



23
Catalogue 54-205 Annual

Shipping in Canada

1989

Catalogue 54-205Annuel

Le transport maritime au Canada

1989

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

STATISTICS CANADA
STATISTIQUE CANADA

MAR 12 1991

LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE



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 on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division,
Facsimile Number 1(613)951-0579

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-2486) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographique 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

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Section des transports de surface et maritimes,
Division des transports,
Numéro du télécopieur 1(613)951-0579

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-2486) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Shipping in Canada

1989

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le transport maritime au Canada

1989

Published under the authority of the Minister
of Industry, Science and Technology

© Minister of Supply
and Services Canada 1991

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 of the Minister of Supply and
Services Canada.

March 1991

Canada: \$41.00
United States: US\$49.00
Other Countries: US\$57.00

Catalogue 54-205

ISSN 0835-5533

Ottawa

Publication autorisée par le ministre de
l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1991

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 du ministre des Approvisionnements
et Services Canada.

Mars 1991

Canada : 41 \$
États-Unis : 49 \$ US
Autres pays : 57 \$ US

Catalogue 54-205

ISSN 0835-5533

Ottawa

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.

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David Dodds**, Director and **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section. **Andrea Mathieson**, the principal author, coordinated the research and analysis as well as the preparation of the publication.

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.

REMERCIEMENTS

Cette publication a été rédigée dans la Division des transports sous la direction générale de **David Dodds**, directeur et **Jim Cain**, chef de la Section des transports de surface et maritimes. **Andrea Mathieson**, l'auteur principal, a coordonné les processus de la recherche et l'analyse, et de la préparation de la publication.

Table of Contents

Shipping in Canada

	Page
Highlights	5
Introduction	7

Part I Domestic and International Shipping Statistics

Chapter I

A General Overview

Tonnage Handled, by Sector	11
Tonnage Shares, by Sector	12

Chapter II

Domestic Shipping Activity, 1989

Introductory Note	13
Cargo Tonnage Handled, 1989	13
Leading Commodities Handled	13
Major Commodities Handled Regionally	15
Interprovincial Flows	18

Chapter III

International Shipping Outbound Activity, 1989

Introductory Note	23
Cargo Tonnage Loaded, 1989	23
Leading Commodities Loaded	23
Leading Commodities Loaded, by Canadian Shipping Region	25
Foreign Cargo Destinations	26
Foreign Cargo Destinations, by Province of Loading	29

Chapter IV

International Shipping Inbound Activity, 1989

Introductory Note	31
Cargo Tonnage Unloaded, 1989	31
Leading Commodities Unloaded	31
Leading Commodities Unloaded, by Canadian Shipping Region	32
Foreign Cargo Origins	34
Foreign Cargo Origins, by Province of Unloading	37

Chapter V

Ports

Introductory Note	63
Canada's Leading Ports	63
Vancouver	63
Sept-Îles	63
Port-Cartier	64
Montréal	64
Halifax	65
Québec	66

Table des matières

Le transport maritime au Canada

	Page
Faits saillants	5
Introduction	7

Partie I Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Chapitre I

Vue d'ensemble

Tonnage manutentionné, selon le secteur	11
Répartition du tonnage, selon le secteur	12

Chapitre II

Transport maritime intérieur, 1989

Introduction	13
Tonnage du fret manutentionné, 1989	13
Principales marchandises manutentionnées	13
Principales marchandises manutentionnées, par région	15
Flux interprovinciaux	18

Chapitre III

Trafic maritime international en départ, 1989

Introduction	23
Tonnage du fret chargé, 1989	23
Principales marchandises chargées	23
Principales marchandises chargées, par région canadienne d'activité	25
Destinations du fret expédié à l'étranger	26
Destinations du fret expédié à l'étranger, selon la province de chargement	29

Chapitre IV

Trafic maritime international en arrivage, 1989

Introduction	31
Tonnage du fret déchargé, 1989	31
Principales marchandises déchargées	31
Principales marchandises déchargées, par région canadienne d'activité	32
Origines du fret expédié de l'étranger	34
Origines du fret expédié de l'étranger, selon la province de déchargement	37

Chapitre V

Ports

Introduction	63
Principaux ports du Canada	63
Vancouver	63
Sept-Îles	63
Port-Cartier	64
Montréal	64
Halifax	65
Québec	66

Table of Contents

Shipping in Canada

Chapter V (Continued)

Ports:

Saint John	66
Thunder Bay	66
Hamilton	66
Prince Rupert	66

Chapter VI

Containers

Introductory Note	87
The International Sector	88
Container Ports	88
Containerized Commodities	89
Foreign Markets	89

Chapter VII

Vessels

Introductory Note	93
International Vessel Movements, by Registry	93
Domestic and International Vessel Movements	94
Domestic Vessel Activity, by Province and Port	95
International Vessel Activity, by Province and Port	96

Part II Financial and Operational Statistics

Chapter VIII

Canadian-domiciled Water Transport Carriers, 1988

Introductory Note	111
Revenues and Expenses	111
Revenues	111
Expenses	115
Employment	115
Workforce by Occupation	115
Workforce by Sector	116
Workforce by Province of Domicile	116
Fuel and Lubricating Oil	116
Fleet Composition	116
Property and Equipment	117

User Notes

Methodology and Data Limitations

Domestic Shipping Statistics	123
International Shipping Statistics	123
Financial and Operational Statistics	123

Survey Compatibility:

Domestic and International Shipping Statistics	124
Financial and Operational Statistics and Shipping Statistics	124
Glossary	125
Supplementary Tabulations	129

Table des matières

Le transport maritime au Canada

Chapitre V (Suite)

Ports:

Saint John	66
Thunder Bay	66
Hamilton	66
Prince Rupert	66

Chapitre VI

Conteneurs

Introduction	87
Le secteur international	88
Ports de manutention de conteneurs	88
Marchandises conteneurisées	89
Marchés étrangers	89

Chapitre VII

Navires

Introduction	93
Mouvements internationaux de navires, selon le pays d'immatriculation	93
Mouvements intérieurs et internationaux de navires	94
Mouvements intérieurs de navires, selon la province et le port	95
Mouvements internationaux de navires, selon la province et le port	96

Partie II Statistiques financières et d'exploitation

Chapitre VIII

Transporteurs maritimes établis au Canada, 1988

Introduction	111
Recettes et Dépenses	111
Recettes	111
Dépenses	115
Emploi	115
Main-d'œuvre par profession	115
Main-d'œuvre par secteur	116
Main-d'œuvre par province de domicile	116
Combustible et huile de graissage	116
Composition de la flotte	116
Biens et matériel	117

Notes aux utilisateurs

Méthodologie et limites des données

Statistiques sur le transport maritime intérieur	123
Statistiques sur le transport maritime international	123
Statistiques financières et d'exploitation	123

Compatibilité de l'enquête:

Statistiques sur le transport maritime intérieur et international	124
Statistiques financières et d'exploitation et statistiques sur le transport maritime	124
Glossaire	127
Totalisations supplémentaires	129

Part I – Marine Cargo Origin and Destination Statistics

Domestic and International Shipping Statistics, 1989

- Canadian ports handled a total of 363 million tonnes of cargo during 1989, compared to 390 million tonnes in 1988. This represents a decrease of almost 7% from 1988, and a return to the 1987 level.
- International shipping activity accounted for 66% of all cargo tonnes handled and 51% of all vessel trips in 1989.
- About 5% of international cargo tonnage was shipped in containers, compared to 1% of domestic marine freight. Three ports (Montréal/Contrecoeur, Halifax and Vancouver) accounted for 97% of all international container traffic in 1989.
- Five ports (Vancouver, Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Montréal/Contrecoeur and Halifax) processed about half of international cargo, and 17% of domestic tonnage.
- Canadian-registered vessels accounted for virtually all domestic shipping activity in 1989. On the international scene, although vessels flying flags of countries around the world called at Canadian ports, Canadian ships again dominated with 36% of trips.

Domestic Shipping

- Cargo traffic between Canadian ports in 1989 fell by 11% to 124 million tonnes from the 1988 level of 140 million tonnes.
- The main commodities shipped domestically in 1989 were forest products, grain and ores. A poor 1988 wheat harvest and declining shipments of logs and bolts were major contributing factors to the reduction in cargo traffic in 1989.
- Cargo handled at British Columbia ports accounted for 35% of all domestic tonnage shipped in 1989. Ontario and Quebec had cargo shares of 31% and 24%, respectively. This distribution of domestic marine traffic has remained fairly stable in recent years.

International Shipping

- Cargo tonnage handled in 1989 amounted to 239 million tonnes, a decrease of 4% from the 1988 record of 250 million tonnes. Outbound tonnage, mainly raw materials and agricultural products, represented nearly two-thirds of total cargo traffic.
- The poor 1988 Canadian grain harvest also contributed to the decline in outbound international shipping, with shipments of wheat falling 42% to 12 million tonnes in 1989.

Partie I: Données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes

Statistiques sur le transport maritime intérieur et international, 1989

- Les ports canadiens ont manutentionné 363 millions de tonnes de fret en 1989, par rapport à 390 millions de tonnes en 1988. Il s'agit d'une diminution de presque 7% du niveau de 1988, mais ceci représente aussi un retour au niveau atteint en 1987.
- Le transport maritime international a figuré pour 66% du tonnage total manutentionné, et pour 51% des mouvements de navires aux ports canadiens en 1989.
- Le fret conteneurisé a représenté environ 5% du tonnage total manutentionné dans le secteur international. Le chiffre comparative pour le fret intérieur a été de 1% en 1989. Trois ports clés (Montréal/Contrecoeur, Halifax, et Vancouver) ont expédié 97% du fret international en conteneurs en 1989.
- Cinq ports importants (Vancouver, Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Montréal/Contrecoeur et Halifax), ont manutentionné près de la moitié du fret international, et 17% du tonnage intérieur.
- Presque tous les mouvements de navires à titre de transport maritime intérieur en 1989 ont été effectués par les navires immatriculés au Canada. Sur la scène internationale, les navires enregistrés au Canada ont figuré pour 36% des mouvements de navires.

Transport maritime intérieur

- Le tonnage de la cargaison transporté entre les ports canadiens a diminué de 11% en 1989, pour se chiffrer à 124 millions de tonnes, par rapport à 140 millions de tonnes en 1988.
- Les principales marchandises transportées du côté domestique étaient les produits forestiers, les grains et les minerais métalliques. La mauvaise récolte de céréales en 1988 et les expéditions légères de billes et billots étaient des facteurs majeurs qui ont contribué à cette diminution en 1989.
- La distribution du trafic maritime intérieur est demeurée assez stable pendant les années récentes. La part de la cargaison intérieure revenant à la Colombie-Britannique était de 35% en 1989. Les chiffres comparatifs pour l'Ontario et le Québec étaient 31% et 24%, respectivement.

Transport maritime international

- En 1989, on a manutentionné 239 millions de tonnes de cargaison, ce qui représente une diminution de 4%, par rapport au record de 250 millions de tonnes, atteint en 1988. Les cargaisons en départ ont figuré pour les deux-tiers du tonnage total. Les produits principaux expédiés des ports canadiens étaient surtout les matières brutes et les produits agricoles.
- Une diminution de 42% des expéditions de blé en 1989 était en partie le résultat d'une mauvaise récolte céréalière en 1988. Les chargements de blé ont totalisés 12 millions de tonnes en 1989.

- Cargoes totalling 80 million tonnes were unloaded during the year, which is 2% higher than in 1988; a 5% increase in deliveries of crude petroleum was a contributing factor.
- The largest proportion of outbound international cargo shipped in 1989 (37%, or 59 million tonnes) was delivered to Asia and Oceania. Most of these shipments originated at British Columbia ports, with coal as the major commodity exported.
- Some 39 million tonnes representing 49% of all inbound 1989 tonnage originated in the United States, in particular the Great Lakes region. Coal was the main product moving into Ontario ports from the United States.

Part II – Financial and Operating Statistics, 1988

- In 1988, operating revenues earned by 241 Canadian-domiciled carriers totalled \$2.3 billion. In 1987, 303 Canadian-domiciled carriers reported earnings of \$2.2 billion. Please refer to Chapter VIII for an explanation of the change in coverage for the financial data.
- The distribution of earnings in the marine transport industry has remained fairly stable in recent years: for-hire carriers accounted for 59% of industry revenues in 1988, government carriers represented 24%, and private carriers 17%.
- In 1988 operating expenses totalled \$2.8 billion, which was 5% higher than in 1987. Although total expenses exceeded revenues at the industry level, for-hire carriers continued to earn profits.
- The distribution of expenses followed the pattern of recent years: for-hire, 46% of total operating costs; government, 36% and private, 18%.
- Total employment remained about the same in 1988, at nearly 24,000 employees. Vessel crew continued to be the dominant category, with about 15,000 employees in 1988. Total wages paid amounted to \$924 million in 1988, an increase of 5% over 1987.
- Although consumption of fuel oil increased slightly in 1988 to 1.3 billion litres, lower fuel oil prices contributed to a decline of 8% in overall fuel and lubricating oil expenditure (\$244 million in 1988 versus \$266 million in 1987).
- Canadian-domiciled carriers owned property and equipment valued at an original cost of 2.8 billion, a slight increase over the previous year. Depreciated value of these facilities and equipment was \$1.6 billion.

- Le tonnage déchargé en 1989 s'est chiffré à 80 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 2% par rapport à 1988. Une hausse de 5% en livraisons de pétrole brut a été un facteur important à cette augmentation.
- La part la plus importante de la cargaison international chargée en 1989 (37%, ou 59 millions de tonnes) a été expédié vers l'Asie et l'Océanie, la houille étant la cargaison la plus importante. La plupart de ces expéditions a été chargée aux ports en Colombie-Britannique.
- Quelques 39 millions de tonnes de fret (49% du total) en arriv ont été chargés dans les ports américains, en particulier ceux qui se trouvent sur les Grands Lacs. La houille était la marchandise principale qui a été transporté des États-Unis aux ports en Ontario.

Partie II: Statistiques financières et d'exploitation, 1988

- En 1988, les recettes d'exploitation de 241 transporteurs établis au Canada ont totalisé \$2.3 milliards. En 1987, 303 transporteurs avaient déclaré \$2.2 des recettes de milliards. Veuillez s'adresser au chapitre VIII pour l'explication du changement en la couverture de l'enquête.
- La distribution des recettes d'opération en 1988 est demeurée assez stable depuis les années récentes. En 1988, cette distribution était: transporteurs pour compte d'autrui, 59%; transporteurs publics, 24% et transporteurs pour compte propre, 17%.
- En 1988, les dépenses d'exploitation ont totalisé \$2.8 milliards, ce qui représente une augmentation de 5% par rapport à 1987. Au niveau de l'industrie, les dépenses ont dépassé les recettes. Néanmoins, les transporteurs pour compte d'autrui ont continué à réaliser des profits.
- La distribution des dépenses d'exploitation en 1988 était: transporteurs pour compte d'autrui, 46%; transporteurs publics, 36%, et transporteurs pour compte propre, 18%. Cette distribution est demeurée assez stable pendant les années récentes.
- Le nombre d'employés (24,000) n'a pas changé sensiblement depuis 1987. Il y avait environ 15,000 employés dans la catégorie de l'équipage, qui est demeurée le groupe le plus important. La rémunération totale en 1988 étaient de \$924 millions, ce qui représente une augmentation de 5% par rapport à 1987.
- Malgré l'augmentation en consommation du mazout en 1988, ce qui a été de 1.3 milliards de litres, les prix inférieurs ont contribué à une diminution de 8% en les dépenses à titre du carburant en 1988 (\$244 millions en 1988 versus \$266 millions en 1987).
- Les transporteurs établis au Canada possédaient des biens et du matériel dont la valeur d'origine atteignait \$2.8 milliards, ce qui représente une légère augmentation par rapport à l'année précédente. La valeur amortisée des biens et du matériel se chiffrait à \$1.6 milliard.

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 activity 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 overview of the many aspects of marine transport activity. Each chapter of this publication focuses on a specific topic to provide a clear picture of the shipping industry, its inherent characteristics, changes and emerging trends.

This publication is divided into two parts.

Part I presents data on domestic and international shipping activity in Canada, focusing on commodity flows, level and type of port activity and vessel traffic. An analysis of emerging trends in containerization of commodities is included. Part 1 also shows shifts in the relative importance of international markets for Canadian cargoes, as well as of domestic markets for offshore goods.

Part II presents two years of aggregate financial and operating statistics on Canadian-domiciled marine transport carriers. 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.

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.

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.

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 des nombreux aspects du transport maritime. Chaque chapitre a un thème distinct ce qui permet de dresser 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.

La présente publication se divise en deux parties.

À 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, sur le degré et le genre d'activité portuaire et sur les mouvements de navires. La partie I comprend aussi une analyse des nouvelles tendances au chapitre de la conteneurisation des produits et des changements dans l'importance relative des marchés internationaux pour le fret canadien, ainsi que des marchés intérieurs pour les marchandises étrangères.

La **partie II** présente des statistiques agrégées pour deux années 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.

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.

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

Partie I

**Domestic and
International
Shipping
Statistics**

**Statistiques
sur le transport
maritime intérieur
et international**



TRANSPORTATION DIVISION

Attention: Marketing Coordinator

Jean Talon Building, 7 D-7

Ottawa, Ontario

K1A 0T6

ATTENTION USERS OF TRANSPORTATION DATA

Additional information on special customized tabulations and market share analysis offered by the Transportation Division may be obtained by completing this form and mailing to the address above.

YES, I would like to receive more detailed information on the publications offered by the Transportation Division

YES, I would like to have a representative of the Transportation Division contact me to discuss the type of tabulations that could be made available to my company. Indicate area of interest below:

air transport statistics

surface and marine transport statistics

other (please specify) _____

NAME: _____

TITLE: _____

COMPANY: _____

ADDRESS: _____

PHONE: _____ **FACSIMILE:** _____



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada



DIVISION DES TRANSPORTS

À l'attention du coordonnateur de la commercialisation

Immeuble Jean Talon, 7^e étage

Ottawa (Ontario)

K1A 0T6

AVIS AUX UTILISATEURS DES DONNÉES SUR LE TRANSPORT

Pour obtenir des renseignements complémentaires sur les totalisations spéciales personnalisées et les analyses des parts du marché qu'offre la Division des transports, vous n'avez qu'à remplir le présent formulaire et le retourner à l'adresse ci-dessus.

___ ***OUI, j'aimerais recevoir de plus amples renseignements sur les publications qu'offre la Division des transports.***

___ ***OUI, j'aimerais qu'un représentant de la Division des transports communique avec moi afin que nous discutons des types de totalisations que la Division peut offrir à mon entreprise. Mon domaine d'intérêt est le suivant:***

___ ***statistiques du transport aérien***

___ ***statistiques des transports maritime et de surface***

___ ***autre (préciser) _____***

NOM: _____

TITRE: _____

ENTREPRISE: _____

ADRESSE: _____

TÉLÉPHONE: _____ **TÉLÉCOPIEUR:** _____



Chapter I A General Overview

This publication provides a comprehensive examination of commercial shipping activity occurring at Canadian ports. Whereas the focus of this issue is the calendar year 1989, some historical analysis is presented to place in context events that occurred in 1989.

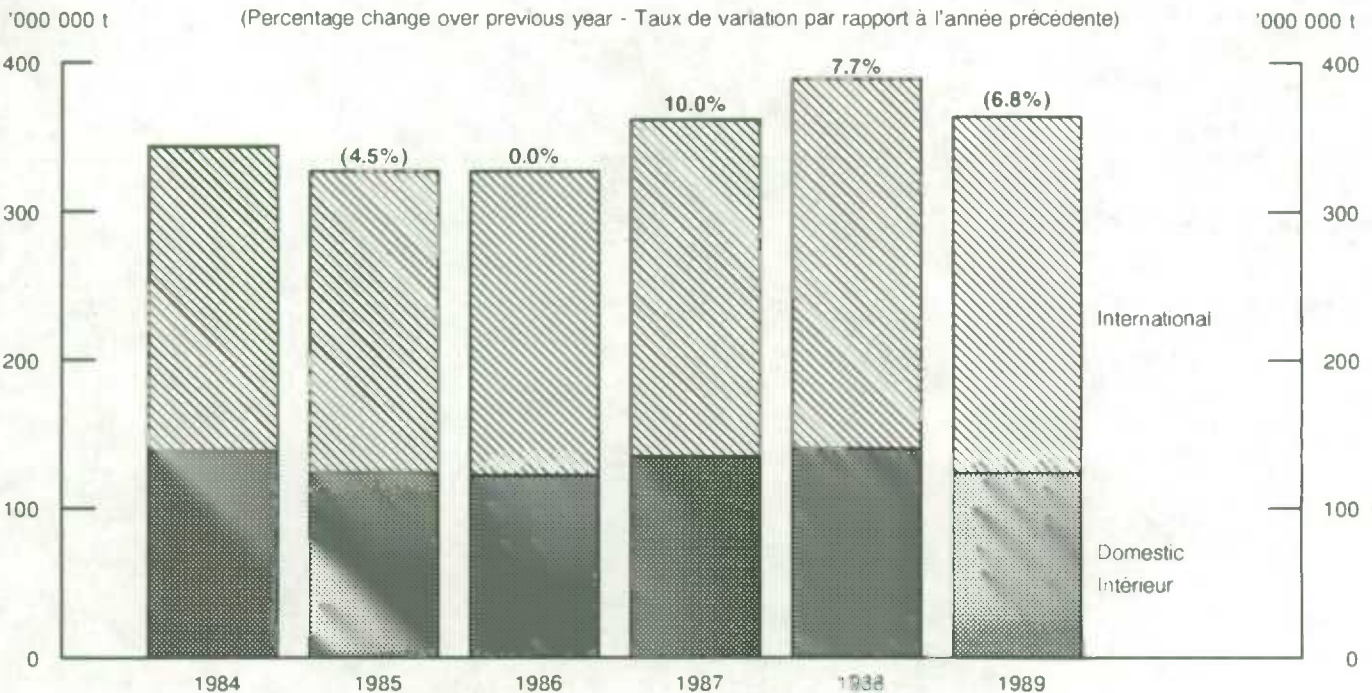
This introductory chapter will describe, in general terms, the nature of overall shipping activity in Canada. Essentially, marine cargo data published by Statistics Canada fall into two categories - domestic and international, according to the origin or destination of the goods carried. Subsequent chapters will deal with specific issues within the Canadian shipping industry, such as commodity flows, port activity, containerization and vessel traffic.

Tonnage Handled, by Sector

Canadian port activity in 1989 was off from the record level posted in the previous year. Both domestic and international tonnage fell, resulting in an overall decrease of 7%. Some 239 million tonnes were shipped internationally, which bettered the

FIGURE 1.1

Tonnage Handled by Sector: Domestic and International Shipping, 1984-1989



Chapitre I Vue d'ensemble

La présente publication donne un aperçu complet des activités de transport maritime dans les ports canadiens. Bien que ce numéro porte sur les données de l'année civile 1989, une analyse historique est présentée pour situer les événements qui se sont produits en 1989.

Ce premier chapitre décrit, en termes généraux, la nature de l'ensemble des activités de transport maritime au Canada. Essentiellement, les données sur les marchandises publiées par Statistique Canada se divisent en deux catégories, soit le transport intérieur et le transport international, selon les points d'origine et de destination des marchandises transportées. Les chapitres suivants portent sur des questions précises du secteur du transport maritime au Canada, comme les flux de marchandises, l'activité portuaire, la conteneurisation et les mouvements des navires.

Tonnage manutentionné, selon le secteur

En 1989, le trafic dans les ports canadiens n'a pas atteint le niveau record enregistré l'année précédente. Le tonnage du trafic intérieur et international a diminué, en baisse de 7% dans l'ensemble. Quelque 239 millions de tonnes ont été expédiées au niveau international, ce qui

FIGURE 1.1

Tonnage manutentionné selon le secteur: Transport maritime intérieur et international, 1984-1989

annual average for the previous five-year period by some 10%. On the domestic side, the 1989 total of 124 million tonnes was 6% lower than the average annual tonnage level for the preceding five years (see Figure 1.1).

a permis d'améliorer la moyenne annuelle de quelque 10%. Au niveau du transport intérieur, le tonnage total de 124 millions de tonnes a été de 6% inférieur au tonnage annuel moyen des cinq années précédentes (voir figure 1.1).

Tonnage Shares, by Sector

The composition of total tonnage in recent years has been roughly two-thirds international to one-third domestic, thus fluctuations in international activity had a more noticeable impact on the overall picture. The most significant aspect of Canadian shipping in terms of tonnage is outbound international cargo, primarily because it traditionally comprises bulk cargoes such as agricultural products (grain) and raw materials (ores and forest products).

Figure 1.2 presents the percentage of total outbound and inbound cargo attributed to domestic and international shipping. As noted above, the "loaded" component is 70% international. By comparison, inbound cargo is more evenly divided between the two types of activity. Total shipping activity has been roughly 60% international versus 40% domestic over the past five years. Chapter V, Ports, presents comparable information on the international/domestic cargo mix at major Canadian ports.

Répartition du tonnage, selon le secteur

Au cours des quelques dernières années, le fret total a été réparti à peu près de la façon suivante: les deux tiers au niveau international et le tiers au niveau intérieur. Ainsi, les variations au niveau du transport international ont eu une incidence plus marquée sur l'ensemble du secteur. Sur le plan du tonnage, c'est le fret international en départ qui constitue l'aspect le plus important du transport maritime au Canada, surtout parce qu'il se compose depuis toujours de marchandises en vrac comme les produits agricoles (céréales) et les matières brutes (minerais et produits forestiers).

La figure 1.2 présente le pourcentage de fret total en départ et en arrivage au niveau du transport intérieur et international. Comme nous l'avons déjà mentionné, 70% du fret "chargé" provient du transport international. En comparaison, le fret en arrivage est réparti plus équitablement entre les deux types d'activité. Au cours des cinq dernières années, l'ensemble du trafic maritime a été réparti à peu près de la façon suivante: 60% au niveau international et 40% au niveau intérieur. Le chapitre V porte sur les ports et présente des données comparables sur la composition du fret international et intérieur dans les principaux ports canadiens.

FIGURE 1.2

Tonnage Loaded and Unloaded, Percentage Shares by Sector, Domestic vs. International Shipping, 1984-1989

		1984	1985	1986	1987	1988	1989
Handled - Manutentionné	'000 000 t	342.8	326.6	327.6	362.2	389.9	363.4
Share - Répartition	%						
Domestic - Intérieur		40.1	37.8	36.9	37.3	35.9	34.0
International		59.9	62.2	63.1	62.7	64.1	65.9
Loaded - Chargé	'000 000 t	214.0	205.1	205.1	226.6	241.0	221.1
Share - Répartition	%						
Domestic - Intérieur		32.1	30.1	29.5	29.8	29.0	27.9
International		67.9	69.9	70.5	70.2	71.0	72.0
Unloaded - Déchargé	'000 000 t	128.8	121.4	122.5	135.6	148.9	142.3
Share - Répartition	%						
Domestic - Intérieur		53.3	50.8	49.4	49.8	47.0	43.4
International		46.7	49.2	50.6	50.2	53.0	56.4

FIGURE 1.2

Tonnage chargé et déchargé, répartition en pourcentage, selon le secteur, transport maritime intérieur vs. international, 1984-1989

Chapter II

Domestic Shipping Activity, 1989

Introductory Note

Domestic shipping constituted the lifeblood of the early Canadian economy, insofar as it was the most efficient way to move large quantities of material inland from the eastern seaports which received goods from Europe. Although much cargo is now moved from one part of Canada to another by road and rail, considerable commercial activity still takes place along Canadian coastal and inland waterways on a seasonal or, where possible, year-round basis.

This chapter presents information on domestic shipping activity across Canada in 1989. In addition to provincial tabulations, information is presented for the following shipping regions: Atlantic (including Arctic ports); St. Lawrence; Great Lakes and Pacific.

Cargo Tonnage Handled, 1989

Domestic shipping tonnage slipped in 1989 to its lowest level in three years (see Figure 2.1). A total of 124 million tonnes were handled, which represents a decrease of nearly 11% from the previous year.

A poor grain harvest had a significant effect on shipping activity in the east, since western grain is shipped out of Great Lakes ports to locations along the St. Lawrence River and Atlantic coast, for subsequent shipment abroad. Tonnage of forest products, primarily logs and bolts, was also down in 1989 from the previous year. The region most affected by these commodities was the west coast, where logging and sawmill activity is prevalent.

Leading Commodities Handled

Forest products were major commodities shipped domestically in 1989 (see Figure 2.2). Logs and bolts, and pulpwood amounted to 32 million tonnes, or a quarter of all tonnage shipped between Canadian ports. Virtually all traffic in these two products was along the west coast, where most Canadian logging activity occurs. Log tonnage in 1989 returned to the 17 million tonne level after two busy years (see Figure 2.3), and pulpwood continued its steady rise, hitting 14 million tonnes in 1989.

Iron ore retained its significance in 1989, occupying the number two spot with 15 million tonnes. This metallic ore, an ingredient in the manufacture of steel, is shipped from the lower St. Lawrence to southwestern Ontario, where there is considerable smelting activity. Iron ore tonnage has been on the rise since 1985.

Fuel oil accounted for 10% of domestic tonnage in 1989, and was mostly shipped in eastern Canada, along the St. Lawrence and on the Atlantic coast. There is considerable refining activity in these areas, notably at Québec/Lévis, Saint John and Halifax. Fuel oil shipments remained fairly stable in recent years, fluctuating between 12 and 14 million tonnes.

Chapitre II

Transport maritime intérieur, 1989

Introduction

Le transport maritime intérieur était le moteur de l'économie canadienne à ses débuts, car il représentait le moyen le plus efficace de transporter de grandes quantités de marchandises vers le continent, à partir des ports de l'est du pays qui recevaient des produits de l'Europe. Bien que la plus grande partie du fret intérieur est transportée par camions et par trains, on enregistre encore beaucoup d'activité, sur une base saisonnière ou toute l'année, dans les ports situés le long des côtes ou des voies navigables du Canada.

Le présent chapitre fournit des renseignements sur le trafic maritime intérieur au Canada en 1989. On y trouve des totalisations selon les provinces ainsi que des données sur les régions d'activité maritime suivantes : Atlantique (y compris les ports de l'Arctique), Saint-Laurent, Grands Lacs et Pacifique.

Tonnage du fret manutentionné, 1989

Le tonnage du fret intérieur est passé en 1989 à son plus bas niveau en trois ans (voir figure 2.1). Au total, 124 millions de tonnes ont été manutentionnées, une baisse de 11% par rapport à l'année précédente.

La mauvaise récolte de céréales a influé considérablement sur l'activité maritime dans l'est du pays, car les grains de l'ouest sont expédiés des ports des Grands Lacs vers des ports du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique d'où ils partent pour l'étranger. Le tonnage des chargements de produits forestiers, principalement des billes et des billots, a également régressé en 1989 par rapport à l'année précédente. La côte ouest, où l'abattage et le sciage dominent, a été la région la plus touchée à cet égard.

Principales marchandises manutentionnées

Les produits forestiers ont été les principales marchandises transportées au pays en 1989 (voir figure 2.2). Les chargements de billes et de billots et de bois à pâte ont représenté 32 millions de tonnes ou le quart de tout le tonnage acheminé entre les ports canadiens. Presque tout le trafic de ces deux produits s'est fait le long de la côte ouest, région où dominent les activités d'abattage. En 1989, le tonnage des chargements de billots est revenu au niveau de 17 millions de tonnes après deux années remarquables (voir figure 2.3) et le tonnage des chargements de bois à pâte a continué d'augmenter, atteignant 14 millions de tonnes en 1989.

Le minerai de fer a continué de faire bonne figure en 1989, occupant le deuxième rang avec 15 millions de tonnes. Ce minerai métallique qui entre dans la fabrication de l'acier est expédié du bas Saint-Laurent vers le sud-ouest de l'Ontario où les fonderies sont nombreuses. Le tonnage des chargements de minerai de fer augmente depuis 1985.

Le mazout a figuré pour 10% du tonnage intérieur en 1989. Il a été transporté principalement vers l'est du Canada, le long du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique. Le raffinage est une activité prédominante dans ces régions, plus particulièrement à Québec/Lévis, Saint John et Halifax. Le tonnage des chargements de mazout est demeuré relativement stable au cours des dernières années, variant entre 12 et 14 millions de tonnes.

FIGURE 2.1

Tonnage Handled: Domestic Shipping, 1984-1989

'000 000 t

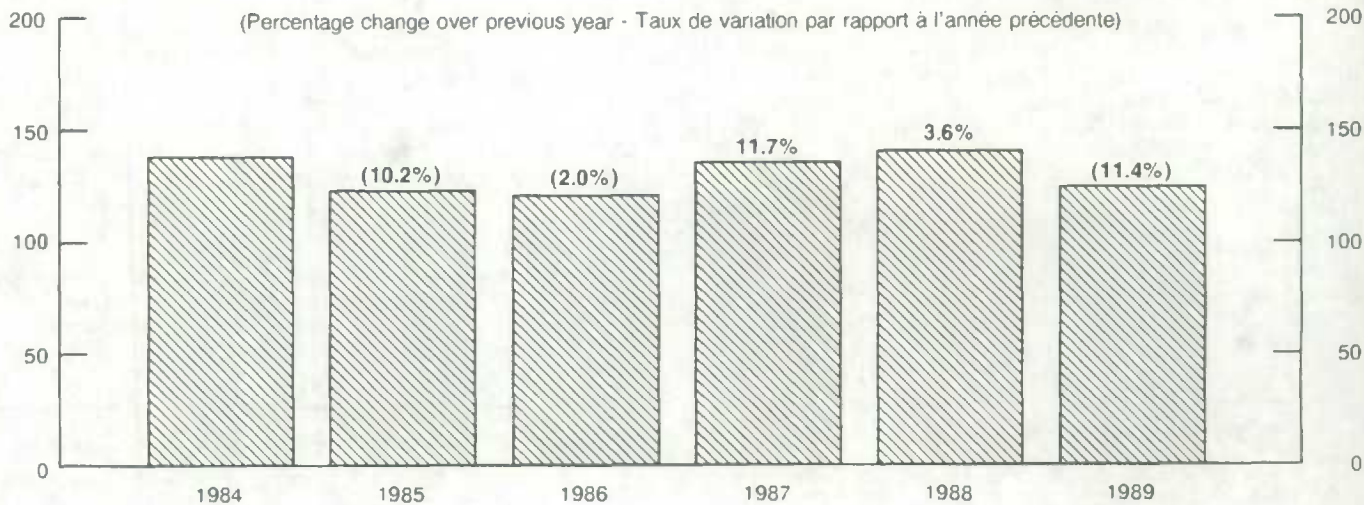


FIGURE 2.1

Tonnage manutentionné: Transport maritime intérieur, 1984-1989

FIGURE 2.2

Leading Commodities Handled, Percentage Shares: Domestic Shipping, 1989

Handled - Manutentionné
1989
 124.0 million tonnes
 124.0 millions de tonnes

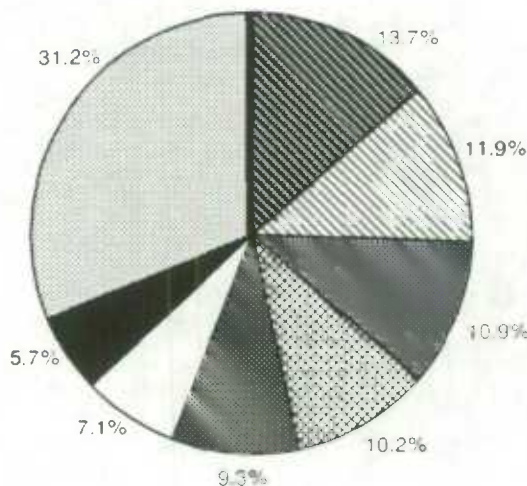


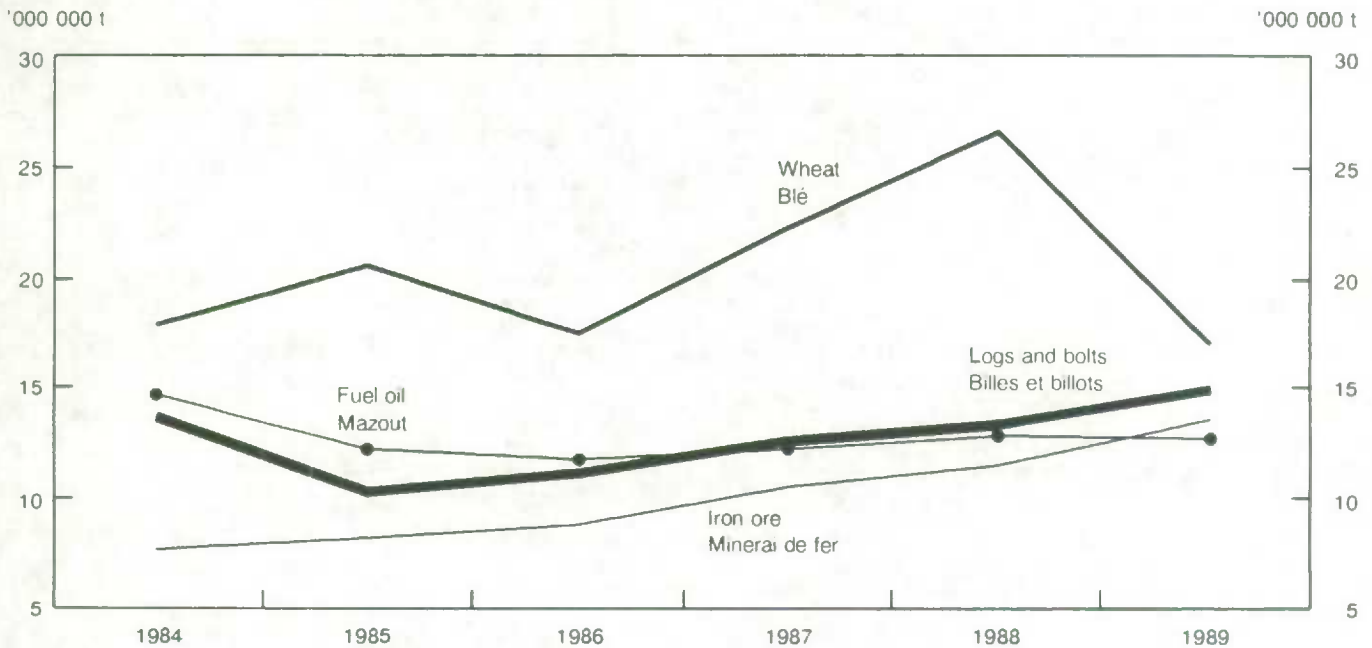
FIGURE 2.2

Principales marchandises manutentionnées, répartition en pourcentage: Transport maritime intérieur, 1989

Commodities - Marchandises		
	Logs and bolts - Billes et billots	13.7%
	Iron ore - Minerai de fer	11.9%
	Pulpwood - Bois à pâte	10.9%
	Fuel oil - Mazout	10.2%
	Wheat - Blé	9.3%
	Limestone - Calcaire	7.1%
	Gasoline - Essence	5.7%
	Other - Autres	31.2%
Total		100.0%

FIGURE 2.3

Tonnage Handled by Sector: Domestic Shipping, 1984-1989



Wheat, the top commodity in terms of tonnage handled in 1988, placed fifth in 1989, at 12 million tonnes. This represents a drop of 38% from 1988, as well as a continuation of the decline which began in the mid-eighties and was interrupted briefly in 1987. Deteriorating international market conditions, coupled with the poor harvest in 1988, effectively crippled the grain transportation trade in early 1989, although some recovery was made in the latter half of the year when the 1989 crop began moving eastward out of Thunder Bay.

FIGURE 2.3

Tonnage manutentionné selon le secteur: Transport maritime intérieur, 1984-1989

Le blé, premier produit quant au tonnage manutentionné en 1988, a occupé le cinquième rang en 1989 avec 12 millions de tonnes, ce qui représente une chute de 38% par rapport à 1988 et la poursuite de la tendance à la baisse qui a débuté au milieu des années 80 et qui a été interrompue brièvement en 1987. La détérioration des conditions du marché international et les mauvaises récoltes de 1988 ont miné le commerce du transport des grains au début de 1989. On a remarqué une faible reprise au cours de la dernière moitié de l'année lorsque la récolte de 1989 a commencé à être expédiée vers l'est à partir de Thunder Bay.

Major Commodities Handled Regionally

The distribution of raw materials and of manufacturing activity across the country dictates, to a large extent, the shipping patterns from one region to another. The major areas of study are the Atlantic, St. Lawrence, Great Lakes and Pacific regions. Figure 2.4 forms the basis for the discussion that follows.

Principales marchandises manutentionnées, selon la région

La répartition des matières brutes et de l'activité manufacturière à travers le pays dicte, dans une large mesure, les mouvements maritimes d'une région à l'autre. Les principales régions à l'étude sont l'Atlantique, le Saint-Laurent, les Grands Lacs et le Pacifique. Les données suivantes se fondent sur la figure 2.4.

The Atlantic Region

Shipping activity on the east coast amounted to about 10% of overall domestic activity in 1989. Cargo tonnage loaded stood at about 7 million tonnes, over half of which was petroleum products, such as fuel oil and gasoline. The Atlantic ports of Halifax and Saint John are sites of oil refining activity, and serve as distribution centres for petroleum products. Gypsum, another important cargo in the Atlantic region, represented 11% of tonnage handled. Most of this non-metallic mineral was shipped

Région de l'Atlantique

Le transport maritime sur la côte est a représenté environ 10% de tout le transport maritime intérieur en 1989. Le fret chargé s'est établi à environ 7 millions de tonnes dont plus de la moitié était constituée de produits du pétrole tels que le mazout et l'essence. Le raffinage du pétrole domine dans les ports de Halifax et de Saint John (région de l'Atlantique) qui servent de centres de distribution des produits du pétrole. Le gypse, une autre marchandise importante de la région de l'Atlantique, a figuré pour 11% du tonnage manutentionné. La plus

FIGURE 2.4

**Leading Commodities Loaded and Unloaded,
Percentage Shares by Canadian Region:
Domestic Shipping, 1986-1989**

Region/Commodity Région/Marchandise	1986	1987	1988	1989
Atlantic - Atlantique	'000 t 6 604	6 954	7 081	6 952
Share - Répartition	%			
Fuel oil - Mazout	29.0	31.5	29.3	32.9
Gasoline - Essence	17.9	21.2	20.3	23.1
Gypsum - Gypse	11.3	14.3	13.2	11.4
Salt - Sel	21.6	15.3	15.8	9.7
Coal - Houille	2.1	1.2	4.6	6.1
Sand and gravel - Sable et gravier	3.9	3.3	3.2	2.8
Other - Autres	14.1	13.2	13.6	14.0
St. Lawrence - Saint-Laurent	'000 t 11 546	13 013	14 264	14 018
Share - Répartition	%			
Iron ore - Minerai de fer	42.5	47.7	45.2	50.9
Metal bearing ores, n.e.s. - Minerais métalliques, n.d.a.	18.9	16.3	17.1	15.9
Fuel oil - Mazout	17.2	14.7	15.0	13.8
Gasoline - Essence	7.6	7.5	7.1	7.1
Pulpwood - Bois à pâte	4.9	4.9	4.6	4.8
Newsprint - Papier journal	1.6	1.2	1.6	1.4
Other - Autres	7.3	7.7	9.4	6.2
Great Lakes - Grands Lacs	'000 t 22 589	24 397	22 625	19 485
Share - Répartition	%			
Wheat - Blé	40.7	46.7	41.3	29.6
Limestone - Calcaire	13.4	13.1	13.7	18.3
Coal - Houille	9.0	9.6	11.6	15.6
Salt - Sel	6.3	5.8	6.6	8.1
Fuel oil - Mazout	3.6	3.4	4.6	5.7
Gasoline - Essence	1.7	1.6	1.7	2.2
Other - Autres	25.3	19.8	20.5	20.5
Pacific - Pacifique	'000 t 19 767	23 209	26 004	21 551
Share - Répartition	%			
Logs and bolts - Billes et billots	44.0	47.9	50.8	39.3
Pulpwood - Bois à pâte	19.1	19.7	19.2	28.1
Waste and scrap, n.e.s. - Déchets et rebuts, n.d.a.	6.1	5.8	3.7	5.3
Sand and gravel - Sable et gravier	4.5	2.7	3.3	5.2
Fuel oil - Mazout	5.7	5.0	4.2	4.5
Limestone - Calcaire	7.6	7.1	7.2	3.7
Other - Autres	13.0	11.8	11.6	13.9

FIGURE 2.4

**Principales marchandises chargées et déchargées,
répartition en pourcentage selon la région
canadienne: Transport maritime intérieur,
1986-1989**

Region/Commodity Région/Marchandise	1986	1987	1988	1989
Atlantic - Atlantique	'000 t 5 722	5 999	6 207	5 873
Share - Répartition	%			
Fuel oil - Mazout	37.5	37.3	35.9	37.5
Gasoline - Essence	20.8	21.5	21.6	24.7
Salt - Sel	4.5	7.1	6.5	4.2
Coal - Houille	0.6	-	1.8	4.0
Sand and gravel - Sable et gravier	4.5	3.8	3.6	3.4
Wheat - Blé	3.0	3.1	2.1	3.2
Other - Autres	29.1	27.2	28.5	23.0
St. Lawrence - Saint-Laurent	'000 t 19 478	21 538	19 537	15 597
Share - Répartition	%			
Wheat - Blé	37.8	45.0	39.3	28.8
Fuel oil - Mazout	10.2	9.0	11.8	15.0
Metal bearing ores, n.e.s. - Minerais métalliques, n.d.a.	11.2	9.9	12.4	14.2
Iron ore - Minerai de fer	2.3	5.5	3.4	8.0
Salt - Sel	9.0	6.3	7.4	7.2
Gasoline - Essence	6.1	5.4	5.6	7.2
Other - Autres	23.4	18.9	20.1	19.6
Great Lakes - Grands Lacs	'000 t 15 634	16 818	18 241	18 969
Share - Répartition	%			
Iron ore - Minerai de fer	30.5	28.8	31.7	32.1
Limestone - Calcaire	19.3	19.0	16.6	18.4
Coal - Houille	13.0	13.9	14.4	16.1
Wheat - Blé	10.7	9.5	8.5	5.7
Salt - Sel	5.4	4.2	4.3	4.6
Cement - Ciment	4.5	4.3	4.2	4.5
Other - Autres	16.6	20.3	20.2	18.6
Pacific - Pacifique	'000 t 19 672	23 218	25 989	21 567
Share - Répartition	%			
Logs and bolts - Billes et billots	44.3	47.8	50.7	39.3
Pulpwood - Bois à pâte	19.2	19.7	19.2	28.1
Waste and scrap, n.e.s. - Déchets et rebuts, n.d.a.	6.1	5.8	3.7	5.3
Sand and gravel - Sable et gravier	4.5	2.7	3.3	5.2
Fuel oil - Mazout	5.6	5.0	4.2	4.5
Limestone - Calcaire	7.6	7.1	7.2	3.7
Other - Autres	12.7	11.9	11.7	13.9

from Nova Scotia to Montréal/Contrecoeur. Salt and coal also originate predominantly in Nova Scotia.

The St. Lawrence Region

Ports along the St. Lawrence River accounted for a quarter of domestic shipping activity in 1989. The most important commodities handled were metallic ores and grain.

Iron ore is a product of the lower St. Lawrence region, and as such, is the dominant outbound commodity, accounting for 51% of total outbound tonnage for the region in 1989. This metallic ore was shipped primarily to ports in Ontario, notably Hamilton and Nanticoke, although Montréal/Contrecoeur was also a significant destination. Other metal-bearing ores were shipped intraregionally. For example, titanium, which is used in manufacture of lightweight metal items such as aircraft, moved principally from Havre St-Pierre to Sorel. Fuel oil was another product which moved between St. Lawrence River ports, thus representing 14% of both outbound and inbound tonnage.

The principal commodity unloaded in the St. Lawrence in 1989 was wheat, despite depressed market activity at home and abroad. Over 4 million tonnes of wheat were delivered to St. Lawrence ports, mainly from Thunder Bay. This domestic activity constituted but one step in the movement of grain overseas; the grain was subsequently carried to various offshore destinations by vessels capable of navigating the high seas.

The Great Lakes

The Great Lakes constitute a highway of sorts between Ontario and points east, especially the St. Lawrence region. As a result, the shipping activity of the two regions is interrelated, as was demonstrated above. Most of the major commodities handled in this region are therefore the same products that are important to the St. Lawrence River region. Great Lakes ports handled about a third of domestic marine cargo in 1989.

Grain constituted the principal commodity loaded, at ports in this region, and Thunder Bay remained the leader in that respect. Thunder Bay loaded wheat, barley and other grains for shipment mainly to ports in Québec and Nova Scotia, for subsequent shipment overseas. The grain, delivered to Thunder Bay from the producing provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta by rail, is mostly destined for foreign markets. Limestone, which accounted for 18% of tonnage loaded in the region, was shipped intraregionally for the most part. Colborne received nearly 3 million tonnes of this limestone. Salt represented 16% of tonnage loaded, again for destinations mainly in the same part of the country. Windsor and Goderich continued to be important points of origin.

Iron ore was the dominant commodity unloaded in the Great Lakes region, and the manufacturing centres of Hamilton and Nanticoke were the principal ports involved. Some 6 million tonnes, nearly a third of tonnage delivered to this area, was iron ore.

The Pacific Region

As noted earlier, forest products are produced mainly in western Canada. These commodities therefore play a pivotal role in overall domestic shipping activity there. Despite a decline in tonnage of forest products, the Pacific shipping region remained the busiest part of the country in terms of cargo tonnes handled. Over 21 million tonnes moved intraregionally. There are no navigable waterways connecting British Columbia with other Canadian population centres.

grande partie des chargements de ce minéral non métallique a été expédiée de la Nouvelle-Écosse vers Montréal/Contrecoeur. De même, le sel et la houille proviennent surtout de la Nouvelle-Écosse.

Région du Saint-Laurent

Les ports situés le long du Saint-Laurent ont représenté le quart du transport maritime intérieur en 1989. Les principales marchandises manutentionnées ont été les minerais métalliques et les grains.

Le minerai de fer est un produit de la région du bas Saint-Laurent et il est le principal produit en départ, représentant 51% du tonnage total en départ de cette région en 1989. Ce minerai métallique a été expédié surtout vers des ports de l'Ontario, notamment Hamilton et Nanticoke, bien que Montréal/Contrecoeur soit également un point de destination important. D'autres minerais métalliques ont été expédiés au niveau intraréional. Ainsi, le titane, qui entre dans la fabrication d'articles en métal léger tels que les avions, a été acheminé principalement de Havre Saint-Pierre vers Sorel. Pour sa part, le mazout a été transporté entre les ports du Saint-Laurent et a représenté 14% du tonnage en départ et en arrivée.

Le blé a été le principal produit déchargé dans les ports du Saint-Laurent en 1989, malgré un marché en crise au Canada comme à l'étranger. Plus de 4 millions de tonnes de blé ont été livrées à des ports du Saint-Laurent, principalement en provenance de Thunder Bay. Cette activité intérieure n'a représenté que le premier pas vers le transport des grains à l'étranger; ces derniers ont été par la suite transportés vers divers points de destination étrangers par des navires de haute mer.

Région des Grands Lacs

Les Grands Lacs constituent une route principale entre l'Ontario et des points situés à l'est, surtout la région du Saint-Laurent. Aussi le transport maritime de ces deux régions est-il interrelié, comme on l'a démontré auparavant. La plupart des principaux produits manutentionnés dans la région des Grands Lacs le sont également dans la région du Saint-Laurent. Les ports des Grands Lacs ont manutentionné environ le tiers du fret maritime intérieur en 1989.

Les grains sont la principale marchandise chargée dans les ports de la région, Thunder Bay demeurant le chef de file. Dans ce port ont été chargés du blé, de l'orge et d'autres grains à destination, principalement, de ports du Québec et de la Nouvelle-Écosse, puis de l'étranger. Les chargements de grains, qui arrivent par trains à Thunder Bay à partir des provinces productrices du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, sont surtout destinés aux marchés étrangers. Le calcaire, qui a représenté 18% du tonnage chargé dans cette région, a été transporté surtout au niveau intraréional. Port Colborne a reçu près de 3 millions de tonnes de calcaire. Le sel a représenté 16% du tonnage chargé et acheminé le plus souvent vers la même région du pays. Windsor et Goderich ont continué d'être des points d'origines importants.

Le minerai de fer a été le principal produit déchargé dans la région des Grands Lacs, les principaux ports étant les centres manufacturiers de Hamilton et de Nanticoke. Il a représenté quelque 6 millions de tonnes, près du tiers du tonnage livré dans cette région.

Région du Pacifique

Comme nous l'avons déjà mentionné, les produits forestiers proviennent surtout de l'ouest du Canada. Ces marchandises jouent donc un rôle fondamental dans l'ensemble du transport maritime intérieur dans cette région. Malgré une baisse du tonnage des chargements de produits forestiers, la région maritime du Pacifique est demeurée la région la plus active du pays quant au tonnage du fret manutentionné. Plus de 21 millions de tonnes de marchandises ont été transportées au niveau intraréional. Il n'existe aucune voie navigable reliant la Colombie-Britannique aux autres agglomérations.

The two principal commodities handled on the west coast in 1989 were logs and pulpwood. The marine voyage for these products consisted of moving cut wood from the area where it was harvested to sawmills, or to points of loading for shipment abroad.

Logs and bolts and pulpwood jointly accounted for about 70% of tonnage handled in this region. Other commodities of note were limestone and fuel oil. Texada Island was a major point of loading for limestone, and Vancouver shipped fuel oil to other centres along the coast.

Interprovincial Flows

With the exception of the Atlantic region, a discussion of shipping by province largely parallels the previous examination of domestic shipping activity on a regional basis. Figure 2.6 presents domestic cargo tonnage arrivals and departures by province and territory.

In general terms, virtually all shipping in British Columbia occurs within its provincial boundaries. Interprovincial shipping occurs in most other provinces, but is most prevalent in Ontario and Québec. These latter two provinces engage in the most interprovincial trade, which is facilitated by the existence of the St. Lawrence River-Great Lakes waterway. Shipping on the east coast is a mixture of commerce between and within the various provinces.

The bold-face figures in Figure 2.6 indicate the tonnage which moved from one port to another within the province of interest. For example, virtually all of British Columbia cargo moved intraprovincially, whereas nearly two-thirds of the 20 million tonnes loaded in Ontario was cargo moving within that province. Most of the balance of Ontario cargo moved to Québec. Intraprovincial cargo loaded in Québec amounted to 7 million tonnes, or half of all domestic cargo loaded in that province in 1989.

The cargo moving between provinces is distributed between the two major water transportation "networks", one of which is inland, the other, coastal. As mentioned above, the St. Lawrence River-Great Lakes waterway facilitates trade between Ontario and Québec such that, of the 7 million tonnes loaded in Ontario for other provinces in 1989, 95% of this amount was delivered to Québec ports. The reverse situation is true, to a marginally lesser extent. Some 7 million tonnes of cargo loaded in Québec in 1989 were destined for other provinces, and Ontario ports received 87% of this amount.

On the east coast, most shipping activity is between provinces. Interprovincial activity accounted for 98% of shipping in New Brunswick in 1989. Comparable figures for the other provinces were: Nova Scotia - 88%; Newfoundland - 64%; and virtually 100% for Prince Edward Island. Nova Scotia shipped over a million tonnes to each of Newfoundland and Québec, and New Brunswick shipped cargo mainly to Québec and Nova Scotia, as well as to Newfoundland. Newfoundland cargo was destined for Nova Scotia and Québec.

In northern Canada, shipping consists mainly of the delivery of provisions to northern communities. There was little traffic originating in the north in 1989, and most of the cargo delivered to the Northwest Territories originated in Québec.

Les billes et le bois à pâte ont été les principales marchandises manutentionnées sur la côte ouest en 1989. Pour transporter ces produits par voie maritime, il fallait acheminer le bois coupé des régions d'abattage vers des scieries ou d'autres points en vue de leur expédition vers l'étranger.

Les billes, les billots et le bois à pâte ont représenté ensemble environ 70% du tonnage manutentionné dans cette région. Le calcaire et le mazout ont été des produits également importants. Texada Island a été un point d'origine majeur du calcaire, et Vancouver a expédié du mazout vers d'autres points situés le long de la côte.

Flux interprovinciaux

La région de l'Atlantique mise à part, un examen du transport maritime selon la province est grandement parallèle à l'examen précédant du transport maritime intérieur au niveau régional. La figure 2.6 présente le tonnage du fret intérieur en arrivage et en départ, selon la province et le territoire.

Dans l'ensemble, pratiquement tout le transport maritime en Colombie-Britannique se fait à l'intérieur des limites provinciales. On peut observer une activité interprovinciale dans la plupart des autres provinces, mais surtout en Ontario et au Québec. Ces deux provinces sont les plus actives à ce niveau, la voie maritime du Saint-Laurent-Grands Lacs facilitant le commerce interprovincial. Le transport maritime sur la côte est s'explique tant par le commerce entre les provinces qu'à l'intérieur de ces dernières.

Les chiffres en caractères gras qui apparaissent à la figure 2.6 correspondent au tonnage transporté d'un port à l'autre à l'intérieur de la province visée. Ainsi, presque tout le fret de la Colombie-Britannique a été transporté au niveau intraprovincial, tandis que près des deux tiers des 20 millions de tonnes chargées en Ontario étaient des marchandises transportées à l'intérieur de cette province. Le reste du fret de l'Ontario a été acheminé vers le Québec. Le fret intraprovincial chargé au Québec a figuré pour 7 millions de tonnes, soit la moitié de tout le fret intérieur chargé dans cette province en 1989.

Le transport du fret interprovincial est réparti entre les deux principaux "réseaux" de transport maritime, dont l'un est intérieur, l'autre, côtier. Comme nous l'avons déjà mentionné, la voie maritime du Saint-Laurent-Grands Lacs facilite le commerce entre l'Ontario et le Québec. Ainsi, sur les 7 millions de tonnes chargées en Ontario à destination d'autres provinces en 1989, 95% ont été livrées à des ports du Québec. Dans une moindre mesure, l'inverse est également vrai. Quelque 7 millions de tonnes de fret déchargées au Québec en 1989 étaient destinées à d'autres provinces; les ports de l'Ontario ont reçu 87% de ce tonnage.

Sur la côte est, le transport maritime se fait principalement entre les provinces. Les mouvements interprovinciaux ont représenté 98% du transport maritime au Nouveau-Brunswick en 1989. Les chiffres pour les autres provinces sont les suivants: Nouvelle-Ecosse, 88%; Terre-Neuve, 64%; Île-du-Prince-Édouard, presque 100%. Terre-Neuve et le Québec ont reçu chacun plus d'un million de tonnes de la Nouvelle-Ecosse, tandis que le Nouveau-Brunswick a expédié des marchandises principalement vers le Québec, la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve. Le tonnage manutentionné à Terre-Neuve était destiné à la Nouvelle-Ecosse et au Québec.

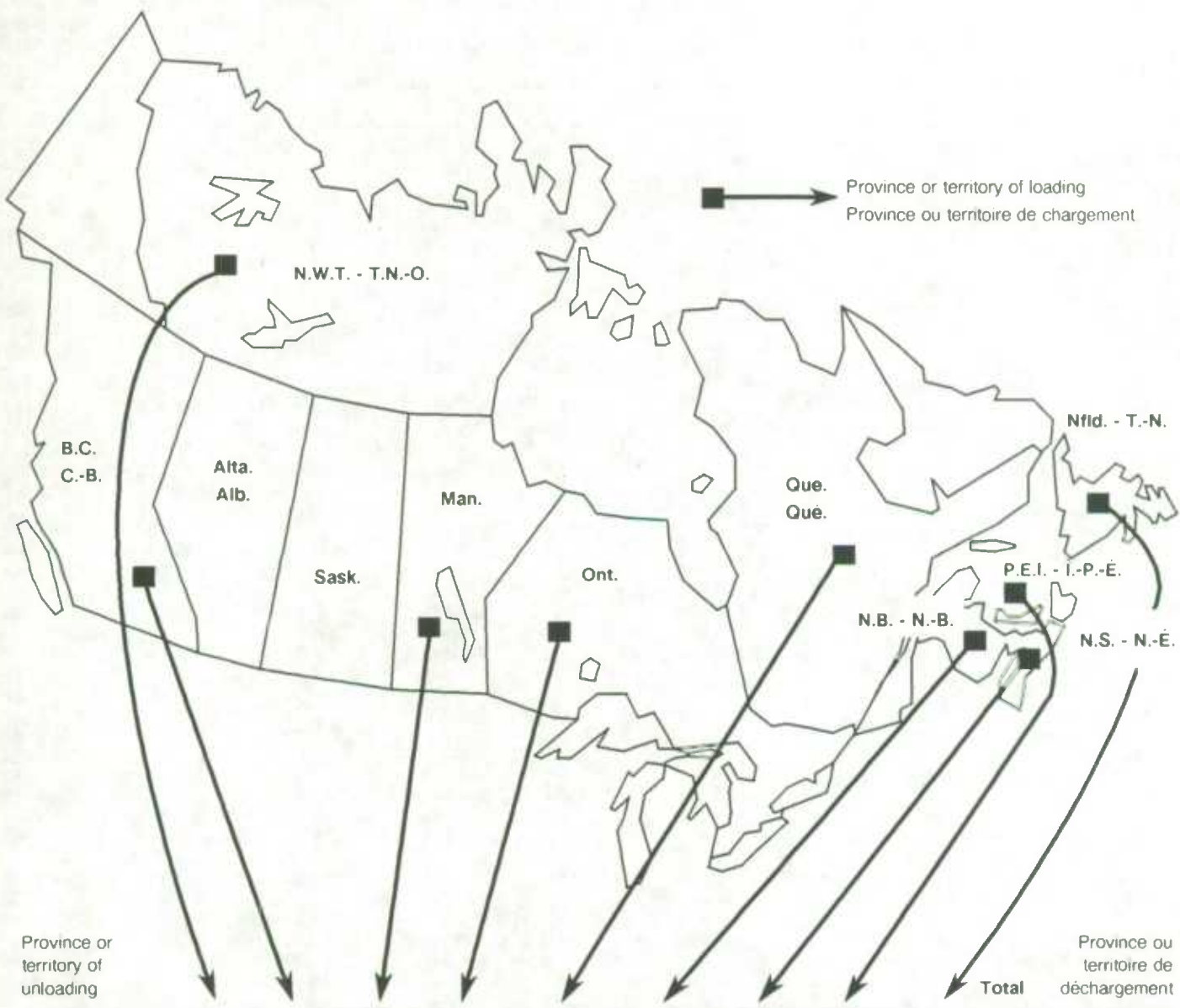
Dans le nord du Canada, le transport maritime se traduit principalement par la livraison de provisions aux collectivités du Nord. On a observé peu de trafic en provenance du Nord en 1989, et la plus grande partie du fret livré aux Territoires du Nord-Ouest provenait du Québec.

FIGURE 2.6

Tonnage Loaded and Unloaded, by Province or Territory: Domestic Shipping, 1989

FIGURE 2.6

Tonnage chargé et déchargé, selon la province ou le territoire: Transport maritime intérieur, 1989



'000 t

Nfld.	-	2	-	57	497	319	1 270	--	157	2 303	T.-N.
P.E.I.	-	-	-	-	8	112	585	--	1	706	I.-P.-É.
N.S.	--	1	-	279	97	579	546	1	148	1 651	N.-É.
N.B.	-	-	-	8	235	25	467	-	-	735	N.-B.
Que.	6	-	-	6 644	7 124	602	1 430	-	126	15 932	Qué.
Ont.	-	-	-	12 497	6 270	-	202	-	--	18 969	Ont.
Man.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Man.
B.C.	-	21 549	-	-	-	18	-	-	-	21 567	C.-B.
N.W.T.	2	-	-	-	119	-	22	-	-	143	T.N.-O.
Total	8	21 551	-	19 485	14 350	1 655	4 524	1	432	62 006	Total

FIGURE 2.5

Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region, Domestic Shipping, 1989

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)	
Animal products, edible	24 140	73.2	23 121	-	-	1 019
Barley	370 554	1.6	-	-	370 554	-
Corn	80 742	2.0	-	-	80 742	-
Wheat	5 767 355	2.2	-	-	5 767 355	-
Cereal grains and related prod., n.e.s.	53 108	2.8	1 525	262	51 321	-
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	36 367	61.8	27 015	3 706	5 647	-
Fodder and feed	82 060	5.9	7 076	-	74 984	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	386 498	-	-	-	386 498	-
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	4 442	3.6	162	-	4 280	-
Logs and bolts	8 479 540	0.2	18 144	-	-	8 461 396
Pulpwood	6 758 976	0.2	32 833	666 455	-	6 059 688
Crude wood materials, n.e.s.	703	4.8	703	-	-	-
Textile and textile fabricated material	254	87.0	254	-	-	-
Iron ore, concentrates, scrap	7 381 050	1.7	114	7 134 271	238 545	8 119
Aluminum ore, concentrates, scrap	29 233	-	-	29 233	-	-
Zinc in ores, concentrates, scrap	12 156	-	-	-	-	12 156
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	2 294 988	11.7	323	2 222 074	72 409	181
Coal	3 533 394	-	424 541	-	3 049 346	59 507
Crude petroleum and related crude prod.	29 558	-	1 463	28 095	-	-
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	56	100.0	56	-	-	-
Clay & crude refractory materials n.e.s.	338 780	7.8	-	371	333 303	5 106
Limestone	4 380 230	0.9	29 767	-	3 562 936	787 527
Sand and gravel	1 533 612	0.5	196 745	235	206 527	1 130 105
Gypsum	922 175	1.7	789 612	36 088	11 720	84 755
Phosphate rock	6 815	-	6 815	-	-	-
Salt	2 268 313	2.2	671 541	-	1 575 775	20 997
Sulphur	7 499	-	-	7 499	-	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	373 742	1.7	5 552	44 303	323 433	454
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	1 157 197	-	4 721	850	15 197	1 136 430
Lumber & sawn timber	648 526	0.3	6 764	1 130	87 475	553 157
Woodpulp	466 229	-	-	-	-	466 229
Wood fabricated materials, n.e.s.	4 213	20.8	3 837	376	-	-
Newsprint	535 853	20.9	15 776	192 989	6	327 081
Paper and paperboard, n.e.s.	34 045	21.5	13 996	7 058	-	12 991
Extracts of animal & vegetable origins	820	-	820	-	-	-
Potassium chloride (potash)	122 210	-	-	-	122 210	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	921 058	1.0	52 877	87 222	335 114	445 845
Gasoline	3 549 422	0.7	1 603 201	992 489	426 736	526 996
Fuel oil	6 293 705	1.7	2 285 489	1 937 696	1 101 147	969 373
Petroleum and coal products, n.e.s.	579 690	4.0	180 581	183 274	215 835	-
Iron, steel and alloys	201 030	0.4	897	17 268	142 666	40 200
Non-ferrous metals	128 775	-	25	128 750	-	-
Metal fabricated basic products	15 439	20.5	4 341	1 457	44	9 596
Cement and concrete basic products	1 061 373	4.6	13 440	637	913 736	133 561
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	35 742	22.3	34 286	1 178	88	191
Misc. fabricated materials, n.e.s.	499	85.1	424	74	-	-
Transportation & communication equipment	53 432	4.0	48 597	3 056	1 282	497
Machinery and equipment, n.e.s.	48 287	5.3	13 833	21 770	1 946	10 737
Miscellaneous cargo, n.e.s.	991 968	52.9	430 407	268 246	5 869	287 445
Grand Total	62 005 854	2.6	6 951 672	14 018 115	19 484 728	21 551 339

Components may not add up to totals due to rounding

FIGURE 2.5

Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région, Transport maritime intérieur, 1989

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)	(%)	
23 121	-	-	1 019	24 140	73.2	Produits du règne animal, comestible
72 711	240 904	56 939	-	370 554	1.6	Orge
37 504	43 238	-	-	80 742	2.0	Mais
186 453	4 498 018	1 082 884	-	5 767 355	2.2	Blé
1 787	13 827	37 494	-	53 108	2.8	Grains et produits de céréales, n.d.a.
30 684	37	5 647	-	36 367	61.8	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
9 933	30 833	41 294	-	82 060	5.9	Fourrage et aliments pour animaux
-	32 332	354 166	-	386 498	-	Graines de lin et colza, fèves de soya
162	-	4 280	-	4 442	3.6	Prod. vg. anim. bruts incomed. n.d.a.
-	-	-	8 479 540	8 479 540	0.2	Billes et billots
35 205	664 083	-	6 059 688	6 758 976	0.2	Bois à pâte
703	-	-	-	703	4.8	Matières de bois brute, n.d.a.
254	-	-	-	254	87.0	Textiles et demi-produits en textile
33 430	1 243 005	6 096 496	8 119	7 381 050	1.7	Minéral de fer, conc., ferrailles
-	-	29 233	-	29 233	-	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
-	-	-	12 156	12 156	-	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
323	2 222 074	72 409	181	2 294 988	11.7	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
232 149	192 392	3 049 346	59 507	3 533 394	-	Houille
10 093	19 465	-	-	29 558	-	Pétrole brut et prod. bruts connexes
56	-	-	-	56	100.0	Amiante non-ouvré, brut & fibre
-	240 458	93 216	5 106	338 780	7.8	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
29 767	69 509	3 493 427	787 527	4 380 230	0.9	Calcaire
196 980	-	206 527	1 130 105	1 533 612	0.5	Sable et gravier
14 665	616 766	205 989	84 755	922 175	1.7	Gypse
-	6 815	-	-	6 815	-	Roche phosphate
247 398	1 122 316	877 602	20 997	2 268 313	2.2	Sel
-	7 499	-	-	7 499	-	Soufre
302	28 446	344 540	454	373 742	1.7	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
185	5 386	15 197	1 136 430	1 157 197	-	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
7 889	5	87 475	553 157	648 526	0.3	Bois de construction & sciage
-	-	-	466 229	466 229	-	Pâte à bois
3 894	319	-	-	4 213	20.8	Demi-produits en bois, n.d.a.
2 828	205 938	6	327 081	535 853	20.9	Papier journal
21 046	8	-	12 991	34 045	21.5	Papier et carton, n.d.a.
289	531	-	-	820	-	Extraits d'origine animale & végétale
-	32 134	90 076	-	122 210	-	Chlorure de potassium (potasse)
54 647	114 944	305 622	445 845	921 058	1.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
1 453 468	1 120 451	448 727	526 777	3 549 422	0.7	Essence
2 200 120	2 342 285	784 451	966 849	6 293 705	1.7	Mazout
185 596	229 230	164 864	-	579 690	4.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
1 534	5 684	153 613	40 200	201 030	0.4	Fer, acier et alliages
25	128 750	-	-	128 775	-	Métaux non-ferreux
5 772	27	44	9 596	15 439	20.5	Demi-produits de base en métal
7 097	60 157	860 559	133 561	1 061 373	4.6	Ciment et produit de base en béton
8 307	27 157	88	191	35 742	22.3	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
424	74	-	-	499	85.1	Demi-produits divers, n.d.a.
48 658	1 870	2 407	497	53 432	4.0	Matériel de transport & communication
31 141	6 309	99	10 737	48 287	5.3	Machinerie et équipement, n.d.a.
676 444	23 821	4 258	287 445	991 968	52.9	Fret divers, n.d.a.
5 873 041	15 597 097	18 968 976	21 566 740	62 005 854	2.6	Grand total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter III

International Shipping Outbound Activity, 1989

Introductory Note

International shipping consists of the movement of goods through Canadian ports to or from other countries. Nearly two-thirds of this shipping activity can be attributed to outbound traffic. In 1989, over 159 million tonnes of goods were loaded at Canadian ports for offshore destinations. The predominant commodities were raw materials – natural resources and agricultural products.

The geographic distribution of outbound shipping activity has changed since the early eighties. While the United States remains Canada's most important overall trading partner (and a major shipping destination), Asia has become the most important destination for Canadian marine cargo in recent years.

This chapter presents the above points in detail, as well as additional information on international cargo shipped from Canadian ports. Traffic will be described in terms of the province and region of loading, these regions being: Atlantic; St. Lawrence; Great Lakes and Pacific. Figure 4.6 presents cargo movements by Canadian region of loading and by foreign region of unloading.

Cargo Tonnage Loaded, 1989

International cargo tonnage loaded at Canadian ports rose through the late eighties, although the 1989 total of 159 million tonnes was off from the record level of 171 million tonnes, set in 1988 (see Figure 3.1). Falling grain tonnage was a major contributor to this drop in outbound cargo traffic in 1989. Shipments of wheat from Canadian ports were 42% below the 1988 level, representing a loss of nearly 9 million tonnes. Shipments of iron ore declined by 3%, while coal tonnage increased by 2%. Since outbound cargo is traditionally dominated by a few bulk commodities, tonnage changes in this group will be reflected in the overall total, as was the case in 1989.

Leading Commodities Loaded

The top commodities, in terms of tonnage loaded for export, have remained much the same in the past few years. Figure 3.2 presents the share of total outbound shipments attributed to these commodities in 1989, and Figure 3.3 shows tonnage loaded for the four most important commodities for 1989, over the past five years.

Despite the decline in tonnage loaded, wheat ranked third, after coal and iron ore. These three products represented nearly half of total shipments in 1989. Coal tonnage remained relatively flat throughout the mid-eighties, at about 25 million tonnes. In 1989, coal shipments increased to 32 million tonnes. The Pacific Rim is the prime destination for this coal, most of which is shipped from Pacific coast ports. In 1989, 20 million tonnes of coal moved to Japan, virtually all of which originated in Vancouver and Prince Rupert.

Chapitre III

Trafic maritime international en départ, 1989

Introduction

Le transport maritime international correspond aux mouvements de marchandises dans les ports canadiens à destination et en provenance d'autres pays. Près des deux tiers de ce trafic est attribuable aux mouvements en départ. En 1989, plus de 159 millions de tonnes de marchandises ont été chargées dans des ports canadiens à destination de l'étranger. Les matières brutes (richesses naturelles et produits agricoles) ont été les principaux produits expédiés.

La répartition géographique du trafic en départ a changé depuis le début des années 80. Les États-Unis demeurent le plus important partenaire commercial du Canada (et un point de destination majeur), mais l'Asie est devenue le point de destination le plus important du fret canadien au cours des dernières années.

Le présent chapitre explique plus en détails les faits susmentionnés et fournit des renseignements sur le fret international expédié à partir des ports canadiens. Le trafic sera défini selon la province et la région de chargement, ces régions étant celles de l'Atlantique, du Saint-Laurent, des Grands Lacs et du Pacifique. La figure 4.6 présente les mouvements de marchandises selon la région de chargement au Canada et la région de déchargement à l'étranger.

Tonnage du fret chargé, 1989

Le tonnage du fret international chargé dans les ports canadiens a augmenté vers la fin des années 80, bien que le tonnage total établi à 159 millions de tonnes en 1989 était inférieur au niveau établi en 1988, soit 171 millions de tonnes (voir figure 3.1). La baisse du tonnage des céréales a été un facteur important de la réduction du trafic en départ en 1989. Les chargements de blé à partir de ports canadiens ont été de 42% inférieures à ceux enregistrés en 1988, une baisse de près de 9 millions de tonnes. Le tonnage des chargements de houille et de minerai de fer a diminué de 3%, tandis que le tonnage de houille a augmenté de 2%. Comme le tonnage en départ se compose depuis toujours de quelques marchandises en vrac, toute variation au niveau du tonnage de ce groupe influera sur le total, comme c'est le cas en 1989.

Principales marchandises chargées

Au cours des quelques dernières années, les principales marchandises quant au tonnage chargé à destination de l'étranger sont demeurées pratiquement les mêmes. La figure 3.2 présente la part des chargements en départ de ces marchandises en 1989, et la figure 3.3, le tonnage chargé pour les quatre principales marchandises pour 1989, au cours des cinq dernières années.

Malgré la baisse du tonnage chargé, le blé s'est classé troisième après la houille et le minerai de fer. Ces trois produits ont représenté près de la moitié de l'ensemble des chargements en 1989. Le tonnage de la houille a peu varié au milieu des années 80, s'établissant à environ 25 millions de tonnes. En 1989, les chargements de houille ont augmenté pour se chiffrer à 32 millions de tonnes. Les pays côtiers du Pacifique sont la principale destination de cette houille dont la plus grande partie provient de ports de la côte du Pacifique. En 1989, 20 millions de tonnes de houille ont été acheminées vers le Japon, la presque totalité provenant des ports de Vancouver et de Prince Rupert.

FIGURE 3.1

Tonnage Loaded: International Shipping, 1984-1989

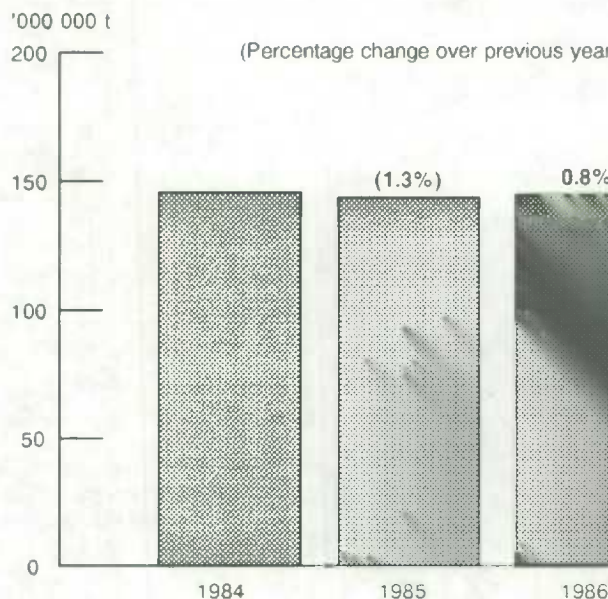


FIGURE 3.1

Tonnage chargé: Transport maritime international, 1984-1989

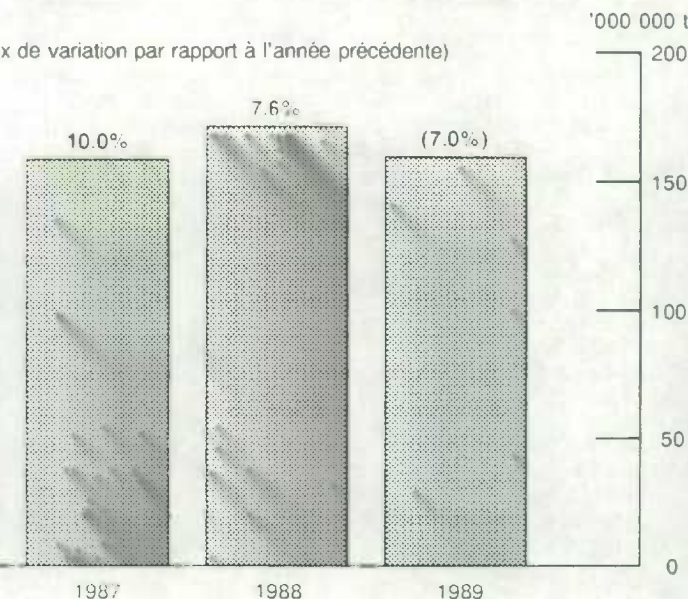


FIGURE 3.2

Leading Commodities Loaded, Percentage Shares: International Shipping, 1989

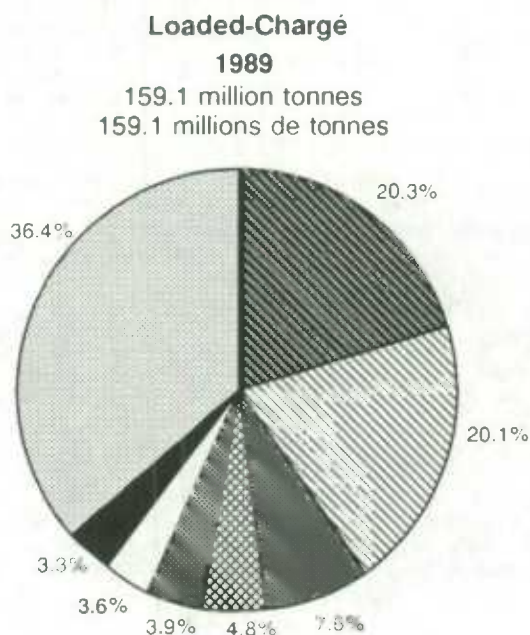


FIGURE 3.2

Principales marchandises chargées, répartition en pourcentage: Transport maritime international, 1989

Commodities - Marchandises		
	Coal - Houille	20.3%
	Iron ore - Minerai de fer	20.1%
	Wheat - Blé	7.6%
	Lumber & sawn timber - Bois de construction & sciages	4.8%
	Potassium chloride - Chlorure de potassium	3.9%
	Gypsum - Gypse	3.6%
	Fuel oil - Mazout	3.3%
	Other - Autres	36.4%
Total		100.0%

FIGURE 3.3

**Leading Commodities Loaded, Tonnage:
International Shipping, 1984-1989**

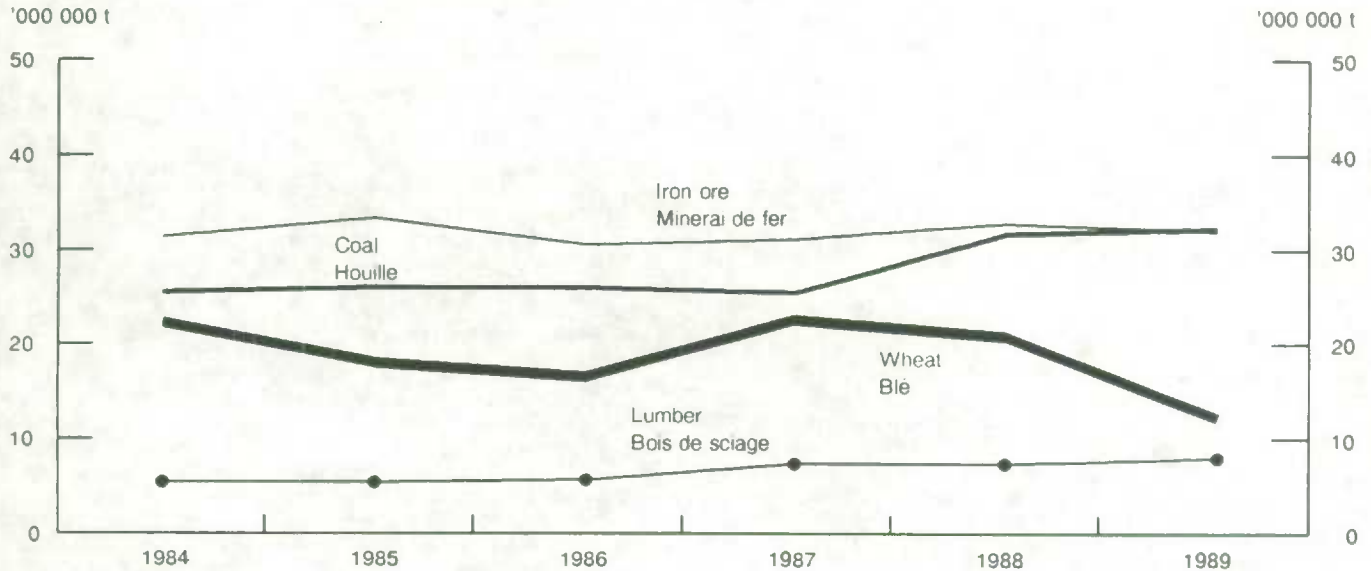


FIGURE 3.3

**Principales marchandises chargées, tonnage:
Transport maritime international, 1984-1989**

Iron ore accounted for one-fifth of outbound tonnage in 1989, which amounted to 32 million tonnes. Major points of loading were Sept-Iles/Pointe-Noire and Port-Cartier, in the lower St. Lawrence. In fact, 94% of all iron ore loaded for export originated at these two ports. Tonnage of iron ore shipped to other countries has remained relatively stable in the past few years.

Shipments of Canadian wheat have been affected by conditions in the marketplace, as well as by the weather. The combination of drought conditions and international price wars took their toll in the mid-eighties, when tonnage fell below the 20 million tonne mark. There was a recovery in 1987, but it was short-lived, as tonnage fell in 1988 and 1989. Wheat tonnage reached its lowest point in recent history, at 12 million tonnes, in 1989.

There are two major regions of origin for this grain - the St. Lawrence and the Pacific. The St. Lawrence ports, including Baie-Comeau and Port-Cartier, mainly serve Europe (including the USSR) and the Middle East. On the west coast, wheat was shipped to Asia and the Middle East from Vancouver and Prince Rupert.

Le minerai de fer a représenté le cinquième du tonnage en départ en 1989, ce qui correspond à 32 millions de tonnes. La plus grande partie de ce minerai de fer a été expédiée à partir de Sept-Iles/Pointe-Noire et de Port-Cartier, dans le bas Saint-Laurent. En fait, 94% de tout le minerai de fer chargé à destination de l'étranger provenait de ces deux ports. Le tonnage du minerai de fer expédié vers d'autres pays est demeuré relativement stable au cours des dernières années.

Les conditions du marché et le climat ont influé sur les chargements de blé canadien. Au milieu des années 80, la sécheresse et la guerre des prix au niveau international ont eu pour effet de ramener le tonnage à un niveau inférieur à celui de 20 millions de tonnes. On a observé une brève reprise en 1987, mais le tonnage a diminué en 1988 et 1989. Le tonnage du blé a atteint son plus bas niveau en 1989 à 12 millions de tonnes.

Le blé provient de deux principales régions, soit celles du Saint-Laurent et du Pacifique. Les ports du Saint-Laurent, y compris Baie-Comeau et Port-Cartier, desservent principalement l'Europe (y compris l'URSS) et le Moyen-Orient. Sur la côte ouest, le blé a été expédié vers l'Asie et le Moyen-Orient à partir des ports de Vancouver et de Prince Rupert.

**Leading Commodities Loaded, by Canadian
Shipping Region**

Each region of Canada has its own riches, and these affect shipping activity across the country. In addition to local goods, ports handle many commodities which are produced inland and transported to the ports for shipment abroad.

**Principales marchandises chargées, selon la région
canadienne d'activité**

Chaque région du Canada possède ses propres richesses et cela influe sur le transport maritime à travers le pays. Outre les marchandises locales, les ports manutentionnent nombre de marchandises qui sont produites sur le continent et transportées vers des ports canadiens afin d'être expédiées vers l'étranger.

● The Atlantic Region

Cargo loaded at Atlantic ports, destined largely for the eastern United States and Europe, accounted for 14% of all outbound tonnage in 1989. Gypsum shipments totalled nearly 6 million tonnes, or 26% of the total. Gypsum is an ingredient in the manufacture of wallboard. Fuel oil represented 18% of shipments from the Atlantic region, most of which was delivered to Atlantic ports in the United States. Products sent to Europe included zinc ore, woodpulp and newsprint.

● The St. Lawrence Region

Two-thirds of the cargo shipped from St. Lawrence ports in 1989 was iron ore, destined largely for Europe and the United States. Bulk commodities are significant components of the cargo mix in this region. Wheat was the second most important commodity in 1989, with nearly 5 million tonnes, or 10% of total tonnage, going mostly to Europe and the Middle East. In all, this Canadian shipping region represented 30% of all cargo shipped internationally in 1989.

● The Great Lakes Region

International cargo shipped from the Great Lakes region was comparatively light, at 12 million tonnes, or 7% nationally, in 1989. This figure may be a bit misleading, because the Great Lakes actually carried much of the grain that was shipped abroad from the St. Lawrence ports. This information, however, can be found in the section on domestic shipping (Ch.II). Vessels carry grain east from Thunder Bay to the St. Lawrence, where the ocean-going vessels can pick it up for the sea voyage. "Salty lakers" are vessels that can make the entire voyage abroad, however, most of the grain moves in the former manner. Important commodities that were shipped offshore from the Great Lakes region in 1989 include potash and cement, which each represented 11% of the region's tonnage.

● The Pacific Region

In 1989, nearly half of the international cargo shipped from Canadian ports was loaded on the west coast. This includes grain and other bulk commodities which are moved to the coast by train, then loaded aboard vessels for the maritime voyage. Coal accounted for about 40% of all tonnage loaded in the Pacific region. In fact, coal loaded in this area accounted for 93% of all Canadian shipments of coal. Other important commodities were wheat (9%) and lumber (8%). Major markets were in the Pacific Rim.

Foreign Cargo Destinations

Foreign markets for Canadian cargo have evolved in the Pacific Rim in recent years. Europe remains an important destination for Canadian goods, and traffic to the United States also continues to grow. Figure 3.4 presents tonnage shares of foreign destinations for Canadian cargo, grouped by major geographical region, from 1984 to 1989.

For purposes of this discussion, Europe (East and West) includes Greenland and Saint-Pierre-et-Miquelon, as well as the Soviet Union. The United Kingdom is presented separately. The United States is separated into Atlantic, Great Lakes and Pacific regions, to better delineate these important markets.

● Asia and Oceania

Bulk commodities are the mainstay of traffic to Asia and Oceania; they have made this region the top destination in recent years. In 1989, Asia continued to account for over a

● Région de l'Atlantique

Le tonnage chargé dans les ports de l'Atlantique, destiné principalement aux régions de l'est des États-Unis et de l'Europe, a représenté 14% de tout le tonnage en départ en 1989. Les chargements de gypse ont totalisé près de 6 millions de tonnes ou 26% du tonnage total. Le gypse entre dans la fabrication du panneau de revêtement. Le mazout a représenté 18% des chargements en provenance de la région de l'Atlantique dont la plupart étaient destinés à des ports des États-Unis situés sur l'Atlantique. Parmi les marchandises expédiées vers l'Europe, mentionnons le minerai de zinc, la pâte à bois et le papier journal.

● Région du Saint-Laurent

Les deux tiers du tonnage expédié des ports du Saint-Laurent se composaient de minerai de fer destiné principalement à l'Europe et aux États-Unis. Les marchandises en vrac sont un élément important de la composition du tonnage dans cette région. Le blé a occupé le deuxième rang en 1989 avec près de 5 millions de tonnes ou 10% du tonnage total destiné principalement à l'Europe et au Moyen-Orient. Dans l'ensemble, cette région canadienne d'activité a représenté 30% de tout le tonnage expédié au niveau international en 1989.

● Région des Grands Lacs

Le tonnage international expédié de la région des Grands Lacs était comparativement plus élevé à 12 millions de tonnes ou 7% du tonnage national en 1989. Ce chiffre est un peu trompeur car la région des Grands Lacs a servi à transporter la plus grande partie des céréales expédiées à l'étranger à partir des ports du Saint-Laurent. On retrouve ces renseignements au chapitre II sur le transport intérieur. Les navires transportent les céréales vers l'est, de Thunder Bay au Saint-Laurent, où elles sont chargées sur des navires de haute mer. Les "lacquiers océaniques" sont des navires qui font tout le voyage à l'étranger, mais la plus grande partie des céréales est acheminée de la première façon. La potasse et le ciment ont été d'importantes marchandises expédiées vers l'étranger à partir des Grands Lacs en 1989, représentant chacune 11% du tonnage de la région.

● Région du Pacifique

En 1989, près de la moitié du tonnage international expédié de ports canadiens a été chargée sur la côte ouest. On y trouve notamment des céréales et d'autres marchandises en vrac qui sont expédiées vers la côte en trains, puis chargées sur des navires à destination de l'étranger. La houille a représenté à peu près 40% du tonnage total chargé dans la région du Pacifique. En fait, la houille a figuré pour 93% de tous les chargements de houille au Canada. Le blé (9%) et le bois de construction (8%) étaient d'autres importantes marchandises. Les pays côtiers du Pacifique étaient d'importants marchés.

Destinations du fret expédié à l'étranger

Des marchés accueillant le fret canadien ont vu le jour dans les pays côtiers du Pacifique au cours des dernières années. L'Europe demeure un point important de destination des produits canadiens, tout comme les États-Unis. La figure 3.4 présente la part du tonnage des points de destination étrangers du fret canadien, selon la principale région géographique, de 1984 à 1989.

Dans ce contexte, l'Europe (de l'Est et de l'Ouest) comprend le Groenland et Saint-Pierre-et-Miquelon, de même que l'Union soviétique. Le Royaume-Uni est une région distincte. Les États-Unis sont divisés en régions de l'Atlantique, des Grands Lacs et du Pacifique pour mieux délimiter ces importants marchés.

● Asie et Océanie

Les marchandises en vrac composent la plus grande partie du tonnage expédié vers l'Asie et l'Océanie qui sont devenus la région de première destination au cours des dernières années. En 1989,

third of all tonnage loaded at Canadian ports. Coal and wheat shipments dominated traffic bound for this region in past years; coal accounted for 45% and wheat for 7% of total tonnage. Wood products amounting to 5 million tonnes accounted for a further 9%, and iron ore for 6%. Coal, wheat and lumber were shipped mostly from the west coast, and paper products were shipped in significant quantities from Atlantic and St. Lawrence River ports.

l'Asie a continué de représenter plus du tiers de tout le tonnage chargé dans les ports canadiens. La houille et le blé ont dominé les chargements à destination de cette région pendant les années récentes; la houille a figuré pour 45% du tonnage total, et le blé, pour 7%. Les produits du bois (5 millions de tonnes) ont représenté un autre 9%, et le minerai de fer, 6%. La houille, le blé et le bois de construction ont été expédiés principalement de la côte ouest, et les produits du bois, surtout des ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent.

● **The United States**

● **États-Unis**

Some 43 million tonnes of cargo left Canadian ports for the United States in 1989. One half of this amount was destined for ports on the Eastern Seaboard. Gypsum and iron ore each accounted for a quarter of the total tonnage loaded for the Atlantic region of the United States. Fuel oil represented another 17%, or nearly 4 million tonnes. Cargo traffic to Great Lakes ports included iron ore (36%), salt (12%) and cement (8%). Major commodities shipped to Pacific coast ports included limestone (16%) and newsprint (14%).

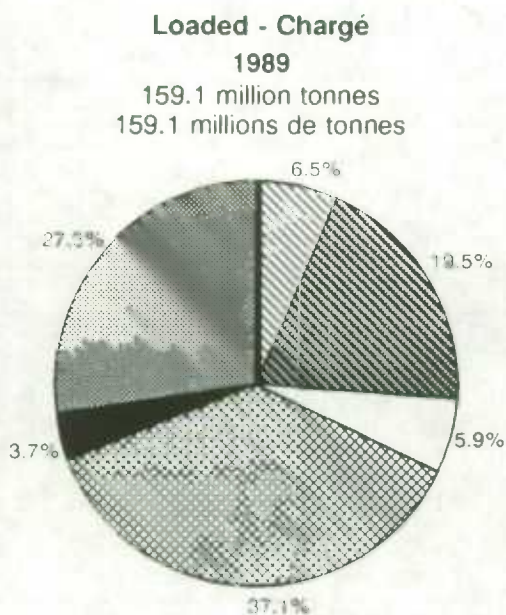
En 1989, quelque 43 millions de tonnes de marchandises ont quitté les ports canadiens à destination des États-Unis. La moitié de ce tonnage était destinée aux ports situés sur la côte est. Le gypse et le minerai de fer ont représenté chacun le quart du tonnage total chargé à destination de la région américaine de l'Atlantique. Le mazout a figuré pour un autre 17% ou près de 4 millions de tonnes. Les chargements à destination des ports des Grands Lacs se composaient notamment de minerai de fer (36%), de sel (12%) et de ciment (8%). Le calcaire (16%) et le papier journal (14%) ont été parmi les principales marchandises expédiées vers les ports américains de la côte du Pacifique.

FIGURE 3.4

FIGURE 3.4

Tonnage Loaded, Percentage Shares by Foreign Region of Destination: International Shipping, 1984-1989

Tonnage chargé répartition en pourcentage selon la région étrangère de destination: Transport maritime international, 1984-1989



	1988	1987	1986	1985	1984	
Loaded - Charge	'000 000 t	171.0	159.0	144.6	143.4	145.3
Destinations:						
Share - Repartition	%	%	%	%	%	
United Kingdom Royaume-Uni	6.4	6.8	6.3	6.3	5.0	
Europe ¹	17.4	18.0	24.0	23.8	23.9	
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	5.3	5.8	4.3	4.5	5.3	
Asia and Oceania Asie et Océanie	38.9	38.7	34.7	35.7	36.0	
Central and South America Amérique centrale et du Sud	4.6	5.7	5.3	4.6	5.2	
United States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	14.4	12.5	13.7	12.2	10.9	
Great Lakes - Grands Lacs	8.6	8.4	7.9	8.9	10.3	
Pacific - Pacifique	4.4	4.1	3.9	4.0	3.4	
Total	27.4	25.0	25.5	25.1	24.6	

¹ Includes Greenland and Saint-Pierre-et-Miquelon

¹ Inklus le Groënland et Saint-Pierre-et-Miquelon

- **Europe**

One-fifth of cargo shipped from Canadian ports was unloaded in Europe. Iron ore amounting to 12 million tonnes was unloaded mainly in France, the Netherlands and West Germany. Wood and paper products represented another 11% of cargo tonnage. The Soviet Union received 2 million tonnes of wheat in 1989, which represented two-thirds of all wheat shipments to Europe. Coal was also a major commodity, accounting for 8% of tonnage loaded for this region in 1989.

- **The United Kingdom**

About 6% of cargo loaded at Canadian ports over the past few years was destined for the United Kingdom. Iron ore accounted for half of this amount, or 5 million tonnes, in 1989. Lumber, shipped mostly from the west coast, represented a further 19%.

- **The Middle East and Africa
Central and South America**

These regions received 6% and 4%, respectively, of cargo originating at Canadian ports in 1989. Grain was the principal cargo unloaded in the Middle East – wheat and barley together accounted for 65% of total tonnage shipped from Canada in 1989. Two million tonnes of sulphur were shipped to the Middle East and South America, mainly from Vancouver. Other important commodities unloaded in Central and South America included coal, potash and wheat.

- **Europe**

Le cinquième du fret expédié de ports canadiens a été déchargé en Europe. Au total, 12 millions de tonnes de minerai de fer ont été déchargées surtout en France, aux Pays-Bas et en Allemagne de l'Ouest. Les produits du bois et du papier ont représenté un autre 11% du tonnage. L'Union soviétique a reçu 2 millions de tonnes de blé en 1989, ce qui correspond aux deux tiers de tous les chargements de blé expédiés vers l'Europe. Autre produit important, la houille, qui a figuré pour 8% du tonnage chargé à destination de cette région en 1989.

- **Royaume-Uni**

Près de 6% du fret chargé dans les ports canadiens au cours des dernières années était destiné au Royaume-Uni. En 1989, le minerai de fer a représenté la moitié du tonnage ou 5 millions de tonnes. Pour sa part, le bois de construction, expédié principalement de la côte ouest, a figuré pour un autre 19%.

- **Moyen-Orient et Afrique
Amérique du Sud et Amérique centrale**

Ces régions ont reçu 6% et 4% respectivement du tonnage en provenance de ports canadiens en 1989. Les céréales ont été le principal produit déchargé au Moyen-Orient, le blé et l'orge représentant ensemble 65% du tonnage total expédié du Canada en 1989. Deux millions de tonnes de soufre ont été acheminées vers le Moyen-Orient et l'Amérique du Sud, principalement de Vancouver. Comme autres produits importants déchargés en Amérique centrale et en Amérique du Sud, mentionnons la houille, la potasse et le blé.

FIGURE 3.5

**Tonnage Loaded by Province or Territory and Foreign Region of Destination:
International Shipping, 1989 vs 1988**

Province or territory of loading	Foreign region of destination									
	United Kingdom		Europe ¹		Middle East and Africa		Asia and Oceania		Central and South America	
	Royaume-Uni				Moyen-Orient et Afrique		Asie et Océanie		Amérique centrale et du Sud	
	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988
	'000 t									
Newfoundland	124	136	242	226	32	46	113	148	184	209
Prince Edward Island	–	–	14	23	8	5	–	–	24	39
Nova Scotia	296	287	1 576	1 432	376	357	1 031	1 049	373	767
New Brunswick	448	632	1 024	1 107	69	112	575	715	774	829
Quebec	6 662	7 359	20 263	20 780	2 952	3 176	4 416	4 952	993	1 408
Ontario	216	326	1 165	1 245	194	107	723	286	136	137
Manitoba	–	–	120	50	157	–	–	–	–	–
British Columbia	2 654	2 132	6 256	4 526	5 585	5 261	52 161	59 328	3 411	4 508
Northwest Territories	–	–	302	396	–	–	–	–	–	–
Canada	10 399	10 872	30 962	29 785	9 373	9 064	59 019	66 479	5 896	7 897

¹ Includes Greenland and Saint-Pierre-et-Miquelon

Foreign Cargo Destinations, by Province of Loading

A brief examination of cargo shipped by province of loading refers to Figure 3.5. The most important province in 1989 was British Columbia, due largely to the overall significance of the port of Vancouver. Cargo shipped from this province was delivered the world over, but the most important market was Asia and Oceania, where two-thirds of British Columbia cargo was unloaded in 1989.

Québec ports loaded over 30% of outbound cargo in 1989, destined mainly for Europe and the United Kingdom. The United States also received about a quarter, or 13 million tonnes, of cargo shipped from Québec ports in 1989. Major Québec ports include Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Montréal/Contrecoeur and Québec/Lévis.

In Ontario, outbound tonnage amounted to 12 million tonnes, or 7%, nationally. The nearby United States Great Lakes region accounted for 78% of this amount. Major ports included Sarnia and Windsor.

On the east coast, Nova Scotia shipped the most cargo of the four Atlantic provinces, and registered 7% nationally. Halifax was the busiest port, and Europe was the most important overseas destination. The Atlantic United States, however, represented the most important destination for Nova Scotia cargo.

Destinations du fret expédié à l'étranger, selon la province de chargement

La figure 3.5 présente brièvement le tonnage expédié selon la province de chargement. En 1989, la Colombie-Britannique occupe la première place en raison, principalement, de l'importance globale du port de Vancouver. Le fret expédié de cette province était destiné à toutes les régions du monde, surtout l'Asie et l'Océanie où les deux tiers du fret de la Colombie-Britannique ont été déchargés en 1989.

Les ports du Québec ont chargé plus de 30% du tonnage en départ en 1989, tonnage destiné principalement à l'Europe et au Royaume-Uni. Les États-Unis ont également reçu environ le quart (13 millions de tonnes) du fret expédié des ports du Québec en 1989. Parmi les ports les plus importants, mentionnons Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Montréal/Contrecoeur et Québec/Lévis.

En Ontario, le tonnage en départ a été établi à 12 millions de tonnes ou 7% du tonnage national. La région américaine avoisinante des Grands Lacs a représenté 78% de ce tonnage. Parmi les principaux ports, mentionnons Sarnia et Windsor.

Parmi les quatre provinces de l'Atlantique, c'est la Nouvelle-Écosse qui a expédié le tonnage le plus élevé, soit 7% du tonnage national. Le port de Halifax a été le port le plus actif et l'Europe, le principal point de destination étranger. Cependant, la région américaine de l'Atlantique a été le point de destination le plus important du fret de la Nouvelle-Écosse.

FIGURE 3.5

Tonnage chargé selon la province ou le territoire et la région étrangère de destination: Transport maritime international, 1989 vs 1988

Région étrangère de destination										Province ou territoire de chargement		
U. S. Atlantic		U. S. Great Lakes		U. S. Pacific		U. S. Total		All Regions, Total				
É. -U. Atlantique	1989	1988	É. -U. Grands Lacs	1989	1988	É. -U. Pacifique	1989	1988	É. -U. Total		1989	1988
1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	
'000 t												
3 308	3 595	22	-	-	3	3 331	3 597	4 026	4 362	Terre-Neuve		
5	-	-	-	-	-	5	-	52	67	Île-du-Prince-Édouard		
6 947	7 247	46	-	263	283	7 256	7 530	10 908	11 422	Nouvelle-Écosse		
2 355	2 705	325	463	1	10	2 681	3 178	5 572	6 574	Nouveau-Brunswick		
7 340	8 951	5 608	5 311	24	14	12 972	14 277	48 257	51 952	Québec		
117	191	9 207	8 951	-	-	9 324	9 143	11 757	11 243	Ontario		
-	-	-	-	-	-	-	-	277	50	Manitoba		
1 466	1 953	60	94	6 323	7 175	7 849	9 222	77 918	84 977	Colombie-Britannique		
-	20	-	-	-	-	-	20	302	417	Territoires du Nord-Ouest		
21 538	24 662	15 268	14 819	6 612	7 485	43 418	46 967	159 069	171 064	Canada		

¹ Inclus le Groenland et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Chapter IV

International Inbound Shipping Activity, 1989

Introductory Note

Canadian ports have traditionally shipped out more material than they have received annually. Nonetheless, inbound shipping activity constitutes an important part of overall international shipping.

Interestingly, most of the tonnage shipped into Canada can be attributed to the same commodities that dominate outbound traffic, namely, raw materials. About half of all inbound tonnage delivered to Canadian ports in 1989 originated in the United States.

This chapter presents information on international cargo arrivals at Canadian ports in 1989, by region of unloading, as well as by region of origin. Figure 4.6 presents cargo movements with detail on both the foreign region of loading and the Canadian region of unloading.

Cargo Tonnage Unloaded, 1989

Inbound international shipping increased in 1989 (see Figure 4.1), in contrast to the decline on the outbound side. Tonnage delivered to Canadian ports was up 2% to 80 million tonnes, which represents a slowdown in the growth of recent years.

The most important commodities registered mixed activity, compared to 1988 levels. Coal tonnage dropped from the 18 million tonne level to 15 million tonnes, while crude petroleum increased by 11% to over 18 million tonnes. Other important commodities posting increases included iron ore and fuel oil.

Leading Commodities Unloaded

Most of the cargo tonnage shipped into Canada can be classified as bulk commodities. Raw materials such as coal, crude petroleum and other inputs are economically transported by water. Crude petroleum and coal, for example, each accounted for about one-fifth of total inbound marine cargo traffic in 1989 (see Figure 4.2).

Crude petroleum was shipped from many parts of the world, including Europe, Central and South America and the Middle East. Major suppliers in 1989 were the United Kingdom and Nigeria, with 6 million tonnes and 2 million tonnes, respectively. Tonnage unloaded in Canada has risen steadily since the mid-eighties.

Coal shipments in 1989 were off 14% from the 1988 total. Of the 15 million tonnes brought in to Canada by water, 95% was shipped from the American Great Lakes region to Ontario ports such as Hamilton, Nanticoke and Sarnia.

Iron ore is another cargo which is shipped to Canada in large quantities, despite the fact that it is also a major export. About three-quarters of the iron ore brought in is unloaded in the Great Lakes region. Sault Ste.-Marie, Nanticoke and Hamilton were

Chapitre IV

Trafic maritime international en arrivage, 1989

Introduction

Chaque année, les ports canadiens expédient plus de marchandises qu'ils n'en reçoivent. Néanmoins, le trafic en arrivage représente une part importante du transport maritime international.

Il est intéressant de noter que la plus grande partie du tonnage expédié au Canada est constituée des mêmes marchandises qui dominent le trafic en départ, notamment, des matières brutes. En 1989, environ la moitié du tonnage déchargé dans les ports canadiens provenait des États-Unis.

Le présent chapitre porte sur le fret international en arrivage dans les ports canadiens en 1989, selon la région de déchargement et la région d'origine. La figure 4.6 présente les mouvements de fret, ainsi que des détails sur la région de chargement à l'étranger et la région de déchargement au Canada.

Tonnage du fret déchargé, 1989

Le trafic international en arrivage a augmenté en 1989 (voir figure 4.1), tandis que le trafic en départ a diminué. Le tonnage acheminé vers les ports canadiens a augmenté de 2% pour s'établir à 80 millions tonnes, un ralentissement par rapport à la croissance des dernières années.

Par rapport à 1988, on a enregistré un niveau d'activité plutôt varié en ce qui a trait aux plus importantes marchandises. Le tonnage des chargements de houille a diminué pour passer de 18 millions de tonnes à 15 millions de tonnes, tandis que celui des chargements de pétrole brut a augmenté de 11% pour passer à plus de 18 millions de tonnes. Le tonnage d'autres produits importants tels que le minerai de fer et le mazout a également progressé.

Principales marchandises déchargées

La plus grande partie du tonnage expédié au Canada est formée de marchandises en vrac. Le transport par eau de matières brutes telles que la houille, le pétrole brut et d'autres produits se révèle économique. Le pétrole brut et la houille ont compté chacun pour environ le cinquième du trafic maritime en arrivage en 1989 (voir figure 4.2).

Des chargements de pétrole brut sont arrivés de nombreuses parties du monde, y compris de l'Europe, de l'Amérique du Sud, de l'Amérique centrale et du Moyen-Orient. En 1989, le Royaume-Uni et le Nigeria étaient parmi les principaux fournisseurs avec 6 millions de tonnes et 2 millions de tonnes respectivement. Le tonnage de pétrole brut déchargé au Canada a augmenté continuellement depuis le milieu des années 80.

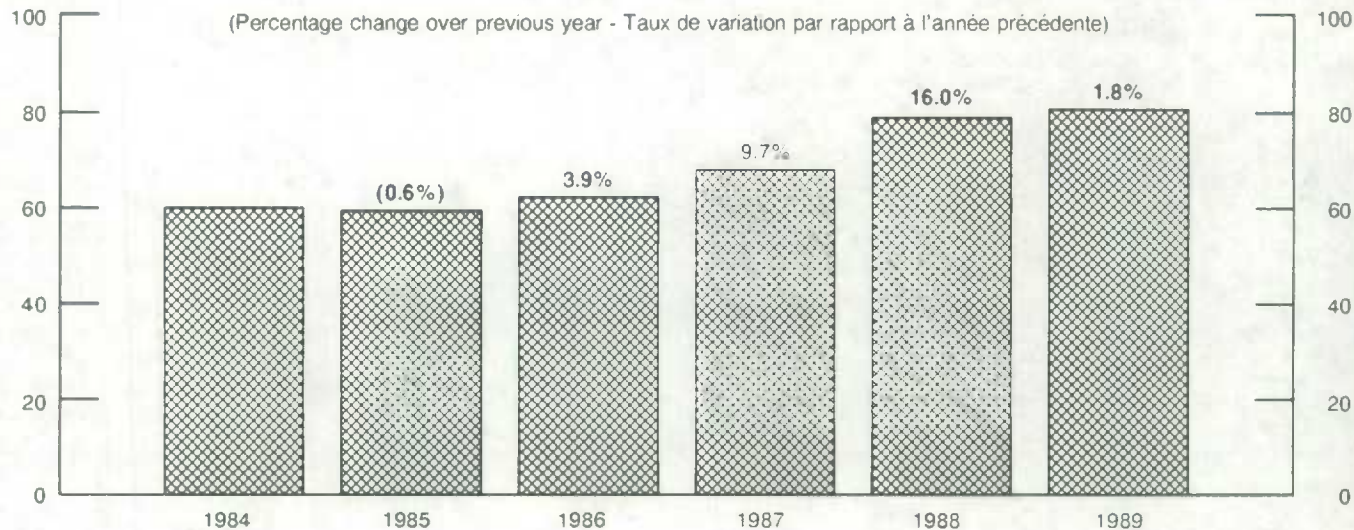
En 1989, le tonnage des chargements de houille a diminué de 14% par rapport à 1988. Sur les 15 millions de tonnes transportées par eau vers le Canada, 95% provenaient de la région américaine des Grands Lacs pour être acheminées vers des ports de l'Ontario comme Hamilton, Nanticoke et Sarnia.

Le minerai de fer est un autre produit expédié au Canada en grandes quantités malgré le fait qu'il est également un produit d'exportation important. Environ les trois quarts du minerai de fer en arrivage étaient déchargés dans la région des Grands Lacs. La houille

FIGURE 4.1

Tonnage Unloaded: International Shipping, 1984-1989

'000 000 t



supplied exclusively in 1989 by the American ports on Lake Erie. Iron ore tonnage increased by 9% over 1988, totalling 7 million tonnes.

Fuel oil tonnage increased for the fourth year in a row, to register 6 million tonnes, which is 18% higher than total 1988 deliveries. Most fuel oil shipments were unloaded in eastern Canada, namely the St. Lawrence and Atlantic regions. Central and South America and the Atlantic United States were the most important regions of origin.

Leading Commodities Unloaded, by Canadian Region

In 1989, most of the cargo coming into Canada was unloaded in central Canada, where there are concentrations of people and industry. The Atlantic coast accounted for about a quarter of all incoming cargo, and the Pacific coast registered 9%.

The following discussion will focus on the Canadian regions where cargo was unloaded, namely, the Atlantic, St. Lawrence, Great Lakes and Pacific areas of activity.

• The Atlantic Region

Deliveries made to east coast ports in 1989 totalled 21 million tonnes. Crude petroleum was by far the most important commodity, accounting for 69% of inbound tonnage in this area. These shipments went to Halifax, Saint John and Come by Chance, where oil refining activity takes place. Fuel oil was also an important source of shipping activity in this area. In 1989, fuel oil tonnage made up 13% of all deliveries to Atlantic coast ports.

FIGURE 4.1

Tonnage déchargé: Transport maritime international, 1984-1989

'000 000 t

livrée à Sault Ste.-Marie, à Nanticoke, et à Hamilton en 1989 provenant exclusivement des ports américains situés sur le lac Érié. Le tonnage du minerai de fer a progressé de 9% par rapport à 1988 pour s'établir à 7 millions de tonnes.

Le tonnage du mazout a augmenté pour une quatrième année consécutive pour s'établir à 6 millions de tonnes, en hausse de 18% par rapport au tonnage total de 1988. La plus grande partie du tonnage de mazout a été déchargée dans l'est du Canada, notamment dans les régions du Saint-Laurent et de l'Atlantique. Parmi les principales régions d'origine, mentionnons l'Amérique centrale, l'Amérique du Sud et la région américaine de l'Atlantique.

Principales marchandises déchargées, selon la région canadienne d'activité

En 1989, la plus grande partie du fret acheminé vers le Canada a été déchargée dans le centre du Canada où sont concentrées des populations et des industries. La côte de l'Atlantique a reçu environ le quart du tonnage en arrivage, et la côte du Pacifique, 9%.

Les paragraphes qui suivent portent sur les régions du Canada où sont déchargées des marchandises, notamment les régions de l'Atlantique, du Saint-Laurent, des Grands Lacs et du Pacifique.

• Région de l'Atlantique

En 1989, les chargements en direction des ports de la côte est ont totalisé 21 millions de tonnes. Le pétrole brut était de loin le plus important produit, représentant 69% du tonnage en arrivage dans cette région. Ces chargements ont été acheminés vers Halifax, Saint John et Come by Chance, où se trouvent des raffineries de pétrole. On a enregistré également des mouvements de mazout dans cette région. En 1989, le tonnage de cette marchandise a représenté 13% de tous les chargements expédiés vers les ports de la côte de l'Atlantique.

FIGURE 4.2

Leading Commodities Unloaded, Percentage Shares: International Shipping, 1989

Unloaded - Déchargé
1989
80.3 million tonnes
80.3 millions de tonnes

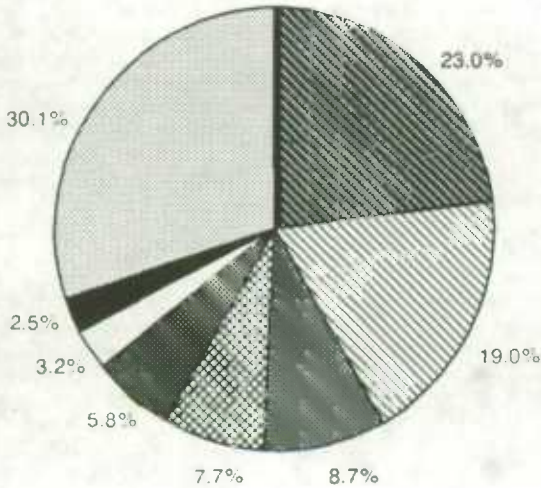


FIGURE 4.2

Principales marchandises déchargées, répartition en pourcentage: Transport maritime international, 1989

Commodities - Marchandises		
	Crude petroleum - Pétrole brut	23.0%
	Coal - Houille	19.0%
	Iron ore - Minerai de fer	8.7%
	Fuel oil - Mazout	7.7%
	Aluminum ore - Minerai d'aluminium	5.8%
	Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non-métalliques bruts	3.2%
	Iron, steel and alloys - Fer, acier et alliages	2.5%
	Other - Autres	30.1%
Total		100.0%

FIGURE 4.3

Leading Commodities Unloaded, Tonnages: International Shipping, 1984-1989

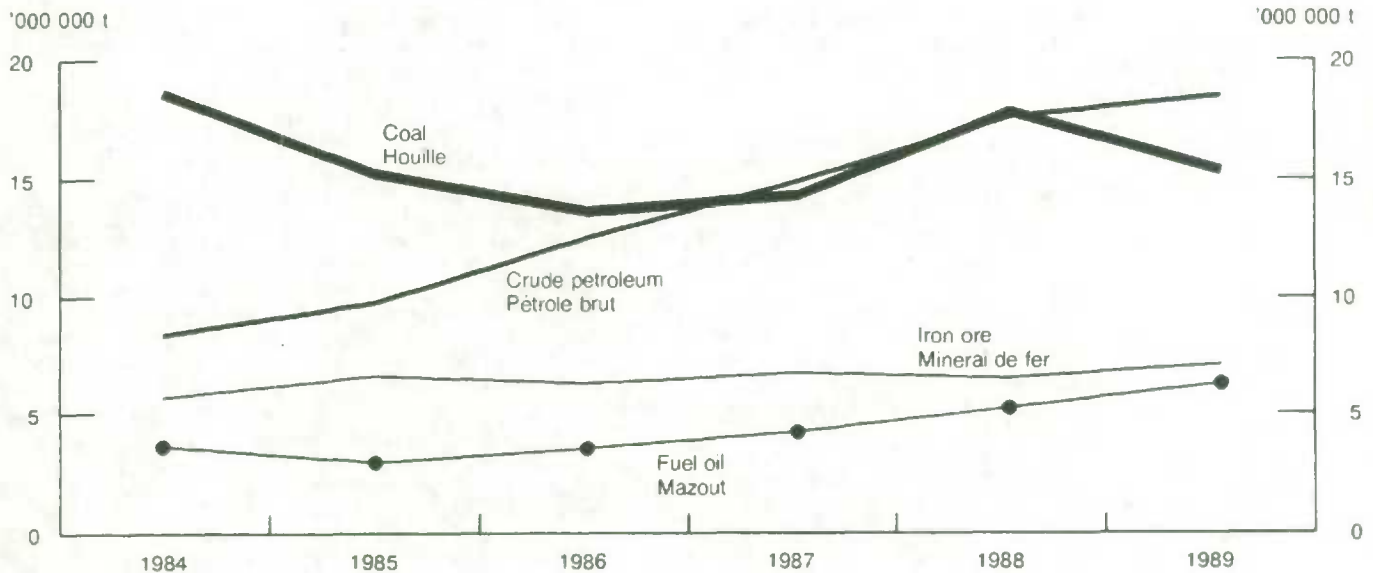


FIGURE 4.3

Principales marchandises déchargées, tonnages: Transport maritime international, 1984-1989

- **The St. Lawrence Region**

One-third of all tonnage unloaded in Canada was handled at ports on the St. Lawrence, notably, Montréal/Contrecoeur and Québec/Lévis. These two ports are near oil refining and other industrial facilities. In fact, crude petroleum made up 16% of tonnage unloaded in this area. Aluminium ore was of particular importance on the lower St. Lawrence, where manufacturing of aluminium products takes place. Arrivals of aluminium ore accounted for 15% of inbound tonnage in 1989. Fuel oil made up another 10% of tonnage unloaded.

- **The Great Lakes Region**

Most of the traffic in the Great Lakes region was between the state of Ohio and Ontario on the Canadian side. The ports of Ashtabula and Conneaut, among others, were sources of coal which was delivered to Hamilton, Nanticoke and Sault Ste.-Marie for use primarily in steel production, but also in the manufacture of electricity. Coal shipments totalling 14 million tonnes accounted for 54% of all tonnage in this region. Iron ore, another ingredient in the steel making process, made up another 20% of inbound tonnage. In all, this region generated about a third of all inbound shipping activity for 1989.

- **The Pacific Region**

The Pacific region has less inbound traffic, in comparison with the rest of the country. In 1989, tonnage unloaded at ports on the west coast represented 9% of all cargo unloaded nationally. Bulk commodities were important, including phosphate rock (16%), sand and gravel (13%), salt (9%) and aluminium ore (7%). Vancouver was the destination for close to 60% of this tonnage.

Foreign Cargo Origins

Of the various parts of the world which ship cargo to Canadian ports, the United States accounted for about half of all tonnage unloaded in 1989.

The following discussion will focus on the world regions which shipped cargo to Canadian ports in 1989, as presented in Figures 4.4 and 4.7.

- **The United States**

Canada's nearest neighbour and most important overall trading partner is the United States. It is not surprising, therefore, that a great deal of marine cargo moves into Canada from this vital source. There is a great deal of commerce along the east and west coasts, and the Great Lakes facilitate inland shipping between these two countries.

In 1989, the United States accounted for 49% of tonnage unloaded in Canada from other countries. The Great Lakes region alone shipped over 29 million tonnes, or three-quarters of all tonnage loaded in the United States in 1989. About half of Great Lakes cargo consisted of coal, which was unloaded in southwestern Ontario for use in smelting and generating energy. Iron ore and other ores were also important cargoes. The Great Lakes United States retained number one position as region of cargo origin, although its dominance has become somewhat less pronounced in recent years.

Atlantic coast ports shipped 7 million tonnes of cargo to Canadian ports in 1989, which equates to 9% of all tonnage unloaded. The most important cargo was fuel oil, which accounted for 25% of this amount, and which was unloaded

- **Région du Saint-Laurent**

Les ports du Saint-Laurent, notamment Montréal/Contrecoeur et Québec/Lévis, ont manutentionné le tiers de tout le tonnage des chargements au Canada. Ces deux ports sont situés près des raffineries et d'autres usines. En fait, le pétrole brut a compté pour 16% du tonnage déchargé dans cette région. Les mouvements de minerai d'aluminium ont dominé dans la région du bas Saint-Laurent où l'on fabrique cette matière. En 1989, le tonnage de minerai d'aluminium en arrivage a représenté 15%, et le mazout, un autre 10%.

- **Région des Grands Lacs**

La plus grande partie du trafic dans la région des Grands Lacs s'est faite entre l'État d'Ohio et l'Ontario, du côté canadien. Les ports d'Ashtabula et de Conneaut, entre autres, ont été les points de départ de la houille qui a été acheminée vers Hamilton, Nanticoke et Sault Ste.-Marie pour servir principalement à la production d'acier, mais également à la production d'électricité. Le tonnage des chargements de houille s'est établi à 14 millions de tonnes, soit 54% de tout le tonnage déchargé dans cette région. Le minerai de fer, autre élément dans la fabrication de l'acier, a figuré pour un autre 20% du tonnage en arrivage. Enfin, la région a représenté environ le tiers de tout le trafic en arrivage en 1989.

- **Région du Pacifique**

La région du Pacifique a enregistré moins de trafic en arrivage que les autres régions. En 1989, le tonnage déchargé dans les ports de la côte ouest a représenté 9% de tout le fret déchargé au niveau national. Les marchandises en vrac ont joué un rôle important, notamment la roche phosphatée (16%), le sable et le gravier (13%), le sel (9%) et le minerai d'aluminium (7%). Le port de Vancouver a été le point de destination de près de 60% de ce tonnage.

Origines du fret expédié de l'étranger

De toutes les parties du monde qui expédient du fret vers les ports canadiens, les États-Unis ont représenté environ la moitié du tonnage déchargé en 1989.

Les paragraphes qui suivent traiteront des régions du monde qui ont expédié du fret vers les ports canadiens en 1989 (voir figures 4.4 et 4.7).

- **États-Unis**

Le Canada a comme proche voisin et principal partenaire commercial les États-Unis. Il n'est donc pas surprenant que le trafic maritime en provenance des États-Unis soit important. On enregistre un haut niveau d'activité le long des côtes est et ouest. La région des Grands Lacs facilite le trafic intérieur entre ces deux pays.

En 1989, les États-Unis ont représenté 49% du tonnage déchargé au Canada en provenance d'autres pays. La région des Grands Lacs a expédié à elle seule plus de 29 millions de tonnes ou les trois quarts de tout le tonnage chargé aux États-Unis en 1989. Environ la moitié du fret des Grands Lacs se composait de houille que l'on a déchargée dans le sud-ouest de l'Ontario afin de l'utiliser dans la fusion et la production d'énergie. Autres marchandises importantes: le minerai de fer et autres minerais. La région américaine des Grands Lacs a conservé la première place comme région d'origine du fret, bien que son importance ait quelque peu diminué au cours des dernières années.

On a expédié 7 millions de tonnes de fret des ports de la côte de l'Atlantique vers les ports canadiens en 1989, ce qui équivaut à 9% de tout le tonnage déchargé. Le plus important produit était le mazout qui a représenté 25% de ce tonnage et qui a été

FIGURE 4.4

Tonnage Unloaded, Percentage Shares by Foreign Region of Origin: International Shipping, 1984-1989

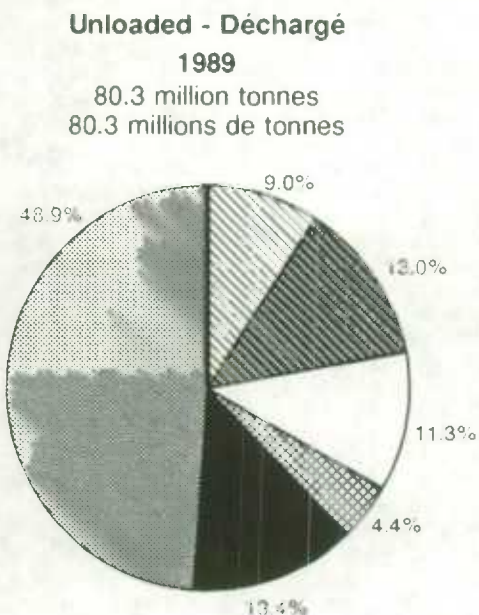


FIGURE 4.4

Tonnage déchargé, répartition en pourcentage selon la région étrangère d'origine: Transport maritime international, 1984-1989

	1988	1987	1986	1985	1984
Unloaded - Déchargé '000 000 t	78.9	68.0	62.0	59.7	60.1
Destinations: Share - Répartition	%	%	%	%	%
United Kingdom Royaume-Uni	14.9	11.8	11.7	8.2	3.8
Europe ¹	11.4	10.9	10.0	10.1	8.8
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	7.7	10.9	9.4	6.4	5.4
Asia and Oceania Asie et Océanie	5.3	5.9	5.4	4.9	4.2
Central and South America Amérique centrale et du Sud	14.0	11.3	12.8	14.2	17.2
United States - États-Unis:					
Atlantic - Atlantique	6.9	8.3	7.6	8.1	7.7
Great Lakes - Grands Lacs	36.9	36.2	38.5	43.8	49.0
Pacific - Pacifique	2.9	4.7	4.5	4.1	3.9
Total	46.7	49.2	50.6	56.1	60.6

¹ Includes Greenland and Saint-Pierre-et-Miquelon

¹ Inclus le Groënland et Saint-Pierre-et-Miquelon

at Montréal/Contrecoeur and Halifax, to name two destinations. Crude petroleum, phosphate rock and chemicals were also shipped in significant quantities, at 12%, 11% and 9% of Atlantic region cargo, respectively.

On the Pacific coast, principal cargoes moving from the United States to Canada were sand and gravel, and fuel oil. Tonnage amounted to 3 million tonnes, or 4% of all inbound tonnage, in 1989. It is safe to say that most imports into Canada on the west coast do not move by water.

• **Europe**

Europe is one world region from which there is generally a greater variety of cargoes shipped to Canada. In 1989, the European cargo share was 13%, which was two to three percentage points better than the past few years. A product of increasing importance in the European cargo mix is crude petroleum, which is partly responsible for the increase in 1989. Crude petroleum was shipped virtually exclusively from Norway in 1989, and represented 30% of tonnage loaded in Europe for that year. Other important cargoes included fuel oil (10%), gasoline (8%), chemicals (7%) and iron and steel (8%). Most of this traffic was bound for Atlantic and St. Lawrence ports in Canada, notably Halifax and Montréal/Contrecoeur.

déchargé dans les ports de Montréal/Contrecoeur et de Halifax pour n'en nommer que deux. On a également enregistré des quantités importantes de pétrole brut, de roche phosphatée et de produits chimiques s'établissant à 12%, 11% et 9% respectivement du fret dans la région de l'Atlantique.

Sur la côte du Pacifique, les principaux chargements acheminés des États-Unis vers le Canada contenaient du sable, du gravier et du mazout. Le tonnage s'est établi à 3 millions de tonnes ou 4% du tonnage total en arrivage en 1989. On peut dire que la plupart des importations au Canada, sur la côte ouest, ne sont pas transportées par eau.

• **Europe**

L'Europe est une région du monde d'où provient généralement une plus grande variété de marchandises. En 1989, la part du fret européen était de 13%, en hausse de deux à trois points par rapport aux dernières années. Le pétrole brut, élément de plus en plus important dans la composition du fret en provenance de l'Europe, est en partie responsable de l'augmentation observée en 1989. Le pétrole brut a été expédié presque exclusivement de la Norvège en 1989 et a représenté 30% du tonnage chargé en Europe cette année-là. Autres marchandises importantes: le mazout (10%), l'essence (8%), les produits chimiques (7%) et le fer et l'acier (8%). La plus grande partie de ce tonnage était destinée aux ports de l'Atlantique et du Saint-Laurent, notamment Halifax et Montréal/Contrecoeur.

● **The United Kingdom**

The share of cargo tonnage attributed to United Kingdom ports has shown remarkable growth since 1984, when it stood at 4%. In 1989, the United Kingdom shipped 7 million tonnes, or 9% of all cargo unloaded at Canadian ports. Crude petroleum was again responsible for this growth in traffic. However, crude oil is a major player in the overall cargo picture, at 87% of tonnage loaded in this area. This crude, mostly from the North Sea, was offloaded at Come by Chance, Saint John, Halifax and Québec/Lévis in 1989.

● **Central and South America**

Nearly 11 million tonnes of cargo loaded in Central and South America were destined for Canadian ports in 1989. This represented 13% of inbound cargo, a return to the 1987 share, and a reversal of the decline in cargo share which was happening over the last five years as a result of falling shipments of crude oil. Petroleum products remained the mainstay of shipping from this area in 1989, when crude petroleum and fuel oil each accounted for about 20% of tonnage loaded in the area. Aluminium ore and iron ore were also important commodities, with 18% and 15%, respectively, of cargo shipped from this area to Canadian ports in 1989. Eastern Canadian ports were the principal destinations, notably, Port Alfred (aluminium ore), Halifax and Saint John (crude petroleum).

● **The Middle East and Africa**

This region maintained its cargo share of 11% in 1989, which translates to 9 million tonnes for that year. Over 70% of this amount was crude petroleum, destined for the refineries of eastern Canada. Important countries of loading were Nigeria, Saudi Arabia, and Iran. Because of the extensive network of pipelines in the Middle East in particular, the country of loading often does not coincide with the country of production. Other important commodities included phosphate rock (10%) and aluminium ore (8%).

● **Royaume-Uni**

Le Royaume-Uni a vu sa part du fret expédié augmenter considérablement depuis 1984 alors qu'elle s'établissait à 4%. En 1989, le Royaume-Uni a expédié 7 millions de tonnes ou 9% de tout le fret déchargé dans les ports canadiens. Cette croissance du trafic est attribuable à nouveau au pétrole brut qui a joué un rôle majeur au niveau du tonnage global avec 87% du tonnage chargé dans cette région. Ce pétrole, qui provient principalement de la mer du Nord, a été déchargé aux ports de Come by Chance, de Saint John, de Halifax et de Québec/Lévis en 1989.

● **Amérique centrale et Amérique du Sud**

En 1989, près de 11 millions de tonnes de marchandises chargées en Amérique centrale et en Amérique du Sud étaient destinées aux ports canadiens. Ces chargements ont représenté 13% du fret en arrivage, un retour au niveau enregistré en 1987 et un renversement de la baisse de la part du fret que l'on observait depuis cinq ans à la suite de la réduction des chargements de pétrole brut. Les produits du pétrole sont demeurés la composante du trafic la plus importante dans cette région en 1989, le pétrole brut et le mazout représentant chacun environ 20% du tonnage chargé dans cette région. Le minerai d'aluminium et le minerai de fer ont également fait bonne figure avec 18% et 15% respectivement du fret expédié de cette région vers des ports canadiens en 1989. Port Alfred (minerai d'aluminium), Halifax et Saint John (pétrole brut) étaient parmi les principaux points de destination de l'est du Canada.

● **Moyen-Orient et Afrique**

En 1989, cette région a conservé sa part du fret (11%) qui s'établit à 9 millions de tonnes. Plus de 70% du tonnage se composait de pétrole brut destiné aux raffineries de l'est du Canada. Comme points d'origine importants de chargement, mentionnons le Nigeria, l'Arabie Saoudite, et l'Iran. Étant donné l'étendue des réseaux de pipelines au Moyen-Orient plus particulièrement, il arrive souvent que le pays de chargement ne soit pas le pays de production. La roche phosphatée (10%) et le minerai d'aluminium (8%) sont d'autres marchandises importantes.

FIGURE 4.5

Tonnage Unloaded by Province or Territory and Foreign Region of Origin: International Shipping, 1989 vs 1988

Province or territory of unloading	Foreign region of origin									
	United Kingdom		Europe ¹		Middle East and Africa		Asia and Oceania		Central and South America	
	Royaume-Uni				Moyen-Orient et Afrique		Asie et Océanie		Amérique centrale et du Sud	
	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988
	'000 t									
Newfoundland	1 356	2 286	1 464	295	691	870	2	--	259	271
Prince Edward Island	--	--	9	15	--	--	--	--	--	1
Nova Scotia	1 831	1 950	2 127	1 893	708	462	389	500	1 682	1 197
New Brunswick	788	2 858	284	112	4 494	1 990	114	160	1 512	1 395
Quebec	3 182	4 376	5 639	5 320	2 029	1 689	608	777	5 852	6 236
Ontario	56	225	449	825	193	265	300	262	716	1 038
Manitoba	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
British Columbia	19	52	456	544	924	770	2 109	2 505	764	899
Northwest Territories	--	--	2	32	--	--	--	--	--	--
Canada	7 232	11 748	10 431	9 037	9 040	6 046	3 521	4 204	10 786	11 037

¹ Includes Greenland and Saint-Pierre-et-Miquelon.

● Asia and Oceania

Although the amount of cargo loaded in Asia and Oceania for Canada is not large (4 million tonnes in 1989), the variety of products is impressive. A high proportion of goods shipped from this area are processed – either semi-finished or manufactured. Aluminium ore was the number one commodity in 1989 with 23% of cargo loaded, followed by transportation and communication equipment, with 15%. Sugar and sugar preparations represented a further 14%. Some of this cargo was delivered to west coast ports including Vancouver and Kitimat, but other areas were also important, for example, Montréal/Contrecoeur and Toronto.

● Asie et Océanie

Le niveau du tonnage chargé en Asie et en Océanie à destination du Canada est faible (4 millions de tonnes en 1989), mais la variété de marchandises est impressionnante. Une proportion élevée de marchandises expédiées de cette région est traitée – produits semi-finis ou manufacturés. Le minerai d'aluminium occupait la première place en 1989 avec 23% du tonnage chargé, suivi du matériel de transport et de communication avec 15%. Le sucre et les préparations à base de sucre ont représenté un autre 14%. Une partie de ces marchandises a été livrée aux ports de la côte ouest, y compris Vancouver et Kitimat, mais également vers d'autres ports comme ceux de Montréal/Contrecoeur et de Toronto.

Foreign Cargo Origins, by Province of Unloading

The distribution of inbound international cargo by province of unloading in 1989 remained largely unchanged from the previous year (see Figure 4.5).

Ontario received one-third of all inbound cargo, most of which was bulk commodities such as coal and iron ore. Since the Great Lakes play such an important role in transportation in this area, it is not surprising that 82% of American Great Lakes cargo was unloaded in this province in 1989.

Québec also received about a third of all marine cargo delivered to Canadian ports in 1989. Whereas bulk commodities such as crude petroleum were significant to overall traffic, a wide variety of goods, including a large quantity of containerized cargo, was delivered to Québec ports in 1989. The major supplying regions were the United States, Europe and South America. Over half of cargo loaded in Europe was unloaded at Québec ports.

New Brunswick ports received 11% of inbound cargo in 1989, over half of which was shipped from the Middle East and Africa. Again, bulk commodities, particularly crude petroleum, dominated the cargo mix.

About one-tenth of cargo shipped to Canadian ports in 1989 was unloaded in Nova Scotia. Europe and the United Kingdom accounted for over half of this traffic, major portions of which were crude petroleum and containerized goods.

Origines du fret expédié de l'étranger, selon la province de déchargement

La répartition du tonnage international en arrivage selon la province de déchargement est demeurée en grande partie inchangée en 1989 par rapport à l'année précédente (voir figure 4.5).

L'Ontario a reçu le tiers de tout le fret en arrivage dont la plus grande partie se composait de marchandises en vrac comme la houille et le minerai de fer. Comme la région des Grands Lacs joue un rôle important au niveau du transport dans cette région, il n'est pas surprenant de constater que 82% du fret de la région américaine des Grands Lacs a été déchargé dans cette province en 1989.

Le Québec a également reçu environ le tiers de tout le fret maritime livré dans les ports canadiens en 1989. Bien que des marchandises en vrac comme le pétrole brut aient joué un rôle important dans l'ensemble du trafic, une grande variété de marchandises, y compris un tonnage élevé de fret conteneurisé, a été expédié vers les ports du Québec en 1989. Les États-Unis, l'Europe et l'Amérique du Sud étaient les principaux points d'origine. Plus de la moitié du fret chargé en Europe a été déchargé dans les ports du Québec.

Le Nouveau-Brunswick, pour sa part, a reçu 11% du fret en arrivage en 1989, dont plus de la moitié provenait du Moyen-Orient et de l'Afrique. Encore une fois, les marchandises en vrac, notamment le pