'autrui ont versé en 1996 à leurs employés un salaire moyen de 46 000 \$ si l'on exclut les avantages sociaux. Leurs officiers semblaient être les gens occupant les postes les mieux rémunérés puisqu'ils touchaient 31,1 % de plus que le salaire moyen. Les titulaires de tous les autres postes recevaient moins que la moyenne, ce qui était particulièrement le cas des travailleurs affectés aux quais et aux entrepôts, qui ne touchaient que 54,4 % du salaire moyen.

Les avantages sociaux versés par les transporteurs pour compte d'autrui se sont élevés à 13,6 % du total des salaires et des avantages sociaux qu'ils ont payés. Cinquante-cinq pour cent (55 %) de ces avantages devaient être obligatoirement versés.

Les transporteurs publics et privés employaient en 1996 7 953 personnes et ont alors versé à ces dernières 363 millions de dollars au total en salaires et en avantages sociaux. Ces personnes étaient encore une fois surtout des officiers et des membres d'équipage, ainsi que des employés de bureau et de terminal, dans une proportion de 19,8 %, de 60,9 % et de 16,7 % respectivement. Les transporteurs publics et privés ont versé à leurs employés un salaire moyen de 39 970 \$ ou de 13,3 % inférieur au salaire moyen versé par les transporteurs pour compte d'autrui aux membres de leur personnel.

Fuel Consumption

The for-hire sector carriers purchased 831 kilotonnes of fuel and lubricating oil at a cost of \$185 million in 1996. Thirty-eight and a half percent of the fuel and lubricating oil by volume was purchased abroad accounting for 37.1% of its total cost. The average cost for the foreign purchased fuel and lubricating oil ranged from 82.8% to 97.9% of the cost of the domestic product, with lubricating oils, the most expensive product, showing the largest price gap.

Table 2.7

Fuel Consumption and Costs, 1996^P

	Purchased in Canada		Purchased abroad	
	Acheté au Canada		Acheté à l'étranger	
	Quantity	Total cost	Quantity	Total cost
	Quantité	Coût total	Quantité	Coût total
	kilotonnes	\$'000	kilotonnes	\$'000
For-hire Marine Carriers - Transporteurs maritimes pour compte d'autrui				
Fuel oil - Mazout	492.0	106 357	298.2	62 346
Gasoline - Essence	13.6	4 014	21.5	6 234
Lubricating oil - Huile de graissage	4.8	5 981	0.2	167
Other - Autre	0.5	154	--	13
Government and Private Marine Carriers - Transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre				
Fuel oil - Mazout	201.8	79 923	28.5	5 339
Gasoline - Essence	0.0	23	-	-
Lubricating oil - Huile de graissage	3.7	2 895	-	-
Other - Autre	0.4	58	-	-

The government and private sectors purchased 234 kilotonnes of fuel and lubricating oil in 1996 at a cost of \$88 million. Only 12.1% by volume or 6.1% by value of this product was purchased abroad.

Government and Private Sector

The government and private sectors vary significantly from the for-hire sector in terms of the available financial data. While some private companies can provide complete income and balance sheet information based on transfer prices that reflect the market prices of their marine services to associated companies, others can present only partial data. Similarly, most government carriers can report only partial data. These carriers are, nonetheless, important in terms of the size and scope of their activities. The information provided in this section should, therefore, be used with caution.

In 1996, capital investment by government carriers even exceeded the for-hire sector investment. Government carriers had capital assets with a net book value of \$1.0 billion, invested mainly in ships (72.8%) and terminals (23.8%). However, these capital investments appear to be heavily leveraged as borrowings amounted to 76.3% of the net book value of the capital. Indeed, as a group, the government carriers appear to be insolvent,

Consommation de combustible et d'huile de graissage

Les transporteurs pour compte d'autrui ont acheté en 1996 831 kilotonnes de combustible et d'huile de graissage au prix de 185 millions de dollars. Trente-huit et demi pour cent du volume du combustible et de l'huile de graissage a été acheté à l'étranger, ce qui représentait 37,1 % du coût total de ces produits. Le coût moyen du combustible et de l'huile de graissage achetés à l'étranger variait de 82,2 % à 97,9 % du coût de leurs équivalents canadiens, l'écart de prix le plus élevé se situant au niveau de l'huile de graissage, le produit le plus cher.

Tableau 2.7

Consommation et coûts du carburant, 1996^P

	Purchased in Canada		Purchased abroad	
	Acheté au Canada		Acheté à l'étranger	
	Quantity	Total cost	Quantity	Total cost
	Quantité	Coût total	Quantité	Coût total
	kilotonnes	\$'000	kilotonnes	\$'000
Transporteurs publics et privés				
Fuel oil - Mazout	201.8	79 923	28.5	5 339
Gasoline - Essence	0.0	23	-	-
Lubricating oil - Huile de graissage	3.7	2 895	-	-
Other - Autre	0.4	58	-	-

Les transporteurs publics et privés ont acheté en 1996 234 kilotonnes de combustible et d'huile de graissage au prix de 88 millions de dollars. Seulement 12,1 % du volume ou 6,1 % de la valeur de ces produits ont été achetés à l'étranger.

Transporteurs publics et privés

Les données financières dont nous disposons pour les transporteurs publics et privés varient énormément par rapport à celles dont nous disposons pour les transporteurs pour compte d'autrui. Même si certaines compagnies privées peuvent fournir des renseignements complets sur leurs revenus et sur leur bilan à partir de prix de cession interne qui reflètent les prix sur le marché des services maritimes qu'ils assurent à leurs filiales, d'autres peuvent ne présenter que des données partielles. De même, la plupart des transporteurs publics peuvent ne présenter que des données partielles. On devrait donc utiliser prudemment l'information fournie dans la présente section. Ces transporteurs sont néanmoins importants du fait de l'ampleur et de l'étendue de leurs opérations.

Ainsi, en 1996, les investissements des transporteurs publics ont même dépassé ceux des transporteurs pour compte d'autrui. Les transporteurs publics avaient des investissements d'une valeur comptable nette de 1,0 milliard de dollars, surtout dans des navires et dans des terminaux, dans une proportion de 72,8 % et de 23,8 % respectivement. Ces investissements semblent cependant être fortement endettés, puisque les emprunts des transporteurs publics totalisaient 76,3 % de la

which is perhaps why the services they provide reside within the public sector.

valeur comptable nette de leurs immobilisations. Les transporteurs publics semblent en effet collectivement insolubles, ce qui explique peut-être pourquoi les services qu'ils offrent sont assurés par le secteur public.

Table 2.8

Revenue of For-hire Marine Carriers by Region and Activity, 1996^p

Type of service	Transport of commodities	Towing commodities and log booms	Transport of passengers	Sightseeing
Catégorie de services	Transport de marchandises	Touage de marchandises et estacades flottantes	Transport de passagers	Excursions
Domestic - Intérieur				
Atlantic - Atlantique	1.3%	0.5%	2.4%	0.0%
Pacific - Pacifique	1.1%	82.8%	3.7%	16.4%
Inland - Eaux intérieures	13.1%	7.7%	15.7%	67.9%
Arctic - Arctique	1.5%	-	-	-
International				
Canada - U.S - Canada - E.U.				
Great Lakes - Grand Lacs	11.4%	-	0.7%	8.3%
Other - Autres	0.8%	9.0%	77.5%	7.4%
Canada/non U.S. - Canada/pas E.U	58.3%	-	-	-
Between foreign ports - Entre ports étrangers	12.6%	-	-	-
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Government carriers also reported revenues of \$608 million in 1996 against expenses of \$797 million. The bulk of the government carriers' revenues (72.6%) came from vessel operating revenues, which were comprised primarily of revenues from the transport of passengers (45.6%), transport of commodities (33.1%) and subsidies (13.4%). Non-transportation revenues and revenues from other transportation activities contributed 15.4% and 11.1% respectively of the total revenue.

Les transporteurs publics ont par ailleurs déclaré des recettes de 608 millions de dollars contre des dépenses de 797 millions de dollars en 1996. Le gros de leurs recettes (72,6 %) provenait des recettes d'exploitation au titre de leurs navires. Ces recettes étaient surtout constituées de recettes réalisées à partir du transport de passagers et de marchandises et de subventions, dans une proportion de 45,6 %, de 33,1 % et de 13,4 % respectivement. Leurs recettes autres que les recettes de transport et leurs recettes provenant d'autres opérations de transport représentaient respectivement 15,4 % et 11,1 % de leurs recettes totales.

Table 2.9

Revenue of Government and Private Marine Carriers by Region and Activity, 1996^p

Type of service	Transport and towing of commodities	Transport of passengers and sightseeing
Catégorie de services	Transport et touage de marchandises	Transport de passagers et excursions
Revenue - Recettes (\$000)	251 225	203 944
Domestic - Intérieur		
Atlantic - Atlantique	44.7%	
Pacific - Pacifique	78.9%	46.7%
Inland - Eaux intérieures ¹	7.7%	8.6%
Arctic - Arctique	-	-
International		
	13.3%	-
Total	100.0%	100.0%

¹ Includes Atlantic.

¹ L'Atlantique est inclus.

The private carriers had assets totaling \$77 million in 1996. Unlike their for-hire and government peers, accounts receivable and accrued revenue was their chief asset in 1996, accounting for 81.5% of the total assets. Capital assets accounted for just 13.3% of the assets of the total assets of the private carriers.

Table 2.10

Balance Sheet for Government and Private Marine Carriers, 1996^P

	Government	Private
	Gouvernement	Pour compte propre
	\$'000	\$'000
Assets		
Cash and deposits	10 724	3 154
Accounts receivable and accrued revenue	16 754	62 857
Inventories	17 605	556
Investments in and claims on affiliated	18 876	164
Portfolio investments	16 742	8
Loans	75 175	6
Capital assets, net	1 026 276	10 262
Other assets	9 417	109
Total Assets	1 191 570	77 114
Liabilities and Owner's Equity		
Accounts payable and accrued liabilities	108 161	5 814
Loans and accounts with affiliated	11 721	-
Borrowings	782 841	3 490
Deferred taxes	-	25
Other liabilities	399 180	360
Total Liabilities	1 301 903	9 690
Owner's Equity	(110 333)	67 424
Total Liabilities and Owner's Equity	1 191 570	77 114

The private carriers reported total revenues of \$123 million against total expenses of \$214 million. Despite this gap between revenues and expenses the sector had a provision for income tax of \$1.2 million. This anomaly is likely due to the fact that not all private carriers have adequate transfer pricing mechanisms for revenues from parent and affiliated companies that reflect either the true value or cost of their services. (See Table 2.11.)

The largest single area of expense for the private carriers was for vessel operating costs, which accounted for 91.1% of their costs. The main expenditure within vessel operating costs were for vessel charters (59.5%), crew remuneration (11.8%) and fuel and lubricating oil (10.5%). The relatively high charter cost reflects the fact that few private carriers actually own the vessels they use.

Les transporteurs privés avaient en 1996 des éléments d'actif qui totalisaient 77 millions de dollars. Contrairement aux transporteurs pour compte d'autrui et aux transporteurs publics, leurs comptes clients et leurs recettes comptables constituaient en 1996 leurs principaux éléments d'actif; ils représentaient de fait 81,5 % du total de leur actif. Les immobilisations des transporteurs privés ne représentaient par contre que 13,3 % du total de leur actif.

Tableau 2.10

Bilan des transporteurs maritimes canadiens gouvernementaux et pour compte propre, 1996^P

	Government	Private
	Gouvernement	Pour compte propre
	\$'000	\$'000
Actif		
Encaisse et dépôts	3 154	3 154
Comptes à recevoir et revenus courus à recevoir	62 857	62 857
Inventaires	556	556
Placements dans, et créances sur, les sociétés affiliées	164	164
Placements de portefeuille	8	8
Prêts	6	6
Immobilisations, nettes	10 262	10 262
Autres éléments d'actifs	109	109
Total de l'actif	77 114	77 114
Passif et avoir des propriétaires		
Comptes payables et exigibilités courues	5 814	5 814
Prêts et découverts auprès des sociétés affiliées	-	-
Emprunts	3 490	3 490
Impôts reportés	25	25
Autres éléments du passif	360	360
Total du passif	9 690	9 690
Avoir des propriétaires	67 424	67 424
Total du passif et de l'avoir des propriétaires	77 114	77 114

Les transporteurs privés ont déclaré en 1996 des recettes totales de 123 millions de dollars contre des dépenses totales de 214 millions de dollars. Malgré ce fossé entre leurs recettes et leurs dépenses, leur provision pour impôts sur le revenu était de 1,2 million de dollars. Cette anomalie est probablement attribuable au fait que tous les transporteurs privés ne possèdent pas de mécanismes adéquats d'établissement de prix de transfert pour les recettes provenant de leur société mère et de leurs filiales qui refléteraient la valeur réelle ou le coût de leurs services. (voir tableau 2.11)

Le poste de dépenses le plus important des transporteurs privés était leurs dépenses d'exploitation au titre des navires, qui représentaient 91,1 % de leurs coûts. Leurs principales dépenses à l'intérieur de ce poste ont été les affrètements de navires, la rémunération des équipages et le combustible et l'huile de graissage, qui représentaient respectivement 59,5 %, 11,8 % et 10,5 % de ces coûts. Les coûts relativement élevés des affrètements reflètent le fait que peu de transporteurs privés possèdent, en réalité, les navires qu'ils utilisent.

Table 2.11

Income Statement for Government and Private Marine Carriers, 1996^a

Tableau 2.11

États des résultats des transporteurs maritimes canadiens gouvernementaux et pour compte propre, 1996^a

	Government	Private
	Gouvernement	Pour compte propre
	\$'000	\$'000
Operating revenue - Recettes d'exploitation		
Vessel operating revenue - Recettes d'exploitation de navires	440 764	106 259
Other water transportation revenue - Autres recettes d'activités relatives au transport par eau	67 555	6 995
Revenue from activities incidental to water transportation - Recettes de services complémentaires à l'industrie du transport maritime	5 453	1 866
Revenue from other transportation activities - Autres recettes d'activités relatives au transport	-	-
Non-transportation revenue - Recettes d'activités autres que pour le transport	93 750	7 424
Total Revenue - Recettes Totales	607 522	122 544
Operating expenses - Frais d'exploitation		
Vessel operating cost - Frais d'exploitation de navires	446 416	199 022
Terminal and office expenses - Frais d'installations portuaires et de bureau	223 435	14 063
Other transportation expenses - Autres frais de transport	4	-
Non-transportation expenses - Frais d'activité autre que le transport	126 876	5 391
Total expenses - Frais Totals	796 730	218 476
Provision for income tax - Provision pour l'impôt sur le revenu	-	1 223



**Shipping
in
Canada**

**Le transport
maritime
au Canada**

Part III

Partie III

**Special
Study**

**Étude
spéciale**

Canada's East Coast Container Ports, Do they Compete With or Complement One Another in the Race for North American Container Traffic¹

Introduction

International shipping is a highly competitive industry, especially the shipping of containers. Shipping lines are constantly trying to increase productivity by reducing costs and by attracting larger volumes of containers. In response to spiraling container freight rates, the lines have been driven to increase economies of scale. These economies are expected to be achieved through larger ships and fewer, more efficient port calls. Larger ships and client demands for frequent service have encouraged innovative alliances and pooling agreements among lines to maximize the use of this larger capacity.

Ports competing for this container traffic stand to gain or lose – big time. Old carrier-port relationships are threatened as alliance partners seek the most efficient ports for their combined service. Ports that are constrained by depth, navigation channels, turning basins or landside acreage may be reduced to spoke or secondary port status. Ports that have been naturally blessed with limitless depths, marine and landside space, must race to develop the port and inland infrastructure required to accommodate the mega-ships and their massive container volumes. Even if a port and its inland partners make the sizable investments necessary, there is no guarantee that the mega-ships will call.¹

Must ports compete for this traffic or acquiesce to declining volumes? Such a scenario in Canadian terms could see the deep water port of Halifax thrive, while the inland port of Montreal declines.

The writer's hypothesis is that while container mega-ships will indeed call at North American ports, the Port of Montreal will continue to succeed, essentially because it is a niche port in the ocean container market and can therefore resist the trend. Halifax, on the other hand, could become a big winner if mega-ships become a dominant factor in the ocean container market by going with the

¹ This paper was originally released in the Proceedings of the Canadian Transportation Research Forum's 33rd Annual Conference, May 23-28, 1998.

In August 27, 1996, K. Barry Olsen, President of Maersk Canada Inc., told the Canadian Ports and Harbours Association that if Halifax port did not invest in post-panamax gantry cranes - jumbo, post panamax container ships would not visit the port. However, he gave no commitment the ships would call at Halifax if the investment were made.

Est-ce que les ports pour conteneurs de la côte est du Canada se font concurrence ou se complètent les uns les autres dans la course pour le trafic nord-américain des conteneurs¹?

Introduction

Le transport maritime international, surtout celui des conteneurs, est une industrie très compétitive. Les compagnies de transport maritime essaient aujourd'hui constamment d'accroître leur productivité en réduisant leurs coûts et en attirant de plus gros volumes de conteneurs. En réaction à la montée inexorable des taux de transport des conteneurs, les compagnies sont amenées à accroître leurs économies d'échelle. Elles espèrent réaliser ces économies grâce à l'augmentation de la jauge de leurs navires, à la réduction du nombre de leurs escales portuaires et à l'accroissement de l'efficacité au moment de ces escales. L'augmentation de la jauge des navires et les demandes de la clientèle en faveur d'un service fréquent incitent les compagnies à conclure des alliances originales et des accords de mise en commun pour maximiser l'utilisation de cette capacité plus élevée.

Les ports qui se font concurrence pour le trafic des conteneurs maritimes risquent de gagner ou de perdre, sur une grande échelle. Les anciens rapports entre les transporteurs et les ports sont remis en question, les partenaires au sein des alliances cherchant les ports les plus efficaces pour leur service combiné. Les ports qui sont limités par la profondeur, les chenaux de navigation, les bassins d'évitage et leur superficie terrestre en âcres peuvent en être réduits au statut de ports satellites ou secondaires. Les ports assez bénis par la nature pour disposer de profondeurs et d'espaces maritimes et terrestres illimités doivent rivaliser afin de développer les infrastructures portuaire et intérieure requises pour accueillir les méganavires et leurs volumes énormes de conteneurs. Même si un port et ses partenaires de l'intérieur font les investissements considérables nécessaires pour inciter les méganavires à y faire escale, rien ne garantit que ces derniers iront.¹

Les ports doivent-ils se faire concurrence pour ce trafic ou consentir à une baisse de leurs volumes? Un tel scénario au Canada pourrait entraîner la prospérité pour le port en eaux profondes de Halifax et un déclin pour le port intérieur de Montréal.

L'auteur avance l'hypothèse que les méganavires feront effectivement escale dans les ports nord-américains, mais que le port de Montréal continuera à connaître le succès, surtout parce qu'il a son propre créneau sur le marché des conteneurs maritimes et qu'il peut donc résister à la tendance. Le port de Halifax, d'un autre côté, pourrait gagner gros en suivant la tendance si les méganavires devenaient un facteur dominant sur

¹ Le présent document a été à l'origine diffusé à l'intérieur des actes de la 33^e conférence annuelle du Groupe de recherches sur les transports au Canada, tenue du 23 au 28 mai 1998.

Le 27 août 1996, M. K. Barry Olsen, président de Maersk Canada Inc., a déclaré à l'Association canadienne des ports et des havres que si le port de Halifax n'investissait pas dans des grues à portique géantes post-Panamax les porte-conteneurs post-Panamax ne visiteraient pas le port. Il n'a cependant pas pris l'engagement que ses navires feraient escale à Halifax si pareil investissement était fait.

trend – however, it faces some high stakes investment decisions that are not without risk. This hypothesis will be evaluated through a review of academic literature and an analysis of statistics that will contrast the container operations of the two ports.

This report uses container data from two sources, Statistics Canada's marine international Origin/Destination (O/D) database and Journal of Commerce P.I.E.R.S. data (provided by the Maritime Administration of the US Department of Transport). The unit of measure is the Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) for containers with cargo or the full TEU (i.e., no empty containers). The data cover a ten-year period from 1987 to 1996. There are limitations with the comparability of these data – P.I.E.R.S. data use country of export/import while the Statistics Canada data use the country of the port of loading/unloading. To derive TEUs by world region from the Statistics Canada data, the TEUs loaded/unloaded at Canadian ports by ship calling at more than one world region were apportioned using the containerized tonnage shipped to or received from each region. These limitations are not expected to have much impact on the analysis.

Containers, Customers and Economies of Scale

The ports' quest for increasing container volumes is directed more at shipping lines than individual shippers. The measure of a container port's success may be the number of containers handled, but they achieve that success by first attracting lines and then encouraging those lines to increase their container activity through programs such as volume pricing and marketing activities that promote both the port and the shipping lines.

Shipping lines choose their ports based on a number of factors including proximity to markets, physical characteristics, availability of inland transportation, port charges, and reliability of port services such as stevedoring. The port selection must also fit well with the carrier's overall strategy including the markets and trade routes served.

Carriers in turn offer their customers a package of cost and service attributes that include the reliability and efficiencies achievable based on the selected port or ports and service delivery options.

Studies of the ocean container market indicate that it is neither stagnant nor homogenous. Shippers' requirements change over time and the market can be segmented both geographically and by class of customer (e.g., freight forwarders, large shippers, small shippers, and consignees) in terms of the cost/service attributes.²

² Brooks, M.R. (1995), *Understanding the ocean container market – a seven country study*. Maritime Policy Management, 22(1), 39-49.

le marché des conteneurs maritimes. Ce port est cependant confronté à certaines décisions risquées en matière d'investissement. Pour évaluer cette hypothèse, l'auteur passera en revue différents documents d'universitaires et procédera à une analyse de statistiques dans laquelle les opérations de manutention de conteneurs des deux ports seront comparées.

Le présent rapport fait appel à des données sur les conteneurs provenant de deux sources : la base de données de Statistique Canada sur l'origine/la destination (O/D) du fret maritime international et les données du PIERS de la Journal of Commerce (fournies par l'Administration du transport maritime du département américain des Transports). L'unité de mesure ici utilisée est les unités équivalentes à vingt pieds (UEV) pour les conteneurs remplis de marchandises ou l'UEV plein (c'est-à-dire qu'il n'y a pas de conteneur vide). Les données couvrent une période de 10 ans échelonnés de 1987 à 1996. Il y a des limites à la comparabilité de ces données. Les données du PIERS font appel au pays d'exportation/d'importation, tandis que celles de Statistique Canada font appel au pays du port de chargement/déchargement. Pour calculer les UEV par région du globe à partir des données de Statistique Canada, l'auteur a réparti les UEV chargés/déchargés à des ports canadiens par un navire faisant escale dans plus d'une région du globe à l'aide du tonnage conteneurisé expédié à chaque région ou reçu de chaque région. Les limites susmentionnées ne devraient pas avoir beaucoup de répercussions sur l'analyse.

Conteneurs, clients et économies d'échelle

La recherche par les ports d'une augmentation de leurs volumes de conteneurs est davantage axée sur les compagnies de transport maritime que sur les expéditeurs. Il est possible que la mesure du succès d'un port pour conteneurs soit le nombre de conteneurs qu'on y manutentionne. Un port atteint cependant d'abord le succès en attirant les compagnies et en les incitant ensuite à y accroître leurs activités de manutention des conteneurs par l'entremise de programmes comme des programmes d'établissement de prix au volume et de commercialisation qui assurent la promotion du port et des transporteurs par eau.

Les compagnies de transport maritime choisissent leurs ports suivant un certain nombre de facteurs, y compris la proximité des ports par rapport aux marchés, leurs caractéristiques physiques, les moyens de transport vers l'intérieur dont on y dispose, les droits portuaires et la fiabilité des services portuaires comme les services de manutention. La sélection des ports doit aussi bien cadrer avec la stratégie globale d'un transporteur, ce qui inclut les marchés et les itinéraires commerciaux qu'il dessert.

Les transporteurs offrent en retour à leurs clients un ensemble de formules en matière de coûts et de services qui inclut la fiabilité et des gains d'efficacité réalisables à partir du ou des ports sélectionnés et des options en matière de prestation de services.

Les études du marché des conteneurs maritimes indiquent que ce dernier n'est ni homogène ni stagnant. Les exigences des expéditeurs changent avec le temps et le marché peut être segmenté géographiquement et par catégorie de clients (transitaires, gros expéditeurs, petits expéditeurs et consignataires, par exemple) au niveau des formules en matière de coûts/de services.²

² Brooks, M.R. (1995), *Understanding the ocean container market – a seven country study*. Maritime Policy Management, 22(1), 39-49.

While cost is always a consideration, it need not be a determining factor in carrier choice, particularly when customers perceive little cost difference among carriers. Carriers can differentiate their services and attract customers with such non-cost factors as service reliability, frequency and after sales service (e.g., accuracy of documentation, quality of telephone help). Indeed a 1995 poll by Containerisation International found the number three requirement on shippers' top 10 list was port of coverage and the sequence of calls preceding the shipper's destination.

Segmentable markets and non-cost carrier selection criteria suggest that pursuing a lowest-cost service strategy may make a carrier vulnerable to competitors that can identify and exploit niche markets, or that can expand and diversify their product lines (i.e., combinations of cost and service options) to appeal to a wider customer base. Shipping lines may achieve such diversification in their product lines by adding new services³ or through mergers and strategic alliances. This may be one reason why 1996 was a record year for mergers and alliances, another reason is the cost savings that are possible when resources are combined.⁴

Taking a scale economy approach to cost reduction may also have risks. The concept of scale economies for shipping is generally accepted as sound economic theory. Larger ships are built at a lower cost per gross registered ton (GRT) than smaller ships and have lower running costs per GRT. Indeed, Drewry Shipping Consultants recently estimated that the annual operating and voyage costs of a 6000 TEU super-post-Panamax ship are 21% less per TEU slot than those of a optimized 4000 TEU Panamax container ship.⁵ However, the larger ships normally gain their unit cost advantages by increasing overall capital cost, with ships of 6000 TEU capacity costing up to \$100 million according to Drewry.

Shipping lines may compensate for this higher capital by purchasing fewer ships thus limiting service frequency even though overall service capacity may increase. Such lines may lose customers due to the lower service frequency and have to discount rates to attract other customers. Lower than expected revenues result in an inability to service a bloated debt load and can lead to the demise of the shipping line.⁶

Ship size is not the only factor that affects the economics of container ship services. Lim (1994)⁷ in comparing the revenues and expenses of different size container vessels could find no empirical evidence of unit

Même si les coûts constituent toujours un facteur à prendre en considération, cela ne constitue cependant pas un facteur déterminant au niveau du choix d'un transporteur, surtout lorsque les clients considèrent que les différences de coûts entre les transporteurs sont petites. Les transporteurs peuvent différencier leurs services et attirer des clients à l'aide des facteurs autres que les coûts comme la fiabilité et la fréquence du service et le service après-vente (l'exactitude de la documentation et la qualité de l'aide fournie par téléphone par exemple). Un sondage réalisé en 1995 par Containerisation International a en effet révélé que la troisième plus importante exigence sur la liste des 10 principales exigences des expéditeurs était le port de couverture et l'ordre des escales qui précèdent la destination d'un transporteur.

Les marchés qu'il est possible de segmenter et les critères de sélection d'un transporteur autres que les coûts laissent entendre que poursuivre une stratégie en matière de services bon marché peut rendre un transporteur vulnérable face à ses concurrents capables d'identifier et d'exploiter des marchés à créneaux ou d'élargir et de diversifier leurs lignes de produits (comme les combinaisons d'options en matière de coûts et de services) pour attirer une plus vaste clientèle. Les compagnies de transport maritime peuvent réaliser pareille diversification à l'intérieur de leurs lignes de produits en ajoutant de nouveaux services³ ou par l'entremise de fusions et d'alliances stratégiques. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles 1996 a été une année record sur le plan des fusions et des alliances, record qu'on explique aussi par les économies de coûts qu'il est possible de réaliser en combinant des ressources.⁴

L'adoption d'une approche fondée sur les économies d'échelle vis-à-vis de la réduction des coûts peut aussi comporter des risques. On considère généralement que le concept d'économies d'échelle pour le transport maritime constitue une solide théorie économique. La construction de gros navires coûte moins cher par tonneau de jauge brute (TJB) que la construction de petits navires et les frais d'exploitation par TJB des premiers sont moins élevés. Drewry Shipping Consultants a en effet récemment estimé que les coûts annuels d'exploitation et de traversée d'un superporte-conteneurs post-Panamax de 6 000 UEV sont de 21 % inférieurs par cellule d'UEV à ceux d'un porte-conteneurs Panamax de 4 000 UEV.⁵ Les propriétaires de gros navires réalisent cependant les avantages de leurs coûts unitaires en accroissant leurs dépenses globales d'investissement, c'est-à-dire en faisant construire des navires d'une capacité de 6 000 UEV qui coûtent jusqu'à 100 millions de dollars selon Drewry.

Les compagnies de transport maritime peuvent compenser cet investissement plus élevé en achetant moins de navires, ce qui limite la fréquence de leur service, même si leur capacité utile peut globalement augmenter. Ces compagnies peuvent perdre des clients en raison d'une diminution de la fréquence de leur service et doivent abattre leurs taux pour attirer d'autres clients. Des recettes moins élevées que prévu les empêchent d'assurer le service d'un fardeau de dettes qui s'en trouve gonflé et peuvent entraîner leur disparition.⁶

La taille des navires n'est pas le seul facteur qui a une influence sur la rentabilité des services de transport par porte-conteneurs. Lim (1994)⁷, en comparant les recettes et les dépenses de porte-conteneurs de tailles différentes, n'a pu

³ For example Maersk's decision to add direct service to Montreal.

⁴ Tirschwell, P. (1998). Mergers reshape shipping. *Journal of Commerce*, 5 January 1998, P8.

⁵ Damas, P. (1996) Big...bigger...super-post-Panamax. *American Shipper* 38 (11) 61.

⁶ Lim, S.-M. (1996) Round-the-world service: the rise of Evergreen and the fall of U.S. Lines. *Maritime Policy & Management*, 23(2), 119-144.

⁷ Lim, S.-M. (1994). *Economies of container ship size*. *Maritime Policy & Management*, 21(2), 149-160.

³ La décision de Maersk, par exemple, d'ajouter un service direct jusqu'à Montréal.

⁴ Tirschwell, P. (1998). Mergers reshape shipping. *Journal of Commerce*, 5 janvier 1998, p. 8.

⁵ Damas, P. (1996) Big...bigger...super-post-Panamax. *American Shipper* 38 (11), 61.

⁶ Lim, S.-M. (1996) Round-the-world service: the rise of Evergreen and the fall of U.S. Lines. *Maritime Policy & Management*, 23(2), 119-144.

⁷ Lim, S.-M. (1994). *Economies of container ship size*. *Maritime Policy & Management*, 21(2), 149-160.

cost decreases on a TEU-mile basis for larger size ships because non-cost related factors conspired to eliminate their scale economies. Factors such as route characteristics, prevailing freight rates, load factors and operating days can affect the economics of container shipping and are independent of ship size. Even for vessels operating on the same route, differences in the ships' purchase prices may bias unit costs (TEU-mile) in favour of a smaller vessel. Introducing larger container ships on some routes may also exacerbate over tonnage and increase downward pressures on freight rates for all ships that ply those routes.

Still the trend to larger container vessels continues unabated. The number of existing container ships and ships on order with over 2500 TEU capacity grew by 55.9% from November 1, 1990 to November 1, 1994, while ships with less than 2500 TEU capacity increased just 16.0%. Slot capacity provided by these larger ships increased by 73.0% in the same period, suggesting that the growth has been in ships much larger than 2500 TEUs.⁸ The growth has really been phenomenal in ships of 3250 to 4249 TEU capacity which went from 68 ships in service at the end of 1991 to 170 ships by the end of 1996. Ships over 4250 TEU capacity increased from 8 to 66 ships in service during the same period.⁹ However, while the growth rate for large container ships (2500+ TEUs) may be increasing faster than for medium sized container ships (1000-2499 TEUs), there are more of the latter and shipyards build more medium sized ships each year than mega-ships.¹⁰ This suggests that larger ships do not meet all the market needs envisaged by carriers.

In Europe, this trend to larger ships has indeed had an impact, setting in motion a trend to coastal port locations with inland urban ports either losing container volumes or relocating most of their own container handling capacity downstream to new coastal port locations. The new coastal port locations save transit time, particularly for larger ships as they do not have to await locks or high water to navigate confined channels.

Hamburg and Antwerp, however, have resisted the trend to coastal port locations with container volumes that have risen from 2.2 million TEUs and 1.8 million TEUs, respectively, in 1991 to 2.9 million TEUs and 2.3 million TEUs in 1995.¹¹ Antwerp's success has been attributed to a strong concentration of port based industries and extensive transport links with the hinterland, while Hamburg is a cargo transshipment centre with Free Port status and strong trading links with the Far East.¹² Unlike

trouver de preuve empirique de la diminution des coûts unitaires l'UEV-le mille pour les navires de grande taille parce que des facteurs reliés à autre chose que les coûts concourraient à éliminer leurs économies d'échelle. Les facteurs comme les caractéristiques des itinéraires, les taux courants de transport, les coefficients de chargement et les jours d'exploitation peuvent influencer la rentabilité du transport maritime de conteneurs et dépendent de la taille des navires. Même dans le cas des navires opérant sur le même itinéraire, les différences au niveau des prix d'achat des bâtiments peuvent favoriser les petits navires sur le plan des coûts unitaires (l'UEV-le mille également). La mise en service sur certains itinéraires de gros porte-conteneurs peut aussi aggraver le surtonnage et accroître les pressions à la baisse sur les taux de transport, et ce, pour tous les navires qui desservent ces itinéraires.

La tendance aux gros porte-conteneurs se maintient néanmoins. Le nombre de porte-conteneurs existants et de navires d'une capacité de plus de 2 500 UEV inscrits sur les carnets de commande des chantiers maritimes a augmenté de 55,9 % entre le 1^{er} novembre 1990 et le 1^{er} novembre 1994, tandis que le nombre de bâtiments d'une capacité inférieure à 2 500 UEV augmentait de tout juste 16,0 %. La capacité en cellules fournie par les gros navires en question a augmenté de 73,0 % durant la même période, ce qui laisse entendre que la croissance s'est située au niveau des navires beaucoup plus gros que les navires d'une capacité de 2 500 UEV⁸. La croissance a vraiment été phénoménale au niveau des navires d'une capacité de 3 250 à 4 249 UEV, dont le nombre en service est passé de 68 à la fin de 1991 à 170 avant la fin de 1996. Le nombre de navires en service d'une capacité de plus de 4 250 UEV a grimpé de 8 à 66 durant la même période⁹. Si le taux de croissance observé pour les gros porte-conteneurs (d'une capacité de 2 500 UEV et plus) peut cependant à l'heure actuelle augmenter plus rapidement que le taux de croissance enregistré pour les porte-conteneurs de taille moyenne (de 1 000 à 2 499 UEV), ces derniers bâtiments sont plus nombreux et les chantiers maritimes construisent chaque année plus de navires de taille moyenne que de méganavires¹⁰. Cela laisse entendre que les gros navires ne répondent pas à tous les besoins du marché prévus par les transporteurs.

En Europe, cette tendance aux gros navires a de fait des répercussions, amorçant elle-même une tendance aux emplacements portuaires situés sur la côte, les ports des villes de l'intérieur perdant certains volumes de conteneurs ou déménageant la majeure partie de leur propre capacité de manutention des conteneurs en aval vers de nouveaux emplacements portuaires situés sur la côte justement. Les nouveaux emplacements portuaires situés sur la côte épargnent du temps de transit aux gros navires en particulier, étant donné que ces derniers n'ont pas à attendre l'éclusage ou la marée haute pour évoluer à l'intérieur de chenaux restreints.

Hamburg et Anvers ont cependant jusqu'ici résisté à la tendance aux emplacements portuaires situés sur la côte, leurs volumes de conteneurs ayant grimpé respectivement de 2,2 millions d'UEV et de 1,8 million d'UEV en 1991 à 2,9 millions d'UEV et à 2,3 millions d'UEV en 1995¹¹. On attribue le succès d'Anvers à la forte concentration d'entreprises installées dans ce port et à des liaisons étendues sur le plan des transports avec l'arrière-pays, tandis qu'Hamburg est un centre de transbordement de marchandises ayant le statut de port franc et

⁸ *Containerisation International Yearbook. (1991 and 1995). Table 3.*

⁹ *Lloyd's Shipping Economist (1997). Poorer prospects for larger vessels. 19(11) 12-15.*

¹⁰ *Based on a comparison of the numbers in reference 9 and the article "Large tonnage hits small containerships". Lloyd's Shipping Economist 19 (5) 12-15.*

¹¹ *Containerisation Annual Yearbook. 1997.*

⁸ *Containerisation International Yearbook. (1991 et 1995). Tableau 3.*

⁹ *Lloyd's Shipping Economist (1997). Poorer prospects for larger vessels. 19(11), 12-15.*

¹⁰ *À partir d'une comparaison des chiffres dans la référence 9 et de l'article « Large tonnage hits small containerships ». Lloyd's Shipping Economist 19 (5), 12-15.*

¹¹ *Containerisation Annual Yearbook. 1997.*

other upstream European ports, Hamburg and Antwerp are geo-politically constrained from opening coastal port operations and are therefore likely to continue to resist such change.

In summary, the literature suggests that while the global trend to larger container ships is well established, such ships are not an industry panacea. Shipping lines that choose to use the larger ships must continue to balance the customer's demand for frequent service with the increase in unit capacity (TEU slots per ship) while maintaining compensatory freight rates. Lines are attempting this through mergers, alliances and service extensions. Mid-sized container ships have a role in enabling lines to differentiate their service by calling with greater frequencies and at ports not easily accessible to the larger ships. Maersk Lines' initiation of direct weekly service from Northern Europe to Montreal, in alliance with Sea-Land Services and P&O Nedlloyd, particularly demonstrates this concept, as Maersk often leads in the race for mega-ships.

The North American Ocean Container Shipping Market

In 1996, North American ports (excluding Mexico and Alaska) handled 14.5 Million full TEUs (i.e., containers with cargo) in trade with overseas ports. In the decade 1987 to 1996, this market has grown at an average annual rate of 5.9%. In terms of world regions, Asia and Oceania was by far the most important origin/destination (O/D) with 56.1% of the full TEUs in 1996, followed by Europe with 24.1%.

de solides liaisons commerciales avec l'Extrême-Orient¹². Contrairement à d'autres ports européens en amont, les ports de Hambourg et d'Anvers ne peuvent géopolitiquement inaugurer des services portuaires sur la côte et sont donc susceptibles de continuer à résister à un tel changement.

En résumé, la documentation laisse entendre que la tendance globale aux gros porte-conteneurs est bien ancrée, mais que ces navires ne sont pas pour l'industrie une panacée. Les compagnies de transport maritime qui choisissent d'utiliser les gros navires doivent continuer à maintenir l'équilibre entre la demande de la clientèle en faveur d'un service fréquent et l'augmentation de la capacité en unités (en cellules d'UEV par navire), tout en conservant des taux de transport compensatoires. Les compagnies s'y efforcent actuellement par l'entremise de fusions, d'alliances et d'extensions de leur service. Les porte-conteneurs de taille moyenne auront un rôle à jouer s'ils veulent permettre aux compagnies de distinguer leur service en faisant escale à des fréquences plus élevées et en le faisant à des ports auxquels les gros navires n'ont pas facilement accès. L'inauguration par Maersk d'un service hebdomadaire direct de l'Europe du Nord à Montréal, à la suite d'une alliance avec Sea-Land Services et P&O Nedlloyd, prouve ce concept, étant donné que Maersk mène souvent dans la course aux méganavires.

Le marché nord-américain du transport par eau des conteneurs

En 1996, les ports nord-américains (sauf ceux du Mexique et de l'Alaska) ont manutentionné 14,5 millions d'UEV pleins (c'est-à-dire de conteneurs remplis de marchandises) dans le cadre du commerce avec des ports d'outre-mer. Durant la décennie 1987 à 1996, ce marché s'est développé à un rythme de 5,9 % en moyenne annuellement. Pour ce qui est des régions du globe, l'Asie et l'Océanie ont été de loin en 1996 l'origine/la destination (O/D) la/les plus importante/s avec 56,1 % des UEV pleins et ont été suivies sur ce plan par l'Europe, avec 24,1 %.

Figure 3.1

Full TEUs to/from Overseas Ports and Countries (1987-1996, Millions of TEUs)

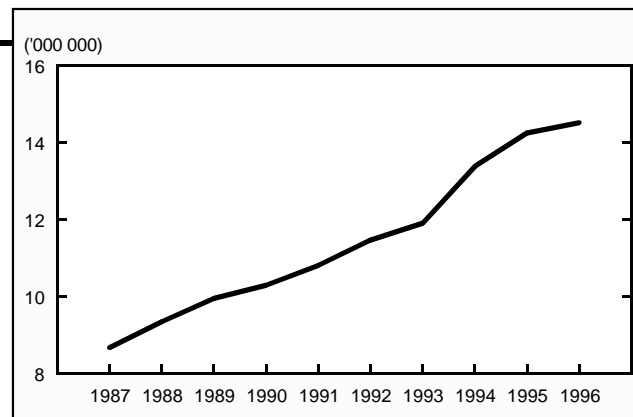


Figure 3.1

Nombre d'UEV pleins à destination/provenance de ports et de pays d'outre-mer (1987 à 1996, en millions d'UEV)

¹² Baird, A.J. (1996). *Containerisation and the decline of the upstream urban port in Europe*. *Maritime Policy & Management*, 23(2), 145-156.

¹² Baird, A.J. (1996). *Containerisation and the decline of the upstream urban port in Europe*. *Maritime Policy & Management*, 23(2), 145-156.

Ports on the Pacific coast, which handled 80.9% of the full TEUs originating in or destined to Asia and Oceania, accounted for 49.1% of the total traffic. Atlantic coast ports handled 44.4% of the full TEUs because they dominated the traffic to and from Europe and South and Central America. Ports on the Gulf Coast handled almost all of the remaining TEUs as Great Lakes ports handled just 410 TEUs from/to overseas ports in 1996.

From 1987 to 1996, growth rates for container traffic varied significantly among world regions. Traffic to/from South and Central America and the Middle East and Africa led the world regions with average annual growth rates of 12.1% and 9.7%, respectively. Europe had the lowest average annual growth rate at 3.3%, while container traffic to/from Asia and Oceania grew at an average annual rate of 5.6%.

Millions of Full TEUs Handled at North American Ports by World Region of Origin/Destination in 1996

World Region	North American Coast			
	Atlantic	Pacific	Gulf	Total
Asia and Oceania	1.51	6.59	0.04	8.14
Europe	2.81	0.28	0.41	3.50
South and Central America*	1.69	0.22	0.42	2.34
Middle East and Africa	0.42	0.04	0.07	0.53
North America N.E.S.	0.01	-	-	0.01
Total	6.44	7.13	0.95	14.52

* Includes Mexico

Canadian ports handled 10.0% of the full TEUs handled by North American ports in 1996. However, the proportion by world region varied widely, ranging from 2.1% of the rapidly growing South and Central American market to 24.6% of the more slowly growing European market. Canada's share of the markets for Asia and Oceania, and Middle East and Africa were 6.2% and 5.9%, respectively.

Canada's eastern ports (Montreal, Halifax and others) were particularly active in the European market, handling 30.1% of the full TEUs exchanged between Europe and North America's Atlantic Coast in 1996.

Comparing Canada's East Coast Ports to U.S. East Coast Ports

The decade 1987 to 1996 saw 74% growth in the number of full TEUs handled by ports on the Atlantic Coast of North America from ports overseas (i.e., excludes Canada-U.S. traffic). However, the growth rates varied significantly among ports from -25% for Baltimore, Maryland, to 2,493% for the port of Wilmington, Delaware.

The growth rates for Canada's two main Atlantic ports also varied significantly with full TEUs for this overseas market increasing 60% at Montreal and decreasing 9% at Halifax. (Including Canada-US traffic, Halifax's total

Les ports de la côte du Pacifique, qui ont manutentionné 80,9% des UEV pleins en provenance ou à destination de l'Asie et de l'Océanie, représentaient 49,1% du trafic total. Les ports de la côte atlantique ont manutentionné 44,4 % des UEV pleins parce qu'ils dominaient le trafic à destination et en provenance de l'Europe et de l'Amérique du Sud et centrale. Les ports de la côte du Golfe ont manutentionné presque tous les autres UEV, étant donné que les ports des Grands Lacs n'ont manutentionné en 1996 que 410 UEV en provenance/à destination de ports d'outre-mer.

De 1987 à 1996, les taux d'augmentation du trafic des conteneurs ont beaucoup varié entre les régions du globe. Le trafic à destination/en provenance de l'Amérique du Sud et centrale et du Moyen-Orient et de l'Afrique a dominé les régions du globe, les taux annuels d'augmentation y étant en moyenne de 12,1 % et de 9,7 % respectivement. L'Europe a eu le taux annuel d'augmentation le plus faible en moyenne, 3,3%, tandis que le taux annuel d'augmentation du trafic des conteneurs à destination/en provenance de l'Asie et de l'Océanie croissait, en moyenne également, de 5,6 %.

Nombre d'UEV pleins manutentionnés à des ports nord-américains par région du globe d'origine/de destination en 1996 (en million)

Région du globe	Côte de l'Amérique du Nord			
	Atlantique	Pacifique	Golfe	Total
Asie et Océanie	1,51	6,59	0,04	8,14
Europe	2,81	0,28	0,41	3,50
Amérique du Sud et centrale*	1,69	0,22	0,42	2,34
Moyen-Orient et Afrique	0,42	0,04	0,07	0,53
Amérique du Nord – NSA	0,01	-	-	0,01
Total	6,44	7,13	0,95	14,52

*Ce qui inclut le Mexique

En 1996, les ports canadiens ont manutentionné 10,0 % des UEV pleins dont la manutention a été effectuée à des ports nord-américains. La proportion par région du globe a cependant beaucoup varié, cette proportion allant de 2,1 % du marché d'Amérique du Sud et centrale, qui croît rapidement, à 24,6% du marché européen, qui croît plus lentement. La part du Canada des marchés pour l'Asie et l'Océanie et pour le Moyen-Orient et l'Afrique a été de 6,2 % et de 5,9 % respectivement.

Les ports de l'est du Canada (Montréal, Halifax et les autres) ont été particulièrement actifs sur le marché européen, manutentionnant 30,1 % des UEV pleins qui ont été échangés entre l'Europe et la côte atlantique de l'Amérique du Nord en 1996.

Comparaison des ports de la côte est du Canada à ceux de la côte est des États-Unis

Le nombre d'UEV pleins provenant de ports d'outre-mer (ce qui exclut le trafic canado-américain) manutentionnés par les ports de la côte atlantique d'Amérique du Nord a augmenté de 74 % durant la décennie 1987 à 1996. Les taux d'augmentation ont cependant beaucoup varié entre les ports, allant de -25 % pour le port de Baltimore, au Maryland, à 2 493 % pour le port de Wilmington, au Delaware.

Les taux d'augmentation pour les deux principaux ports canadiens de l'Atlantique ont aussi beaucoup varié, le nombre d'UEV pleins pour le marché d'outre-mer croissant de 60 % à Montréal et diminuant de 9 % à Halifax. (Si l'on y inclut le trafic

TEUs (full and empty) increased 7% during this period with strong growth in traffic with US ports.) In 1996, the two ports ranked third and ninth among ports on the Atlantic Coast of North America in terms of TEUs.

Full TEUs Handled at Atlantic Coast Ports in 1996 and 1987 with Overseas Ports/Countries of Origin/Destinations

Port	TEUs 1996	TEUs 1987	Increase from '87 to '96 %
NY/NJ	1 530 622.3	1 143 924.0	34%
Charleston, S.C.	800 050.9	379 746.6	111%
Montreal, P.Q.	745 760.4	465 223.0	60%
Norfolk, VA	680 175.5	310 353.5	119%
Miami FL	503 858.1	190 610.7	164%
Savannah, GA	455 695.3	284 423.1	60%
Port Everglades, FL	422 153.1	123 261.9	242%
Baltimore, MD	275 815.5	368 624.0	-25%
Halifax, N.S.	229 857.8	252 181.0	-9%
Jacksonville, FL	185 403.5	78 336.9	137%
Other Canada	25 232.1	23 245.9	74%
Other U.S.A.	585 777.6	313 204.3	87%
Total	6 440 402.3	4 019 705.7	64%

The factors that determine a container port's potential include: natural endowments (navigating and landside access and space); man-made endowments (docks, cranes, intermodal infrastructure); human factors (labour harmony and productivity, legislative environment, port tariffs and fees); and perhaps most importantly location. Location determines the port's market potential given the other necessary endowments.

In theory, the Canadian ports could compete for all North American container traffic with an Atlantic Coast O/D. However, it is more instructive to compare these ports against those ports that are more likely to compete within the same markets. To identify these competitors, it is useful to consider the markets that could be well served by the two Canadian ports based on their locations.

The world's busiest container ports are all well situated in terms of centrality and intermediacy. Centrality is the port's location near a strong traffic-generating local or immediate hinterland, while intermediacy is its location along the path between two pairs of distantly located traffic-generating regions.¹³ However, these concepts, particularly centrality, are very much affected by scale.

For example, Halifax's immediate hinterland could be restricted to just Halifax county or extended by good intermodal connections to include the Atlantic provinces and the New England states. Montreal's hinterland could be similarly restricted to metropolitan Montreal or

¹³ Fleming, D.K. (1997). *World container port rankings*. Maritime Policy & Management, 24(2), 175-181.

canado-américain, le nombre total d'UEV (pleins et vides) à Halifax a crû de 7 % durant cette période, l'augmentation du trafic avec les ports américains ayant été élevée.) En 1996, les deux ports se sont classés au troisième et au neuvième rangs des ports de la côte atlantique d'Amérique du Nord pour ce qui est du nombre d'UEV.

Nombre d'UEV pleins manutentionnés aux ports de la côte atlantique en 1996 et 1987 avec ports/pays d'outre-mer d'origine/de destination

Port	UEV en 1996	UEV en 1987	Augmentation de 1987 à 1996 en %
NY/NJ	1 530 622,3	1 143 924,0	34 %
Charleston, Caroline du Sud	800 050,9	379 746,6	111 %
Montréal, Québec	745 760,4	465 223,0	60 %
Norfolk, Virginie	680 175,5	310 353,5	119 %
Miami, Floride	503 858,1	190 610,7	164 %
Savannah, Georgie	455 695,3	284 423,1	60 %
Port Everglades, Floride	422 153,1	123 261,9	242 %
Baltimore, Maryland	275 815,5	368 624,0	-25 %
Halifax, N.-É.	229 857,8	252 181,0	-9 %
Jacksonville, Floride	185 403,5	78 336,9	137 %
Autres ports du Canada	25 232,1	23 245,9	74 %
Autres ports des États-Unis	585 777,6	313 204,3	87 %
Total	6 440 402,3	4 019 705,7	64 %

Les facteurs qui déterminent les possibilités d'un port pour conteneurs incluent ses atouts naturels (l'accès par eau et par terre et l'espace de navigation et la superficie terrestre dont il dispose), ses atouts artificiels (ses bassins, ses grues et son infrastructure intermodale), des facteurs humains (l'harmonie au niveau de ses relations de travail et la productivité de sa main-d'œuvre, le cadre législatif qui y est en vigueur, ses tarifs et ses droits portuaires) et, ce qui importe peut-être le plus, son emplacement. L'emplacement détermine les possibilités commerciales d'un port, compte tenu des autres atouts dont il a besoin.

En théorie, les ports canadiens pourraient affronter la concurrence pour tout le trafic nord-américain des conteneurs ayant pour O/D la côte atlantique. Il est toutefois plus instructif de comparer ces ports aux ports davantage susceptibles de leur faire concurrence sur les mêmes marchés. Pour identifier ces concurrents, il est utile d'examiner les marchés qui pourraient être bien desservis par les deux ports canadiens à partir de leur emplacement respectif.

Les ports pour conteneurs les plus achalandés au monde sont tous bien situés sur le plan de la « centralité » et de l'« intermédiarité ». Centralité signifie qu'un port est situé à proximité d'un arrière-pays local ou immédiat générant beaucoup de trafic, tandis qu'intermédiarité signifie qu'il est situé le long de la voie reliant deux paires de régions distantes générant du trafic¹³. L'échelle a cependant beaucoup d'influence sur ces concepts, sur la centralité en particulier.

On pourrait, par exemple, restreindre l'arrière-pays immédiat de Halifax au seul comté de Halifax ou l'élargir par de bonnes liaisons intermodales pour y inclure les provinces de l'Atlantique et les États de la Nouvelle-Angleterre. On pourrait également restreindre l'arrière-pays de Montréal à l'agglomération urbaine

¹³ Fleming, D.K. (1997). *World container port rankings*. Maritime Policy & Management, 24(2), 175-181.

extended to include Ontario, Quebec and the U.S. Census Region known as the Middle Atlantic (New York, Pennsylvania and New Jersey). The resulting markets have vastly different consumption and production levels (i.e. traffic-generating potential).

For Halifax, the extended market would have a 23-fold increase in population and a 96-fold increase in the value of manufacturing shipments. For Montreal, there would be a 10-fold increase in population and a 26-fold increase in the value of manufacturing shipments. For these extended hinterlands, the Canadian ports must compete with: NY/NJ (NY/NJ), which resides within the US Middle Atlantic; Baltimore, which resides on Middle Atlantic's border; and Norfolk, which has been an effective competitor with Baltimore for this traffic. Halifax and Montreal could also compete with one another for containers in the New England, Middle Atlantic, Ontario, and Quebec markets.

The Impact of Extending the Ports' Hinterlands

	Manufacturing shipments 1994 (US \$ Billion)	Population 1996 ('000)
Halifax port:		
Halifax county	1.7	343.0
Nova Scotia	4.8	909.3
Atlantic Canada	12.7	2,333.8
Atlantic Canada and New England States	168.0	7,774.9
Port of Montreal:		
Montreal	24.9	3,326.5
Quebec	74.9	7,138.8
Quebec and Ontario	237.7	17,892.4
Quebec, Ontario and US Middle Atlantic	638.9	34,631.1

Sources: Statistics Canada's 1996 Census and Annual Survey of Manufacturers. US Bureau of Census Population Estimates Program (SU-96-11) and Annual Census of Manufacturing

To assess the Canadian ports' potential in terms of intermediacy, it is necessary to consider the pairings of traffic-generating regions in North American and world regions overseas. The main North American region of interest to the Canadian ports, is the U.S. Census East North Central Region (Wisconsin, Michigan, Illinois, Indiana and Ohio). The traffic-generation potential of this region is huge with its population of 23.9 million in 1996 and manufacturing shipments of \$US 815.2 billion in 1994. Both Canadian ports have excellent rail connections to this important market.

The most important world regions for the Canadian ports are Europe, which in 1996 accounted for 97% of Montreal's overseas container traffic, and Europe and Asia and Oceania, which together accounted for 88% of Halifax's overseas container traffic.

de Montréal même ou l'élargir pour y inclure l'Ontario, le Québec et la région de recensement des États-Unis appelée centre de la côte atlantique (les États de New York, de la Pennsylvanie et du New Jersey). Les niveaux de consommation et de production sont très différents (c'est-à-dire que les possibilités de générer du trafic sont très différentes) sur les marchés s'y rattachant.

Pour Halifax, la population augmenterait 23 fois et la valeur des expéditions de biens manufacturés, 96 fois dans le marché élargi. Pour Montréal, la population décuplerait et la valeur des expéditions de biens manufacturés augmenterait 26 fois. Les ports canadiens doivent rivaliser pour ces arrière-pays étendus avec les ports de NY/NJ (NY/NJ), situé dans le centre de la côte atlantique des États-Unis, de Baltimore, qui se trouve à la frontière du centre de la côte atlantique, et de Norfolk, qui s'est avéré jusqu'ici avec Baltimore un concurrent efficace pour ce trafic. Halifax et Montréal pourraient aussi se faire concurrence pour les conteneurs sur les marchés de la Nouvelle-Angleterre, du centre de la côte atlantique, de l'Ontario et du Québec.

Les répercussions de l'élargissement des arrière-pays des ports

	Expéditions de biens manufacturés en 1994 (en milliard \$US)	Population en 1996 ('000)
Port de Halifax :		
Comté de Halifax	1,7	343,0
Nouvelle-Écosse	4,8	909,3
Canada atlantique	12,7	2 333,8
Canada atlantique et États de la Nouvelle-Angleterre	168,0	7 774,9
Port de Montréal		
Montréal	24,9	3 326,5
Québec	74,9	7 138,8
Québec et Ontario	237,7	17 892,4
Québec, Ontario et centre de la côte atlantique des États-Unis	638,9	34 631,1

Sources : le Recensement de 1996 et l'Enquête annuelle des manufactures de Statistique Canada et le Census Population Estimates Program (SU-96-11) et l'Annual Census of Manufacturing du Bureau du recensement des États-Unis (US Bureau of Census)

Pour évaluer les possibilités des ports canadiens au niveau de l'intermédierité, il faut examiner les paires de régions qui génèrent du trafic en Amérique du Nord et de régions du globe situées outre-mer. La principale région nord-américaine d'intérêt pour les ports canadiens est la région de recensement du centre nord-est des États-Unis (les États du Wisconsin, du Michigan, de l'Illinois, de l'Indiana et de l'Ohio). Les possibilités de cette région de générer du trafic sont énormes, compte tenu de sa population de 23,9 millions d'habitants en 1996 et d'expéditions de biens manufacturés d'une valeur de 815,2 milliards de dollars américains en 1994. Les deux ports canadiens possèdent d'excellentes liaisons ferroviaires qui les relient à cet important marché.

Les régions du globe les plus importantes pour les ports canadiens sont l'Europe, qui en 1996 représentait 97% du trafic des conteneurs pour trafic d'outre-mer à Montréal, et l'Europe et l'Asie et l'Océanie, qui ensemble représentaient 88 % du trafic des conteneurs pour trafic d'outre-mer à Halifax.

Montreal is the leading Atlantic coast gateway for full containers of European O/D, followed by NY/NJ. NY/NJ leads for the world regions of Asia and Oceania and the Middle East and Africa. Halifax is the fifth busiest port based on the 1996 data, for the Asia and Oceania region and the sixth busiest for the European region. The Central and South American market, which accounts for less than 1% of the full TEUs handled by Montreal and Halifax is dominated by Port Everglades and Miami, Florida, perhaps due to their southern location relative to the North American heartland.

Shares of Full TEUs Handled at Atlantic Coast Ports in 1996 by Region of Origin/Destination

Port	Europe	Middle East & Africa	Asia & Oceania	Central & South America	North America NES	Total
NY/NJ	24.3%	32.4%	34.3%	11.4%	0.1%	23.8%
Charleston, S.C.	12.9%	16.6%	18.5%	5.2%	0.0%	12.4%
Montreal, P.Q.	25.8%	3.7%	0.1%	0.1%	0.0%	11.6%
Miami FL	13.6%	14.2%	10.5%	4.7%	0.3%	10.6%
Norfolk, VA	2.2%	1.6%	5.5%	20.8%	0.0%	7.8%
Savannah, GA	3.6%	13.7%	15.4%	3.9%	0.0%	7.1%
Port Everglades, FL	1.7%	0.5%	0.1%	21.9%	0.0%	6.6%
Baltimore, MD	4.7%	8.3%	3.7%	3.0%	0.0%	4.3%
Halifax, N.S.	4.1%	3.4%	5.8%	0.6%	97.8%	3.6%
Jacksonville, FL	0.9%	0.1%	0.7%	8.8%	0.0%	2.9%
Other U.S.A.	0.2%	0.1%	0.0%	1.2%	0.8%	0.4%
Other Canada	6.1%	5.3%	5.5%	18.3%	1.0%	9.1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

From 1987 to 1996, the Canadian ports' performance in the European and the Asia and Oceania markets compared to the three main US ports competitors has been mixed. Montreal has surged ahead in the European market with an increase of 62% over the decade and has replaced NY/NJ as the number one port on the North Atlantic. Halifax has lost some ground in both the European and the Asia and Oceania markets, which continues to be dominated by NY/NJ. Norfolk has made significant gains in all markets and has overtaken Halifax in the Asia and Oceania market. It has more than doubled the full TEUs of European O/D over the decade and handled almost half the European volume handled by Montreal in 1996. Baltimore has lost significant ground in both the European and the Asia and Oceania markets.

Montréal est le principal point d'entrée sur la côte atlantique pour les conteneurs pleins dont l'origine/la destination est/sont européenne/s et est suivie sur ce plan par NY/NJ. NY/NJ mène pour les régions du globe de l'Asie et de l'Océanie et du Moyen-Orient et de l'Afrique. D'après les données de 1996, Halifax est le cinquième port le plus achalandé pour ce qui est du trafic des conteneurs de la région de l'Asie et de l'Océanie et le sixième port le plus achalandé pour ce qui est de celui de la région de l'Europe. Le marché d'Amérique centrale et du Sud, qui représente moins de 1 % des UEV pleins manutentionnés à Montréal et à Halifax, est dominé par Port Everglades et Miami, en Floride, peut-être à cause de leur situation méridionale par rapport au cœur du continent nord-américain.

Parts en pourcentage des UEV pleins manutentionnés aux ports de la côte atlantique en 1996 par région d'origine/de destination

Port	Europe	Moyen-Orient et Afrique	Asie et Océanie	Amérique centrale et du Sud	Amérique du Nord – NSA	Total
NY/NJ	24,3 %	32,4 %	34,3 %	11,4 %	0,1 %	23,8 %
Charleston, Caroline du Sud	12,9 %	16,6 %	18,5 %	5,2 %	0,0 %	12,4 %
Montréal, Québec	25,8 %	3,7 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	11,6 %
Miami, Floride	13,6 %	14,2 %	10,5 %	4,7 %	0,3 %	10,6 %
Norfolk, Virginie	2,2 %	1,6 %	5,5 %	20,8 %	0,0 %	7,8 %
Savannah, Georgie	3,6 %	13,7 %	15,4 %	3,9 %	0,0 %	7,1 %
Port Everglades, Floride	1,7 %	0,5 %	0,1 %	21,9 %	0,0 %	6,6 %
Baltimore, Maryland	4,7 %	8,3 %	3,7 %	3,0 %	0,0 %	4,3 %
Halifax, N.-É.	4,1 %	3,4 %	5,8 %	0,6 %	97,8 %	3,6 %
Jacksonville, Floride	0,9 %	0,1 %	0,7 %	8,8 %	0,0 %	2,9 %
Autres ports des États-Unis	0,2 %	0,1 %	0,0 %	1,2 %	0,8 %	0,4 %
Autres ports du Canada	6,1 %	5,3 %	5,5 %	18,3 %	1,0 %	9,1 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

De 1987 à 1996, la performance des ports canadiens sur les marchés d'Europe et de l'Asie et de l'Océanie comparativement à leurs trois principaux concurrents américains a été mitigée. Montréal a réalisé une poussée soudaine sur le marché européen, enregistrant une augmentation de 62 % au cours de la décennie, et a remplacé NY/NJ comme port numéro un dans l'Atlantique Nord. Halifax a perdu du terrain tant sur le marché européen que sur celui de l'Asie et de l'Océanie, qui continue à être dominé par NY/NJ. Norfolk a fait des gains importants sur tous les marchés et a rattrapé Halifax sur le marché de l'Asie et de l'Océanie. Le nombre d'UEV pleins dont l'origine/la destination est/sont européenne/s a plus que doublé au cours de la décennie dans le cas de Norfolk, où on a manutentionné presque la moitié du volume européen manutentionné à Montréal en 1996. Baltimore a perdu beaucoup de terrain aussi bien sur le marché européen que sur celui de l'Asie et de l'Océanie.

**Full TEUs by World Region for Canadian Ports
Relative to Main U.S. Competitors ('000 TEUs)**

Yr. - Port	Europe	Middle East & Africa	Asia & Oceania	South & Central America
96 - NY/ NJ	683.8	135.6	517.9	193.3
87 - NY/NJ	551.3	53.2	441.1	92.3
Increase 96/87	24%	155%	17%	97%
96 - Montreal	726.7	15.7	1.1	2.3
87 - Montreal	449.4	3.5	2.3	1.0
Increase 96/87	62%	347%	-54%	128%
96 - Norfolk, VA	381.4	59.4	159.4	80.0
87 - Norfolk, VA	188.9	17.9	88.2	15.4
Increase 96/87	102%	232%	81%	421%
96 - Baltimore, MD	133.6	34.7	56.2	51.3
87 - Baltimore, MD	218.8	34.0	86.5	29.3
Increase 96/87	-39%	2%	-35%	75%
96 - Halifax	115.2	14.3	87.6	10.4
87 - Halifax	137.9	7.9	100.4	3.6
Increase 96/87	-16%	81%	-13%	188%

NY/NJ, the Canadian port's largest competitor, has seen its full TEUs to/from overseas countries climb 34% over the decade. NY/NJ has a large local market, which according to one study, accounted for 68.1% of the TEUs handled by the port in 1994. The other main inland markets served by NY/NJ in that year were the Mid Atlantic (11.9% of TEUs), the Great Lakes area (8.0%) and New England (7.6%).¹⁴ Despite such a vibrant local market, the port complained to the U.S. Maritime Administration of containers diverted to Canada due to shippers' desire to circumvent U.S. regulations (e.g., filing of ocean rates) and lower port tariffs.¹⁵

However, NY/NJ's main concern with Canadian competition appears to have been its own draft limitations. The port's main channels (Kill van Kull, Newark Bay and Elizabeth Channel) have a limiting depth of 40 feet which causes ships such as Maersk's 4000 TEU M-class vessels to top-up or lighten their loads at Halifax or Norfolk.¹⁶ Despite contaminated dredge spoils, the port recently received approval and federal funding for 65% of the US\$621 million cost to dredge the channels to 45 feet.¹⁷ This may stem some of the diversion of containers through Canadian ports which NY/NJ estimates at 100,000 containers a year. In fairness to Canadian ports, it should be noted that the diversion of containers is not uni-directional. P.I.E.R.S. 1996 data show that the port of NY/NJ handled over 84,000 TEUs of Canadian origin/

¹⁴ Ashar, A. (1997) *Impact of Dredging New York Harbour*. *Transportation Quarterly* 51(1) 45-62.

¹⁵ *America Shipper*. *Canadian ports gain in transatlantic*. March 1997, 66-67

¹⁶ *Containerisation International*. *Dredgement day approaches* 29(7) 78-79

¹⁷ *Canadian Sailings*. 23 February 1998, 37

**UEV pleins par région du globe pour les ports canadiens
par rapport à leurs principaux concurrents américains (en milliers)**

An - Port	Europe	Moyen- Orient et Afrique	Asie et Océanie	Amérique du Sud et centrale
1996 - NY/NJ	683,8	135,6	517,9	193,3
1987 - NY/NJ	551,3	53,2	441,1	92,3
Augmentation de 1996/1987	24 %	155 %	17 %	97 %
1996 - Montréal	726,7	15,7	1,1	2,3
1987 - Montréal	449,4	3,5	2,3	1,0
Augmentation de 1996/1987	62 %	347 %	-54 %	128 %
1996 - Norfolk, Virginie	381,4	59,4	159,4	80,0
1987 - Norfolk, Virginie	188,9	17,9	88,2	15,4
Augmentation de 1996/1987	102 %	232 %	81 %	421 %
1996 - Baltimore, Maryland	133,6	34,7	56,2	51,3
1987 - Baltimore, Maryland	218,8	34,0	86,5	29,3
Augmentation de 1996/1987	-39 %	2 %	-35 %	75 %
1996 - Halifax	115,2	14,3	87,6	10,4
1987 - Halifax	137,9	7,9	100,4	3,6
Augmentation de 1996/1987	-16 %	81 %	-13 %	188 %

NY/NJ, le plus important concurrent des ports canadiens, a vu le nombre de ses UEV à destination/en provenance de pays d'outre-mer grimper de 34 % au cours de la décennie. NY/NJ possède un vaste marché local qui, selon une étude, représentait 68,1 % des UEV manutentionnés à ce port en 1994. Les autres principaux marchés intérieurs desservis par NY/NJ cette année-là étaient le centre de la côte atlantique (11,9 % des UEV), la région des Grands Lacs (8,0 % des UEV) et la Nouvelle-Angleterre (7,6 % des UEV)¹⁴. Malgré un marché local animé, le port de NY/NJ s'est plaint auprès de l'Administration du transport maritime des États-Unis du détournement de conteneurs vers le Canada en raison du désir de certains expéditeurs de contourner la réglementation américaine (qui oblige par exemple les transporteurs à déposer (dévoiler) leurs taux de fret océanique) et de la réduction des tarifs portuaires canadiens¹⁵.

La principale préoccupation de NY/NJ par rapport à la concurrence du Canada semble cependant jusqu'ici tenir à ses propres limites en matière de tirants d'eau. Ses principaux chenaux portuaires (Kill van Kull, Newark Bay et Elizabeth Channel) ont une profondeur limitée de 40 pieds, ce qui amène les navires comme les bâtiments de la classe M de 4 000 UEV de Maersk à compléter leur chargement ou à alléger leur chargement à Halifax ou à Norfolk¹⁶. Malgré des déblais de dragage contaminés, le port de NY/NJ a récemment reçu l'autorisation de draguer ses chenaux jusqu'à une profondeur de 45 pieds et a également reçu des fonds fédéraux pour acquitter 65 % du coût, 621 millions de dollars américains, de cette opération¹⁷. Cela peut endiguer dans une certaine mesure le détournement de conteneurs par les ports canadiens, que NY/NJ estime à 100 000 conteneurs par année. Pour être juste envers

¹⁴ Ashar, A. (1997) *Impact of Dredging New York Harbour*. *Transportation Quarterly* 51(1), 45-62.

¹⁵ *America Shipper*. *Canadian ports gain in transatlantic*. Mars 1997, 66-67.

¹⁶ *Containerisation International*. *Dredgement day approaches* 29(7), 78-79.

¹⁷ *Canadian Sailings*. 23 février 1998, 37.

destination in trade with countries overseas. Other US Atlantic ports handled a further 31,000 TEUs.

Canadian ports have traditionally been seen as low-cost alternatives to the U.S. ports. However, they do have significant locational advantages over the U.S. ports. Halifax is on the Great Circle route and is the closest North American port to Northern Europe (e.g., Antwerp, Rotterdam), with an ocean-distance advantage of 1150 kilometres over NY/NJ the closest of its U.S. competitors. The opening of the Sarnia tunnel in 1995 has given Halifax direct access to the U.S. Midwest. This resulted in a 40% gain in the number of containers carried by the tunnel's owner, Canadian National, between Halifax and the U.S. in 1997 over 1996.¹⁸ The port's 60-foot channel depths are the deepest on the Atlantic coast. Only two other Atlantic ports, Baltimore and Norfolk have the 50-foot channels necessary to accommodate a fully laden 6000 TEU container ship.

Montreal, with its location 1,600 kilometres inland, has the closest rail access to the U.S. Midwest. The port has strengthened this locational advantage by enhancing its multi-modal connections with dockside rail access for the two railways, Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP), that serve the port. Continuous improvements in the intermodal connections have reduced rail times from Montreal to 10 hours for Toronto, 25 hours for Detroit and slightly more than 30 hours for Chicago. Double-stack service has been available for the CP route from Montreal since May 1994. Montreal has also benefited from the Sarnia tunnel as CN has offered high-cubed double-stack service from Montreal to the U.S. Midwest since 1995.

The locational advantages of the Canadian vis-à-vis the U.S. Midwest may be considered long-term strategic advantages. However, other advantages such as depths, lower port tariffs and the shipping lines' ability to offer confidential ocean rates may be affected by the counteractions of U.S. ports, such as NY/NJ's dredging program and attempts to cut costs.¹⁹ If the Canadian ports are to compete with U.S. ports they must continue to maintain their advantages in these other, less permanent areas, as indeed they have in the past. The U.S. ports, particularly NY/NJ will continue to have the advantage when it comes to the size of their immediate port hinterlands, which Canadian ports would likely have access to only as low cost service providers.

¹⁸ Peters, T. (1998) *Port of Halifax posts strong container growth. Canadian Sailings. 12 January, 1998 p5.*

¹⁹ *Canadian Sailings. 26, January 1998 p5.*

les ports canadiens, il faudrait souligner que le détournement de conteneurs n'est pas à sens unique. Les données de 1996 du PIERS montrent que le port de NY/NJ a manutentionné dans le cadre du commerce avec les pays d'outre-mer plus de 84 000 UEV dont l'origine/la destination était/ent canadienne/s. Les autres ports de la côte atlantique des États-Unis ont manutentionné 31 000 autres UEV.

Les ports canadiens ont traditionnellement été perçus comme des solutions de rechange à bon marché aux ports américains. Ils possèdent cependant d'importants avantages géographiques par rapport à leurs concurrents des États-Unis. Halifax, qui se trouve sur l'itinéraire du grand cercle, est le port nord-américain le plus proche de l'Europe du Nord (d'Anvers et de Rotterdam, par exemple) et bénéficie d'un avantage sur le plan de la distance océanique de 1 150 kilomètres par rapport à NY/NJ, son concurrent américain le plus rapproché. L'inauguration en 1995 du tunnel de Sarnia a donné à Halifax directement accès au Midwest américain. Cela a permis au propriétaire du tunnel, le Canadien National, d'accroître en 1997 par rapport à 1996 de 40 % le nombre de conteneurs qu'il a transportés entre Halifax et les États-Unis¹⁸. Le chenal du port de Halifax, d'une profondeur de 60 pieds, est le chenal le plus profond sur la côte atlantique. Seuls deux autres ports de l'Atlantique, ceux de Baltimore et de Norfolk, possèdent les chenaux de 50 pieds de profondeur nécessaires pour accueillir un porte-conteneurs de 6 000 UEV pleinement chargé.

Le port de Montréal, qui est situé à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres, possède l'accès ferroviaire le plus rapproché du Midwest américain. Il a renforcé cet avantage géographique en améliorant ses liaisons multimodales, c'est-à-dire en donnant accès par rail à ses quais aux deux compagnies de chemin de fer, le Canadien National (le CN) et le Canadien Pacifique (le CP), qui le desservent. Des améliorations continues aux liaisons intermodales ont réduit la durée d'acheminement par rail des conteneurs de Montréal à Toronto à 10 heures, de Montréal à Détroit à 25 heures et de Montréal à Chicago à légèrement plus de 30 heures. Le CP offre depuis 1994 à partir de Montréal le service à double hauteur sur son itinéraire. Montréal profite également du tunnel de Sarnia, étant donné que le CN offre depuis 1995 un service à double hauteur de transport de conteneurs hors-cotes à partir de Montréal jusqu'au Midwest américain.

Les avantages géographiques des ports canadiens par rapport au Midwest des États-Unis peuvent être considérés comme des avantages stratégiques à long terme. Les ripostes des ports américains, comme le programme de dragage et les tentatives de réduction des coûts de NY/NJ¹⁹, peuvent cependant avoir une influence sur d'autres avantages comme les profondeurs, les tarifs portuaires moins élevés et la capacité des compagnies de transport maritime d'offrir des taux de transport océanique confidentiels. S'ils veulent faire concurrence aux ports américains, les ports canadiens doivent conserver leurs avantages sur ces autres plans moins permanents, comme ils l'ont fait effectivement dans le passé. Les ports américains, NY/NJ en particulier, conserveront l'avantage lorsqu'il s'agira des dimensions de leur arrière-pays portuaire immédiat, auquel les ports canadiens ne devraient probablement avoir accès qu'en qualité de fournisseurs de services à bon marché.

¹⁸ Peters, T. (1998). *Port of Halifax posts strong container growth. Canadian Sailings. 12 janvier, 1998, p. 5.*

¹⁹ *Canadian Sailings. 26 janvier 1998, p. 5.*

Comparing Montreal and Halifax

As container ports, Halifax and Montreal can aptly be described as a study in contrasts. The contrast starts with the most obvious difference, vessel size and how vessel size has changed over the decade 1987-1996. As expected, the ships calling at Halifax tend to be larger than those calling at Montreal. In 1996 ships over 2000 TEUs represented 68% of the vessel calls at Halifax for ships transporting containers, 80% of the total TEU capacity and 75% of the TEUs handled by the port. For Montreal ships over 2000 TEUs had just 28% of the vessel calls, 45% of the TEU capacity and 45% of the TEUs handled by the port.

Distributions of Container Activity by Vessel Size in TEU Capacity for Halifax and Montreal (1987 & 1996)

	<1000	1000-1999	2000-3249	3250+
Halifax - 1987				
Share of vessel calls	27%	36%	37%	0%
Share of TEU Capacity	8%	39%	53%	0%
Share of TEUs loaded/unloaded	10%	37%	52%	0%
Halifax - 1996				
Share of vessel calls	23%	9%	54%	14%
Share of TEU Capacity	4%	7%	65%	25%
Share of TEUs loaded/unloaded	10%	6%	66%	19%
Montreal - 1987				
Share of vessel calls	74%	24%	2%	0%
Share of TEU Capacity	64%	28%	9%	0%
Share of TEUs loaded/unloaded	42%	58%	1%	0%
Montreal - 1996				
Share of vessel calls	37%	36%	28%	0%
Share of TEU Capacity	19%	36%	45%	0%
Share of TEUs loaded/unloaded	21%	34%	45%	0%

While the shift to larger vessels from 1987 to 1996 is quite apparent in both ports, it is interesting to note that the proportion of TEUs loaded and unloaded by the smaller ships (<1000 TEUs) in Halifax was unchanged from 1987 to 1996. The trend to larger ships seems to have more impact on the ships in the 1000-1999 TEU bracket which lost considerable share in terms of vessel calls, total capacity and TEU volumes to the larger vessels (2000 TEU and above). In Montreal, both the small and mid-sized (1000-1999 TEU) vessels lost share to the larger ships, however there appears to have been a cap in vessel size at about 2500 TEUs.

The larger ships calling at Halifax load/unload a lower percentage of their container capacity than the ships calling at Montreal. On average, the container ships calling at Montreal in 1996 unloaded containers amounting to 73% of their container capacity and then loaded 81% of their capacity before leaving port. In Halifax, the percentage of capacity used was 11% for unloaded containers and 11.9% for loaded containers. This is consistent with Montreal's role as the single North American port of call for some lines on the North Atlantic

Comparaison entre Montréal et Halifax

On peut avec justesse décrire Halifax et Montréal en tant que ports pour conteneurs comme une étude de contraste. Le contraste commence avec la différence la plus évidente, la taille des navires et le degré d'évolution de leurs dimensions au cours de la décennie 1987 à 1996. Comme on s'y attendait, les navires qui font escale à Halifax ont tendance à être plus gros que ceux qui font escale à Montréal. En 1996, les navires de plus de 2 000 UEV représentaient à Halifax 68 % des escales de navires qui transportaient des conteneurs, 80 % de la capacité totale en UEV et 75 % des UEV manutentionnés au port. Dans le cas de Montréal, les navires de plus de 2 000 UEV représentaient tout juste 28 % des escales des porte-conteneurs, 45 % de la capacité en UEV et 45 % des UEV manutentionnés au port.

Distribution en pourcentage des opérations de manutention des conteneurs par taille de navire suivant la capacité en UEV pour Halifax et Montréal (1987 et 1996)

	<1 000	1 000-1 999	2 000-3 249	3 250+
Halifax - 1987				
Part des escales	27 %	36 %	37 %	0 %
Part de la capacité en UEV	8 %	39 %	53 %	0 %
Part des UEV chargés/déchargés	10 %	37 %	52 %	0 %
Halifax - 1996				
Part des escales	23 %	9 %	54 %	14 %
Part de la capacité en UEV	4 %	7 %	65 %	25 %
Part des UEV chargés/déchargés	10 %	6 %	66 %	19 %
Montréal - 1987				
Part des escales	74 %	24 %	2 %	0 %
Part de la capacité en UEV	64 %	28 %	9 %	0 %
Part des UEV chargés/déchargés	42 %	58 %	1 %	0 %
Montréal - 1996				
Part des escales	37 %	36 %	28 %	0 %
Part de la capacité en UEV	19 %	36 %	45 %	0 %
Part des UEV chargés/déchargés	21 %	34 %	45 %	0 %

Même si la transition aux gros navires de 1987 à 1996 est assez évidente, et ce, pour les deux ports, il est intéressant de noter que la proportion d'UEV chargés et déchargés par les petits navires (<1 000 UEV) à Halifax est demeurée inchangée durant cette même période. La tendance aux gros navires semble avoir davantage de répercussions sur les bâtiments s'inscrivant à l'intérieur de la tranche de 1 000 à 1 999 UEV, dont la part des escales, de la capacité totale et des volumes d'UEV a considérablement diminué au profit des gros navires (de 2 000 UEV et plus). À Montréal, tant les navires de petite taille que les navires de taille moyenne (de 1 000 à 1 999 UEV) ont vu leur part diminuer au profit des gros navires. On semble cependant avoir atteint un plafond au niveau de la taille des navires, qui se situe aux environs de 2 500 UEV.

Les gros navires faisant escale à Halifax chargent/déchargent un pourcentage plus faible de leur tonnage en conteneurs que les navires qui font escale à Montréal. En moyenne, les porte-conteneurs qui ont fait escale en 1996 à Montréal ont déchargé une quantité de conteneurs qui totalisait 73 % de leur volume en conteneurs et ont ensuite chargé 81 % de leur volume en conteneurs avant de quitter le port. À Halifax, le pourcentage du volume utilisé a été de 11 % pour les conteneurs déchargés et de 11,9 % pour les conteneurs chargés. Cela est conforme au rôle d'unique port d'escale nord-américain de Montréal pour certaines

trade route. By contrast Halifax is one of a number of ports-of-call for ships offering North Atlantic and Round-the-World services. The smaller ships that use Halifax appear to be engaged in supply of St. Pierre and Miquelon and spoke services to US ports.

Montreal's role in the North Atlantic also seems to have had an impact on the number of empty containers that are handled at the port. Empty containers accounted for 8.7% and 17.7%, respectively, of the total containers for Montreal and Halifax in 1996. At both ports there was a significant disparity between the rate of empty containers outbound (Halifax 2.4%, Montreal 2.5%) and inbound (Halifax 33.8%, Montreal 15.5%), suggesting that there is a significant amount of container repositioning for the inbound trades.

For the decade 1987 to 1996, both Montreal and Halifax experienced average annual growth rates around 4% in the total tonnage of containerized cargo (including cargo to/from the U.S.). However the pattern of growth varied significantly between the two ports. Whereas Montreal's containerized cargo grew each year since 1989, Halifax's containerized cargo tonnages have fluctuated considerably with peak years in 1990 and 1996.

It is evident from this foregoing discussion that the ports do not compete for exactly the same kind of container ship traffic. However, this is only part of the story as the real concern is whether or not the ports and their respective lines or services, compete for the same containers. One would expect that they do compete for at least some containers with a European O/D, particularly since the ports' hinterland markets are likely to overlap (i.e., both ports attempt to serve New England, US Middle Atlantic, US Midwest, Ontario, Quebec and Atlantic Canada).

Three data series could be used to consider this question: total TEUs (full and empty) handled by the ports; tonnage of containerized cargo; or, full containers with a European O/D. The first data series is affected by empty containers which were allocated based on tonnage of containerized cargo by world regions and is therefore suspect. The second data series has some double counting of containerized cargo for Halifax in the years prior to 1994. A correlation analysis of the full TEUs with a European O/D was therefore undertaken.

The analysis found a correlation coefficient of $r = -0.44$ for full TEUs with an European O/D for the ports of Halifax and Montreal over the decade 1987 to 1996. This could suggest that there has been some competition between the two ports for North Atlantic container traffic as a gain at one port may be accompanied by a loss in the other port. However, it also suggests that competition between the two ports is less important to the success of either port than are other factors. Such factors as the economic climate in Canada and its trading partners and competition with U.S. ports appear to have more influence on the success of the ports of Halifax and Montreal. The

compagnies sur l'itinéraire commercial de l'Atlantique Nord. À l'opposé, Halifax fait partie d'un certain nombre de ports d'escale pour les navires offrant des services dans l'Atlantique Nord et circumterrestres. Les petits navires qui utilisent Halifax semblent affectés au ravitaillement de Saint-Pierre et Miquelon et à des services satellites fournis à des ports américains.

Le rôle du port Montréal dans l'Atlantique Nord semble aussi avoir eu des répercussions sur le nombre de conteneurs vides manutentionnés à ce port. Les conteneurs vides représentaient en 1996 8,7 % et 17,7 % respectivement du total des conteneurs à Montréal et à Halifax. Aux deux ports, il y avait une importante disparité entre le taux de conteneurs vides de sortie (2,4 % à Halifax et 2,5 % à Montréal) et le taux de conteneurs vides d'entrée (à 33,8 % à Halifax et 15,5 % à Montréal), ce qui laisse entendre qu'on repositionne une quantité importante de conteneurs pour les échanges d'arrivée.

Pour la décennie 1987 à 1996, Montréal et Halifax ont enregistré en moyenne des taux annuels d'augmentation du tonnage total des marchandises conteneurisées (ce qui inclut les marchandises à destination/en provenance des États-Unis) d'environ 4 %. La courbe d'augmentation variait cependant énormément entre les deux ports. Si à Montréal les tonnages de marchandises conteneurisées ont augmenté chaque année depuis 1989, à Halifax ces tonnages ont considérablement fluctué, atteignant des sommets en 1990 et en 1996.

Il est évident à partir de ce qui précède que les ports ne se feront pas concurrence pour le même genre exactement de trafic des conteneurs. Ce n'est cependant qu'une partie de la question, étant donné que le vrai problème consiste à déterminer si les ports et leurs compagnies respectives ou leurs services respectifs se font concurrence pour les mêmes conteneurs. On s'attendrait à ce qu'ils se fassent effectivement concurrence pour au moins certains conteneurs dont l'origine/la destination est/sont européenne/s, étant donné surtout que les marchés des arrières-pays des ports sont susceptibles de se chevaucher (c'est-à-dire que les deux ports tentent de desservir la Nouvelle-Angleterre, le centre de la côte atlantique des États-Unis, le Midwest américain, l'Ontario, le Québec et le Canada atlantique).

On pourrait utiliser trois séries de données pour examiner cette question : le nombre total d'UEV (pleins et vides) manutentionnés par les ports, le tonnage des marchandises conteneurisées et les conteneurs pleins dont l'origine/la destination est/sont européenne/s. Les conteneurs vides qui ont été alloués en fonction du tonnage des marchandises conteneurisées par région du globe ont une influence sur la première série de données, qui est donc suspecte. Il y a eu dans le cas de la deuxième série de données un certain double compte des marchandises conteneurisées dans le cas de Halifax au cours des années qui ont précédé 1994. Nous avons donc réalisé une analyse de corrélation des UEV pleins dont l'origine/la destination était/ent européenne/s.

L'analyse a permis de constater un coefficient de corrélation de $r = -0,44$ dans le cas des UEV pleins dont l'origine/la destination était/ent européenne/s pour les ports de Halifax et de Montréal au cours de la décennie 1987 à 1996. Cela pourrait laisser entendre qu'il y a eu une certaine concurrence entre les deux ports pour le trafic des conteneurs dans l'Atlantique Nord, étant donné qu'un gain à un port peut s'accompagner d'une perte dans l'autre port. Cela laisse toutefois aussi entendre que la concurrence entre les deux ports est moins importante que d'autres facteurs pour le succès de l'un ou l'autre des deux ports. Des facteurs comme le climat économique au Canada et chez ses partenaires commerciaux et la concurrence avec les ports

Figure 3.2

Full TEUs with a European Origin/Destination for Halifax and Montreal

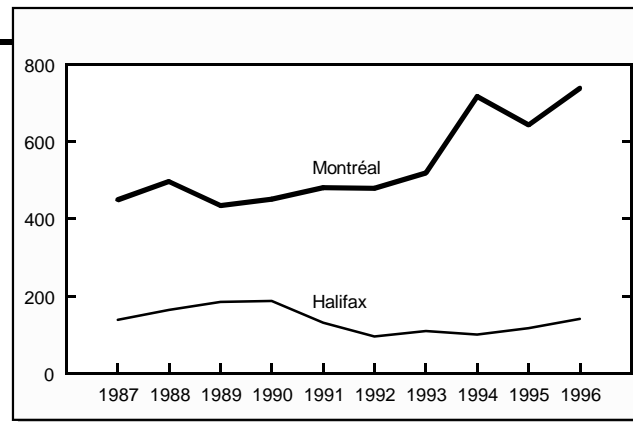


Figure 3.2

UEV pleins dont l'origine/destination européenne pour Halifax et Montréal

opening of the Sarnia tunnel could increase the competition between the ports for containers with a US Midwest O/D.

Conclusions

The increasing size of container ships has had an impact on Canada's two main Atlantic coast ports. Halifax and Montreal have both seen their containerized freight arrive and depart in larger ships over the decade 1987-1996, as shipping lines attempt to reduce costs through scale-economies. Halifax has been able to accommodate much larger ships than Montreal. However, while there appears to be some competition for containerized cargo between these ports, the competition appears to be directed more at U.S. Atlantic coast ports. The large size of U.S. markets make them very attractive in an era of free trade and Canadian ports are well sited to compete within these markets.

The continuation of the trend to larger ships does not necessarily imply that there will be a loss of traffic at Montreal in favour of Halifax or other deep-water U.S. ports. Montreal appears to have developed a niche-market with lines that specialize in direct service to Europe that use the port as their sole North American port of call. These services appear to have generated a growing volume of traffic for the port in the past and this seems likely to continue in the future. The success of such services appear to be based on giving the customer (e.g., shippers, freight forwarders) a wider set of options to move their freight. A 1996 survey by Containerisation International revealed that shippers want a say in the selection of shipping conferences and the routing of their cargo²⁰ and Montreal's inland location near major markets will likely continue to give it an advantage in competing for these customers.

Halifax seems to have a competitive advantage due to its location on the Great Circle route and its deep waters. Using this advantage to attract mega-containerships (6000+TEUs) will depend on its ability to make a sizeable investment in cranes for post-panamax ships, which individually cost about \$20 million. This is

américains semblent avoir davantage d'influence sur le succès des ports de Halifax et de Montréal. L'inauguration du tunnel de Sarnia pourrait accroître la concurrence entre les ports au niveau de la manutention des conteneurs dont l'origine/la destination est/sont le Midwest américain.

Conclusions

La taille de plus en plus grande des porte-conteneurs a eu des répercussions sur les deux principaux ports de la côte atlantique du Canada. Halifax et Montréal ont tous les deux vu leurs marchandises conteneurisées arriver et partir à bord de navires plus gros au cours de la décennie 1987 à 1996, étant donné que les compagnies de transport maritime tentent de réduire leurs coûts par l'entremise d'économies d'échelle. Halifax a été capable d'accueillir des navires beaucoup plus gros que Montréal a pu en accueillir. Même s'il semble y avoir entre ces ports une certaine concurrence pour les marchandises conteneurisées, la concurrence paraît cependant être davantage axée sur les ports de la côte atlantique des États-Unis. La grande taille des marchés américains les rend très attrayants en cette époque de libre-échange et les ports canadiens sont bien situés pour y affronter la concurrence.

Le maintien de la tendance aux gros navires ne suppose pas nécessairement que Montréal perdra du trafic au profit de Halifax ou d'autres ports américains en eaux profondes. Le port de Montréal semble avoir développé un marché à créneaux avec des compagnies qui se spécialisent dans le service direct vers l'Europe et dont Montréal est l'unique port d'escale nord-américain. De tels services semblent avoir généré pour le port un volume de trafic de plus en plus grand dans le passé, chose qui paraît susceptible de se poursuivre dans l'avenir. Le succès de ces services semble reposer sur l'offre aux clients (comme les expéditeurs et les transitaires) d'un plus vaste ensemble d'options pour le transport de leurs marchandises. Une enquête-sondage réalisée en 1996 par Containerisation International a révélé que les expéditeurs veulent avoir leur mot à dire dans la sélection des conférences maritimes et le routage de leurs marchandises²⁰ et que l'emplacement géographique du port de Montréal, qui est situé près des principaux marchés, continuera probablement à conférer à ce port un avantage concurrentiel quand il s'agira d'attirer cette clientèle.

Le port de Halifax semble aussi posséder un avantage concurrentiel qu'on peut attribuer à son emplacement, lui qui est situé sur l'itinéraire du grand cercle, et à ses eaux profondes. L'utilisation de cet avantage pour attirer des mégaport-conteneurs (de 6 000 UEV et plus) dépendra de la capacité du port de Halifax d'investir des sommes assez considérables dans

not without risk, as NY/NJ will continue to be a major competitor with its recently approved dredging program. Norfolk is also able to offer deep draft and has improved its competitive position over the past decade. In the future, Halifax may continue to play a role as a port where container ships top-up (i.e., load to capacity) before heading overseas, or lighten-up (i.e., unload containers to reduce draft) before heading to other North American ports with draft limitations such as NY/NJ. With the investment in cranes, there could be potential for Halifax to become a major centre for post-panamax ships from Asia and Oceania when these ships are introduced to the Suez express services. However, this potential needs to be investigated.

²⁰ *Containerisation International. Shippers know best. 29(11) 67-70*

des grues pour navires post-Panamax qui coûtent environ 20 millions de dollars l'unité. Cela est risqué, étant donné que NY/NJ demeurera un concurrent important, compte tenu de son programme de dragage récemment approuvé. Norfolk peut aussi offrir un fort tirant d'eau et a amélioré sa position concurrentielle au cours des dix dernières années. Halifax pourra continuer à l'avenir à jouer le rôle de port où les porte-conteneurs complètent leur chargement (c'est-à-dire chargent à pleine capacité) avant de mettre le cap vers des ports/des pays d'outre-mer ou allègent leur chargement (c'est-à-dire déchargent des conteneurs pour réduire leur tirant d'eau) avant de mettre le cap vers d'autres ports nord-américains comme NY/NJ où les tirants d'eau sont limités. En investissant dans des grues, le port de Halifax pourrait peut-être devenir un important centre pour les navires post-Panamax en provenance d'Asie et d'Océanie lorsque ces navires inaugureront les services express par Suez. Il faudra cependant étudier de telles possibilités.

²⁰ *Containerisation International. Shippers know best. 29(11), 67-70.*

User Notes

Methodology and Data Limitations

Domestic Shipping Statistics

Domestic shipping relates to the carriage of goods between Canadian ports in Canadian coastal waters, the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

The information on domestic shipping is collected by means of the S.1 Domestic Shipping Report and the S.4 Towboat and Ferry Operators Shipping Report (used on the west coast only). A record of activity is filed with Statistics Canada for each vessel entering or leaving a Canadian port in domestic shipping, with the exception of (i) cargo vessels under 15 net register tons, (ii) tugs or other vessels under 15 gross register tons, (iii) Canadian naval or fishing vessels, (iv) research vessels and (v) ballast movements for towboat and ferry operators on the West Coast, reporting on S.4 reports. Since S.4 reports are used only in British Columbia, the vessel arrivals and departures in that province are understated.

The exclusion of small vessels as described above has a significant impact on shipping activity for such ports as the North Arm Fraser River Harbour. Most of the vessels providing marine transportation in this area are of a size which excludes them from the universe. In addition, comparison with other data sources has revealed that domestic data is incomplete for some Canadian ports.

International Shipping Statistics

International vessel traffic and origin and destination commodity statistics are compiled from data collected on the A6 General Declaration and supporting cargo reports supplied to Statistics Canada by Revenue Canada, Customs and Excise, or equivalent reports from shipping lines and port authorities.

Coverage extends to all vessels entering or leaving Canadian ports while engaged in international shipping with the exception of (i) fishing vessels of both Canadian or foreign registry for which there is no foreign port reported on the A6, (ii) maintenance and service vessels such as icebreakers, (iii) research vessels and (iv) other non-commercial vessels such as hospital ships.

Financial and Operational Statistics

Financial and operating statistics presented in this publication are produced from the results of a census of Canadian-domiciled for-hire, government and private carriers engaged in water transportation. Excluded from the survey universe are private pleasure craft, fishing operations, ship repairs, defence, services incidental to water transport (e.g. stevedoring), as well as carriers reporting less than \$500,000 in total gross operating revenues or expenses. For 1988, this threshold was \$250,000 and prior to that, it was set at \$100,000. Although not all carriers engaged in water transportation are included in the universe (e.g. excludes carriers operating in Canadian waters but domiciled outside Canada), survey results are considered to be representative of this industrial activity.

Notes aux utilisateurs

Méthodologie et limites des données

Statistiques sur le transport maritime intérieur

Par transport maritime intérieur, on entend le transport de marchandises entre ports canadiens dans les eaux côtières canadiennes, sur les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les renseignements sur le transport maritime intérieur sont recueillis à l'aide du formulaire S.1, Rapport sur la navigation en eaux intérieures, et du formulaire S.4, Exploitants de remorqueurs et de traversiers (utilisé seulement sur la côte ouest). Un rapport est présenté à Statistique Canada pour chaque navire utilisé pour le transport maritime intérieur, qui entre dans un port canadien ou qui en sort, à l'exception (i) des cargos de moins de 15 tonneaux de jauge brute, (ii) des remorqueurs ou autres navires de moins de 15 tonneaux de jauge brute, (iii) des navires de la marine canadienne ou des bateaux de pêche, (iv) des navires de recherche et (v) des remorqueurs et des traversiers qui entrent ou qui sortent sur lest, dans le cas des ports de la côte ouest, ces navires étant visés par le formulaire S.4. Puisque le formulaire S.4 est utilisé seulement en Colombie-Britannique, les arrivées et départs dans cette province sont sous-estimés.

L'exclusion des petits navires tel que décrits ci-haut a un effet considérable sur les données des ports comme celui de l'embranchement nord du fleuve Fraser. En effet, la plupart des navires qui y accostent ont une jauge inférieure à celle des navires compris dans l'enquête. De plus, de comparaisons avec d'autres sources de données ont démontré que les données sur le transport maritime intérieur sont incomplètes pour certains ports canadiens.

Statistiques sur le transport maritime international

Les statistiques sur les mouvements des navires utilisés pour le transport maritime international, et sur l'origine et la destination des marchandises qu'ils transportent, sont rassemblées à partir des données tirées de la déclaration générale A.6 et des rapports pertinents sur la cargaison, que Revenu Canada, Douanes et Accise, fournis à Statistique Canada, ou encore de rapports équivalents obtenus des compagnies de navigation et des autorités portuaires.

Tous les navires utilisés pour le transport maritime international qui entrent dans les ports canadiens ou qui en sortent sont pris en compte dont le formulaire A6 ne fournit pas de port étranger sauf (i) les bateaux de pêche immatriculés au Canada ou à l'étranger, (ii) les navires d'entretien et de service comme les brise-glaces, (iii) les navires de recherche et (iv) les autres navires non-commerciaux comme les navires-hôpitaux.

Statistiques financières et d'exploitation

Les statistiques financières et d'exploitation présentées dans la présente publication sont établies à partir des résultats d'un recensement des transporteurs par eau pour compte d'autrui, publics et privés établis au Canada. Ne sont pas inclus dans l'univers de l'enquête les embarcations de plaisance privées, la pêche, la réparation de navires, la défense, les services auxiliaires des transports par eau (tels que l'arrimage), ainsi que les transporteurs ayant déclaré des recettes/dépenses brutes d'exploitation totales de moins de 500 000\$. En 1988, ce seuil était de 250 000\$ et avant cela, il était de 100 000\$. Même si certains transporteurs sont exclus de l'univers (notamment ceux qui exercent leurs activités dans les eaux canadiennes mais qui sont établis à l'extérieur du Canada), on estime que les résultats de l'enquête représentent bien l'industrie du transport par eau.

Data on for-hire carriers include charters and sightseeing carriers. Government carriers, including crown corporations and subsidized services, are tabulated separately in order to avoid distortion of for-hire carrier data. For private carriers involved in transport of goods or passengers for their own or a parent company, only data relating to water transportation activity is applicable.

Les données sur les transporteurs pour compte d'autrui englobent les transporteurs d'affrètement et les transporteurs touristiques. Les données sur les transporteurs publics, qui comprennent les sociétés de la Couronne et les transporteurs subventionnés, sont totalisées séparément afin de ne pas fausser les données sur les transporteurs pour compte d'autrui. Dans le cas des transporteurs privés transportant des marchandises ou des passagers pour leur propre compte ou pour le compte de la société mère, on ne retient que les données s'appliquant au transport par eau.

Survey Compatibility

Domestic and International Shipping Statistics

The key concepts employed in tabulating domestic and international shipping statistics are identical, thereby permitting unduplicated aggregation of these two data sets in regards to commodity and port activity. In the case of vessel statistics, however, aggregation of domestic and international data may result in some double counting, and consequently overestimation of vessel activity. Some vessels (primarily, though not exclusively, Canadian-registered vessels) transport both domestic and international cargoes and are compiled in both surveys. Therefore, caution is advised when interpreting composite vessel movement and capacity (GRT/NRT) statistics.

Since domestic and international data are compiled from different sources, in certain cases, some limitations in comparability or completeness may result from differences in coverage and reporting formats.

Compatibilité de l'enquête

Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Les concepts de base utilisés dans la totalisation des statistiques sur le transport maritime intérieur et international sont identiques, ce qui permet l'agrégation sans double compte des deux ensembles de données sur les flux de marchandises et l'activité portuaire. Toutefois, l'agrégation des données sur les mouvements de navires utilisés pour le transport intérieur et international peut donner lieu à des doubles comptes et à une surestimation des mouvements. Certains navires (la plupart immatriculés au Canada) transportent à la fois du fret intérieur et du fret international et sont pris en compte dans les deux enquêtes. Par conséquent, la prudence est de mise dans l'interprétation des statistiques composites sur les mouvements des navires et leur capacité (JBR/JNR).

Puisque les données sur le transport maritime intérieur et international proviennent de sources différentes, elles ne sont pas toujours parfaitement comparables ou complètes, ce qui peut entraîner des différences au niveau de la couverture et de la déclaration.

Financial and Operational Statistics and Shipping Statistics

The concepts underlying the domestic and international commodity flow statistics are distinct from those employed in compiling financial and operational statistics. While data presented in Part I covers all activity in domestic and international shipping at Canadian ports, as delimited by the scope and universe of the respective statistical programs, financial and operational statistics contained in Part II relate only to Canadian-domiciled owners or operators of vessels. Therefore, since the financial and operational statistics relate to only a portion of domestic and international shipping, users are advised to note that data presented in Part I should not necessarily be considered to be compatible with data contained in Part II.

Statistiques financières et d'exploitation et statistiques sur le transport maritime

Les statistiques sur les flux intérieurs et internationaux de marchandises reposent sur des concepts qui diffèrent de ceux utilisés pour le rassemblement des statistiques financières et d'exploitation. Les données de la partie I englobent l'ensemble du trafic intérieur et international dans les ports canadiens, tel qu'il est défini par la portée et l'univers des deux programmes statistiques en cause, alors que les statistiques financières et d'exploitation de la partie II ne visent que les propriétaires ou exploitants de navires établis au Canada. Par conséquent, puisque les statistiques financières et d'exploitation ne saisissent qu'une partie du transport maritime intérieur et international, les utilisateurs doivent être conscients que les données présentées à la partie I ne sont pas nécessairement compatibles avec celles de la partie II.

Statistical Tables and Revisions

The origin and destination statistics are processed in kilogrammes and financial statistics in dollars. In tabulations, numbers are presented in larger units (tonnes, '000 tonnes, million tonnes, or \$'000, million of \$) and are rounded. Therefore, components may not add up to totals due to rounding.

All statistics published therein are subject to the following: data for the current year are preliminary and data for the previous year are final.

For further information on the concepts, limitations, methodology and scope of these three marine programs, users are invited to contact the Marine Transport Unit, Transportation Division. More detailed information is available, free of charge.

Tableaux statistiques et révisions

Les statistiques sur l'origine et la destination sont produites en kilogrammes et les statistiques financières, en dollars. Dans les tableaux, les chiffres sont présentés en unités de mesure plus grande (tonnes, '000 tonnes, millions de tonnes ou \$'000 et millions de \$) et ils sont arrondis. Par conséquent, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Toutes les statistiques publiées dans cette publication se conforment à ce qui suit: les données pour l'année courante sont préliminaires et celles de l'année antérieure sont finales.

Pour plus de renseignements sur les concepts, les limites, la méthodologie et la portée de ces trois programmes de statistiques sur le transport maritime, les utilisateurs peuvent communiquer avec la Sous-section du transport maritime, Division des transports. D'autres renseignements détaillés peuvent être obtenus gratuitement.

Glossary

Terms Related to Reporting Forms

A6 General Declaration: This is an administrative document which is submitted along with supporting cargo reports, to Revenue Canada Customs and Excise for every vessel arriving from or departing for any port or place outside Canada. The A6 General Declaration provides such information as name and nationality of vessel, net and gross register tonnage, next/last port of call, and cargo particulars such as type of cargo, tonnage loaded or unloaded, and handling port.

Cargo Report: Provides information on the foreign port of loading or unloading, the commodity and whether the cargo was containerized or not.

Fiscal Year: The Water Transportation Report requests establishments to report information for any fiscal year ending between April 1 of the reference year and March 31 of the following year. Although the fiscal year is not common for all respondents, internal studies reveal that approximately 43% of establishments report for a fiscal year ending December 31.

S.1 Domestic Shipping Report: This report is completed by agents or operators of vessels engaged in domestic shipping arriving at or departing from Canadian ports. It contains such information as: vessel name, net and gross register tonnage, commodity description and tonnage, ports of loading and unloading. This is the principal source of data for the production of domestic shipping statistics.

S.4 Towboat and Ferry Operators Shipping Report: This report is used principally by members of the British Columbia Council of Marine Carriers to report the domestic shipping activities of tug, barge, scow and ferry operators on the west coast. The report is filed on a monthly basis and excludes ballast movements.

Water Transportation Report: This questionnaire is completed annually by Canadian-domiciled carriers involved in marine transportation activities. It is the only source document used to produce financial and operational statistics for the Water Transportation Survey. It includes information on operating revenues and expenses, employment and property value.

Terms Related to Cargo

Ballast movement (arrival or departure): An arrival at a port is considered ballast if there is no cargo unloaded from the vessel at that port. A departure from a port is considered ballast if there is no cargo loaded on the vessel at that port. Ferry (passenger and cars) movements also account as ballast movements since there is no loading/unloading of commercial cargo.

Commodity: Cargo loaded or unloaded is classified according to a structure based on Statistics Canada's Standard Classification of Goods (SCG).

Lightering: This term refers to the loading/unloading of cargo in a harbour rather than at a dock or wharf. Cargo tonnages are included with port totals.

Transshipments: Foreign cargoes handled at Canadian ports en route for or from a third country. Since tonnages are included in port totals, the statistics do not necessarily reflect import and export tonnages, but are rather focused on port activity.

Terms Related to Ports (applicable to domestic and international shipping)

Atlantic Region: This region consists of Canadian ports on the Atlantic Ocean and Arctic Waters, and that portion of the Gulf of St. Lawrence which is east of the inland waters as defined in the Canadian Shipping Act.

Destination: The port of unloading of cargo is considered the port of destination. This is not necessarily the point of ultimate destination of cargo, which may be inland. Relative to the international shipping sector, this is the foreign port or country of unloading and not necessarily the ultimate country of destination.

Great Lakes Region: This region consists of Canadian ports located along the St. Lawrence river west of the Ontario-Quebec border, and on the Great Lakes.

Handling Port: The Canadian port of loading/unloading of cargo. This does not necessarily coincide with the Customs Port, or the municipality of the same name.

Origin: The port of loading of cargo is considered the port of origin. This is not necessarily the point of actual origin of cargo, which may be inland. Relative to the international shipping sector, this is the foreign port or country of loading and not necessarily the actual point of origin.

Pacific Region: This region consists of Canadian ports located on the Pacific Coast.

St. Lawrence River Region: This region consists of Canadian ports located on the St. Lawrence river from the Ontario-Quebec border eastward, along the north shore to 63° west longitude and along the south shore to Cap des Rosiers.

Terms Related to Vessels

Gross Register Tonnage: The capacity in cubic feet of the spaces within the hull and of the enclosed spaces above the deck of a vessel, divided by 100. This is the figure as reported on the A6 General Declaration or the S1 and S4 reporting forms.

In Ballast: A vessel is considered arriving or departing "in ballast" if no cargo is loaded when leaving a Canadian port or no cargo is unloaded when arriving at a Canadian port.

LO LO: an acronym for "load on, load off".

Net Register Tonnage: The gross register tonnage (as defined above) minus the capacity utilized by propelling machinery, fuel, and personnel accommodation.

Post Panamax Container Ships: Vessels whose dimensions exceed the maximum size of the Panama Canal. As such, the size of these vessels (up to 5,000 TEUs) results in new economies of scale, but their mobility is constrained by their specialization.

RO RO: An acronym for "roll on, roll off".

Terms Related to Area of Operation

Arctic Area: The waters adjacent to the mainland and islands of the Canadian Arctic within the area enclosed by the 60th parallel of north latitude, the 141st meridian of longitude, and a line measured seaward from the nearest Canadian land, a distance of 100 nautical miles. In the area between the islands of the Canadian Arctic and Greenland where the line of equidistance between the two is less than 100 nautical miles, then the line of equidistance defines the Arctic Area. For the purposes of this survey, Hudson Bay and James Bay are included in Arctic waters.

Atlantic Area: The waters adjacent to the Canadian Atlantic coast and that portion of the St. Lawrence River that is east of Inland Waters.

Domestic Service Area: Canadian waters where vessel activities take place between two Canadian ports. These areas are defined for the purposes of the Financial Survey of Canadian Water Carriers that are carriers domiciled in Canada. The domestic service areas are: Atlantic, Pacific, Inland Waters, Mackenzie River, and Arctic.

International Service Area: Waters where vessel activities take place between a Canadian port and a foreign port, or between two foreign ports.

International Service Origin and Destination Pairs: The international service area is categorized into four principal origin and destination pairs. These are: (i) Canadian and U.S. ports on the Great Lakes; (ii) Other Canadian and U.S. ports; (iii) Canadian and other foreign ports; (iv) foreign port pairs.

Inland Waters Area: All rivers, lakes and other navigable fresh waters within Canada including the St. Lawrence River as far seaward as: a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point Anticosti Island, and from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west. This area excludes the Mackenzie River and its tributaries, but includes time spent in U.S. waters of the St. Lawrence River and the Great Lakes.

Mackenzie River Area: The Mackenzie River and its tributaries.

Pacific Area: The waters adjacent to the Canadian Pacific Coast.

Terms Related to Intermodal Movement - Intermodal Bridge Systems

Landbridge: The overland portion of an international intermodal movement, from, e.g. Asia to Europe via rail and/or truck across North America. In that case, the landbridge portion of the entire movement from origin to destination is North America.

Minibridge: The overland portion of an international intermodal movement, from the port of unloading to the opposite coast for further distribution.

Microbridge: The overland portion of an international intermodal movement, from the port of unloading to the inland destination.

Terms Related to Chartering

Bareboat Charter: A charter agreement in which an owner charters a vessel to a charterer for a specified period of time. The charterer employs the vessel as if it was a unit of his/her own fleet and engages the master, officers and crew.

Charterer: The individual or business entity to whom the use of a vessel (or part of it) for conveyance of goods or passengers is granted by the vessel's owner.

Sub-Charter: A charter agreement whereby a vessel is chartered from an owner and then is chartered out to another party.

Time Charter: A charter agreement in which an owner charters a vessel, complete with master and crew, to an individual or business entity for a specific period of time.

Voyage Charter: A charter agreement in which an owner charters a vessel, complete with master and crew, to an individual or business entity for a specific journey.

Terms Related to Carriers

Canadian-Domiciled Carrier: A business entity located in Canada which owns, charters and/or operates a vessel for the purpose of transporting goods and/or passengers either for-hire or for a parent or sister company. Included are Canadian subsidiaries of foreign-domiciled corporations.

Chartering Carrier: A Canadian-domiciled carrier chartering or sub-chartering vessels to others for compensation or reward.

Class I Carrier: A carrier that earns gross annual operating revenues of \$1 million or more.

Class II Carrier: A carrier which earns gross annual operating revenues between \$100,000 and \$1 million prior to 1988, between \$250,000 and \$1 million in 1988 and between \$500,000 and \$1 million as of 1989. In the absence of revenues (as it is the case for some private and government carriers), the expenses are used to classify carriers.

Establishment: For business statistics purposes, an establishment is the smallest business unit which is a separate operating entity capable of reporting data for the main elements of input and output without resorting to the allocation of joint expenses or fixed costs.

For-hire Carrier: A Canadian-domiciled carrier transporting cargo or passengers for compensation or reward.

Government Carrier: A Canadian federal, provincial or municipal carrier transporting cargo or passengers.

Private Waterborne Carrier (Industrial Waterborne Carrier): A Canadian-domiciled carrier engaging primarily in transporting its own cargo or passengers or those of its parent or sister company.

Sightseeing Carrier: A Canadian-domiciled carrier transporting passengers to view or visit historical or scenic sites.

Financial and Operating Terms

Fuel Oil: A vessel fuel category that includes Bunker "C", intermediate, diesel oil and gas oil.

Pilotage: A public service established to provide pilots for vessels entering or leaving harbours, or in narrow waters.

Subsidy: Financial aid granted by a government to the shipping industry, with or without a requirement for special service as compensation. Also called bounty or subvention.

Towing: The pulling or pushing of barges, scows, self-propelled vessels and log booms by means of a tug-boat.

Vessel Crew: An occupational category that includes deck officers, engineering officers, deck crew, engine crew, and boiler room crew.

Water Transport Revenue: The total revenues earned from: transporting commodities; transporting passengers; bareboat, time and voyage charter to others; towing; subsidies for water transportation.

Other Terms

Standard Industrial Classification: A system that groups producing units into industries and is used for Statistics Canada's surveys of industry. A complete explanation of the system, including codes, is available in Statistics Canada's publication "Standard Industrial Classification 1980", Catalogue number 12-501.

System of National Accounts: A complete set of statistics that provide an overall profile of the Canadian economy and the changes which take place. A complete description is available in Statistics Canada's publication "A Guide to the National Income and Expenditure Accounts: Definitions, Concepts, Sources, Methods", Catalogue number 13-549.

Glossaire

Termes relatifs aux formulaires de déclaration

Déclaration générale A6: Il s'agit d'un document administratif qui est présenté, accompagné des rapports pertinents sur la cargaison, à Revenu Canada, Douanes et Accise, pour chaque navire en provenance ou à destination d'un port ou endroit situé à l'extérieur du Canada. La déclaration générale A6 fournit des renseignements sur le navire, notamment le nom, la nationalité, la jauge nette et brute au registre et le prochain/dernier port d'escale, et des renseignements sur la cargaison, notamment le genre de cargaison, le nombre de tonnes chargées ou déchargées et le port de manutention.

Exercice financier: Dans le rapport sur le transport par eau, il est précis, que les établissements doivent produire leur déclaration pour l'exercice financier se terminant entre le 1^{er} avril de l'année de référence et le 31 mars de l'année suivante. Même si l'exercice financier n'est pas le même pour tous les répondants, des études internes ont révélé que pour environ 43% des établissements, l'exercice financier se terminait le 31 décembre.

Exploitants de remorqueurs et de traversiers, formulaire S.4: Ce rapport est destiné principalement aux membres de la British Columbia Council of Marine Carriers qui s'en servent pour déclarer les activités, au titre du transport maritime intérieur, des exploitants de remorqueurs, de chalands, de péniches et de traversiers de la côte ouest. Ce rapport est produit une fois par mois et exclut les mouvements de navires sur lest.

Rapport sur la cargaison: Ce document fournit des renseignements sur le port étranger de chargement ou de déchargement et sur la marchandise, et précise si la cargaison était conteneurisée ou non.

Rapport sur la navigation en eaux intérieures, formulaire S.1: Ce rapport est rempli par les agents ou exploitants de navires servant au transport maritime intérieur qui arrivent à un port canadien ou qui le quittent. Il comprend notamment les renseignements suivants: le nom du navire, la jauge nette et brute au registre, la description et le tonnage de la cargaison et les ports de chargement et de déchargement. Ce rapport est la principale source des données utilisées dans la production de statistiques sur le transport maritime intérieur.

Rapport sur le transport par eau: Ce questionnaire est rempli une fois par année par les transporteurs maritimes établis au Canada. Il s'agit du seul document de base utilisé pour la production de statistiques financières et de statistiques d'exploitation dans le cadre de l'enquête sur le transport par eau. Il comprend des renseignements sur les recettes et dépenses d'exploitation, l'emploi et la valeur des biens.

Termes relatifs à la cargaison

Mouvement sur lest: Une arrivée à un port est considérée comme mouvement sur lest si aucun fret commercial n'est déchargé du navire. Un départ d'un port est considéré comme mouvement sur lest si aucun fret commercial n'est chargé sur le navire. Les mouvements «ferry» (passagers et voitures) sont également considérés comme des mouvements sur lest, c'est à dire qu'il n'y a aucun chargement/déchargement de fret commercial.

Marchandise: La cargaison chargée ou déchargée est classée suivant une structure fondée sur les codes de la Classification type des biens (CTB).

Par allège: Cette expression est utilisée pour indiquer que la cargaison a été chargée/déchargée dans le port plutôt qu'à un dock ou un quai. Le tonnage de ces cargaisons est compris dans les totaux portuaires.

Transbordements: Cargaisons étrangères, à destination ou en provenance d'un pays tiers, manutentionnées dans des ports canadiens. Puisque le tonnage de ces cargaisons est compris dans les totaux portuaires, les statistiques ne correspondent pas nécessairement au nombre de tonnes importées et exportées mais traduisent plutôt l'activité portuaire.

Termes relatifs aux ports

(applicables au transport maritime intérieur/international)

Destination: Le port de déchargement de la cargaison est considéré être le port de destination. Il ne s'agit pas nécessairement du point de destination ultime de la cargaison, qui peut être à l'intérieur des terres. Dans le cas du transport maritime international, il s'agit du port ou du pays étranger où a été effectué le déchargement, ce pays n'étant pas nécessairement le pays de destination ultime.

Origine: Le port de chargement de la cargaison est considéré être le port d'origine. Il ne s'agit pas nécessairement du véritable point d'origine de la cargaison, qui peut être à l'intérieur des terres. Dans le cas du transport maritime international, il s'agit du port ou du pays étranger où a été effectué le chargement, ce pays n'étant pas nécessairement le véritable pays d'origine.

Port de manutention: Port canadien de chargement/déchargement de la cargaison. Ce port ne correspond pas nécessairement au bureau de douane ou à la municipalité du même nom.

Région de l'Atlantique: Cette région comprend les ports canadiens de l'Atlantique et de l'Arctique, et la partie du golfe Saint-Laurent à l'est des eaux intérieures, telles qu'elles sont définies dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Région des Grands Lacs: Cette région comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent à l'ouest de la frontière Ontario-Québec, et ceux situés sur les Grands Lacs.

Région du Pacifique: Cette région comprend les ports canadiens situés sur l'océan Pacifique.

Région du Saint-Laurent: Cette région comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent, depuis la frontière Ontario-Québec vers l'est, le long de la rive nord jusqu'au 63° de longitude ouest, et le long de la rive sud jusqu'à Cap-des-Rosiers.

Termes relatifs aux navires

Jauge brute au registre: Capacité en pieds cubes de la coque et de l'espace fermé au-dessus du pont d'un navire, divisée par 100. Il s'agit du chiffre indiqué dans la déclaration générale A6 ou dans les formulaires S.1 et S.4.

Termes relatifs aux navires – fin

Jauge nette au registre: Jauge brute au registre (telle que définie ci-dessus) moins la salle des machines, les réservoirs de mazout et les quartiers de l'équipage.

LO LO: Un acronyme pour «load on, load off» (chargé, déchargé).

Porte-conteneurs Post Panamax: Navires dont la taille excède les dimensions maximales permettant la navigation sur le Canal de Panama. La grosseur de ces navires (qui peut atteindre jusqu'à 5,000 UEVs) permet de nouvelles économies d'échelle mais leur mobilité est restreinte par cette spécialisation.

RO RO: Un acronyme pour «roll on, roll off».

Sur lest: Un navire est considéré comme entrant ou sortant «sur lest» si aucune cargaison n'est chargée au départ d'un port canadien ou déchargée à l'arrivée à un port canadien.

Termes relatifs à la région d'activité

Arctique: Les eaux contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien à l'intérieur de la zone délimitée par le 60^{ème} parallèle de latitude nord, le 141^{ème} méridien de longitude et une ligne en mer dont chaque point se trouve à une distance de 100 milles marins de la plus proche terre canadienne. Dans la zone sise entre les îles de l'Arctique canadien et le Groenland, là où la ligne d'équidistance entre ces îles et le Groenland est à moins de 100 milles marins de la plus proche terre canadienne, cette ligne d'équidistance définit la région Arctique. Aux fins de la présente enquête, la Baie d'Hudson et la Baie James font partie des eaux arctiques.

Atlantique: Les eaux contiguës à la côte canadienne de l'Atlantique et la partie du fleuve Saint-Laurent à l'est des eaux intérieures.

Eaux intérieures: La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables à l'intérieur du Canada, et le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti, et de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° ouest. Cette région ne comprend pas le fleuve Mackenzie et ses affluents, mais comprend les eaux américaines du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs lorsqu'elles servent au transport maritime intérieur.

Fleuve Mackenzie: Le fleuve Mackenzie et ses affluents.

Pacifique: Les eaux contiguës à la côte canadienne du Pacifique.

Région d'activité intérieure: Eaux canadiennes où s'effectuent des mouvements de navires entre deux ports canadiens. Ces régions sont définies aux fins de l'enquête sur les finances des transporteurs canadiens par eau, ceux-ci étant des transporteurs établis au Canada. Les régions d'activité intérieure sont l'Atlantique, le Pacifique, les eaux intérieures, le fleuve Mackenzie et l'Arctique.

Région d'activité internationale: Les eaux où des mouvements de navires s'effectuent entre un port canadien et un port étrangère ou entre deux ports étrangers.

Région d'activité internationale définie selon l'origine et la destination: La région d'activité internationale est définie selon l'origine et la destination en fonction des quatre combinaisons suivantes: (i) un port canadien et un port américain des Grands Lacs; (ii) un autre port canadien et un autre port américain; (iii) un port canadien et un autre port étranger; (iv) deux ports étrangers.

Termes relatifs au transport intermodal. Systèmes de jonction intermodale

Trafic de jonction terrestre: La partie terrestre du transport intermodal d'un continent à l'autre. Par exemple, l'acheminement de marchandises d'Asie en Europe en passant par l'Amérique du Nord (rail ou camionnage). La jonction terrestre est l'Amérique du Nord.

Trafic de minijonction: La partie terrestre du transport intermodal, soit le transport de marchandises vers une ville portuaire sur la côte opposée.

Trafic de microjonction: La partie terrestre du transport intermodal de marchandises, soit le transport entre un port et une destination située à l'intérieur des terres.

Termes relatifs à l'affrètement

Affrètement à temps: Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire, capitaine et équipage compris, à une personne ou à une entreprise pour un temps déterminé.

Affrètement au voyage: Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire, capitaine et équipage compris, à une personne ou à une entreprise pour un voyage déterminé.

Affrètement coque-nue: Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire à un affréteur pour un temps déterminé. L'affréteur utilise le navire comme s'il faisait partie de sa propre flotte et recrute le capitaine, les officiers et l'équipage.

Affréteur: Personne ou entreprise à qui l'usage d'un navire (ou d'une partie de celui-ci) pour le transport de marchandises ou de passagers a été accordé par le propriétaire du dit navire.

Sous-affrètement: Accord d'affrètement par lequel un navire affrété d'un propriétaire est frété à une tierce partie.

Termes relatifs aux transporteurs

Établissement: Aux fins de la statistique industrielle, un établissement est la plus petite unité industrielle constituant une entité d'exploitation distincte en mesure de déclarer des données pour les principaux éléments des intrants et des extrants sans devoir procéder à une ventilation des dépenses communes ou des frais fixes.

Transporteur établi au Canada: Entreprise implantée au Canada qui possède, affrète et/ou exploite un navire pour le transport de marchandises et/ou de passagers pour le compte d'autrui ou pour le compte de la société mère ou d'une société sœur. Sont comprises les filiales canadiennes de sociétés établies à l'étranger.

Transporteur de catégorie I: Transporteur dont les recettes annuelles brutes d'exploitation s'élèvent à \$1 million ou plus.

Transporteur de catégorie II: Transporteur dont les recettes annuelles brutes d'exploitation se situent entre 100 000\$ et \$1 million avant 1988, entre 250 000\$ et \$1 million en 1988 et entre 500 000\$ et \$1 million à partir de 1989. Lorsque les recettes ne sont pas disponibles (comme c'est le cas pour certains transporteurs privés et publiques), les dépenses sont utilisées pour classer les transporteurs.

Transporteur d'affrètement: Transporteur établi au Canada qui frète ou sous-frète des navires à autrui contre rémunération.

Transporteur pour compte d'autrui: Transporteur établi au Canada qui transporte des marchandises ou des passagers contre rémunération.

Transporteur privé flottant (transporteur industriel flottant): Transporteur établi au Canada dont l'activité principale est le transport de marchandises ou de passagers pour son propre compte ou pour le compte de la société mère ou d'une société sœur.

Termes relatifs aux transporteurs – fin

Transporteur public: Transporteur canadien fédéral, provincial ou municipal qui transporte des marchandises ou des passagers.

Transporteur touristique: Transporteur établi au Canada qui transporte des passagers pour leur faire voir ou visiter des sites historiques ou panoramiques.

Termes relatifs aux statistiques financières et d'exploitation

Mazout: Cette catégorie générale de combustible pour navires comprend le fuel de soute «C», le mélange intermédiaire, le carburant diesel et le gas-oil.

Pilotage: Service public instauré pour fournir des pilotes aux navires entrant ou quittant les ports ou naviguant dans les passages étroits.

Subvention: Terme générique pour désigner l'aide financière accordée par une administration publique à différents secteurs de l'industrie du transport par eau, en retour ou non de services spéciaux.

Touage: Activité du transport par eau qui consiste à tirer ou à pousser des chalands et péniches, des navires automoteurs et des estacades flottantes au moyen d'un remorqueur.

Équipage: Comprend les officiers de pont, les officiers mécaniciens de navires, les matelots de pont et les matelots des salles de machines et de chaufferies.

Recettes du transport par eau: Le revenu total généré par: le transport des marchandises; le transport des passagers; l'affrètement coque-nue, à temps, ou au voyage à autrui; le touage; les subventions au transport par eau.

Autres termes

Classification type des industries: Système qui regroupe les unités productrices par industrie et qui est utilisé par Statistique Canada dans le cadre de ses enquêtes sur l'industrie. Une explication détaillée du système, y compris les codes, se retrouve dans la publication de Statistique Canada intitulée «Classification type des industries de 1980», numéro 12-501 au catalogue.

Système de comptabilité nationale: Ensemble complet de statistiques qui établit un profil global de l'économie canadienne et des changements qui y surviennent. Une description complète se retrouve dans la publication de Statistique Canada intitulée «Guide des comptes nationaux des revenus et des dépenses: définitions, concepts, sources, méthodes», numéro 13-549 au catalogue.

Supplementary Tabulations

Totalisations supplémentaires

For users wishing to supplement published results with more detailed and comprehensive information, a number of statistical matrices are available on a cost recovery basis. These tabulations provide users with the flexibility of requesting timely information which conforms to their more specific data requirements.

Tabulations are available for a number of pre-defined formats, based on data variable permutations. Users may also, if required, define specific data element criteria for the variables selected.

Les utilisateurs qui désirent des renseignements plus détaillés et plus exhaustifs pour compléter les résultats publiés ici peuvent les obtenir d'un certain nombre de matrices statistiques, contre recouvrement des frais. Ces matrices donnent la possibilité d'obtenir sur demande des renseignements à jour conformes à leurs besoins propres.

Les totalisations sont disponibles selon un certain nombre de présentations établis d'avance, fondées sur la permutation des variables. Les utilisateurs peuvent aussi, au besoin, définir les critères des éléments d'information pour les variables sélectionnées.

Domestic and International Shipping Statistics Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Data Variables – Variables

- Canadian handling port
Port canadien de manutention
- Canadian shipping region
Région canadienne d'activité
 - Atlantic – Atlantique
 - Great Lakes – Grands Lacs
 - St. Lawrence – Saint-Laurent
 - Pacific – Pacifique
- Commodity
Marchandise
 - 41 commodity grouping
– 41 groupes de marchandises
 - 101 commodity grouping
– 101 groupes de marchandises
- Foreign origin/destination port
Port étranger d'origine/de destination

Data Elements¹ - Éléments d'information¹

- Tonnage
 - loaded/unloaded
– chargé/déchargé
 - containerized/non-containerized
– conteneurisé/non-conteneurisé
- Vessel movements
Mouvements de navires
 - arrival/departure – arrivée/départ
 - ballast/cargo – sur lest/avec cargaison
- Vessel capacity
Capacité des navires
 - GRT/NRT – JBR/JNR

Financial and Operational Statistics Statistiques financières et d'exploitation

Data Variables – Variables

- Carrier type
Type de transporteur
 - For-hire – Pour compte d'autrui
 - Government – Public
 - Private – Privé
- Revenue class
Tranche de recettes
 - over \$1 million – plus de \$1 million
 - less than \$1 million – moins de \$1 million
- Province/territory of domicile
Province/territoire de domicile

Data Elements² – Éléments d'information²

- Revenue/Expenses
Recettes/Dépenses
- Employment
Emploi
- Fuel consumption
Consommation de combustible
- Chartering
Affrètement
- Balance sheet
Bilan

¹ Shipping statistics can be produced on magnetic tape or medium suitable for micro-computers.

¹ Les statistiques sur le transport maritime peuvent être produites sur bande magnétique ou sur support exploitable par micro-ordinateur.

² To meet confidentiality requirements, data elements may be grouped in some instances.

² Pour garantir la confidentialité, il sera parfois nécessaire de grouper des éléments d'information.

How to Get the Economic Facts and Analysis you Need on Transportation!

Available from the Transportation Division are.

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building,
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009

Ruth Martin, Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-5700
Facsimile: (613) 951-0009

Jim Cain, Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

Helen McDonald, Assistant Director
Aviation Statistics Centre

Telephone: (613) 951-8779
Facsimile: (613) 951-0010

OR

Robert Larocque, Head
Dissemination Unit
Surface and Multimodal Transport Sections

Telephone: (613) 951-2486
Facsimile: (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistiques Canada
Immeuble Principal
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009

Ruth Martin, Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-5700
Télécopieur: (613) 951-0009

Jim Cain, Chef
Section Camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

Helen McDonald, Directrice adjointe
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 951-8779
Télécopieur: (613) 951-0010

OU

Robert Larocque, Chef
Unité, de la diffusion
Sections des transports multimodaux et de surface

Téléphone: (613) 951-2486
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca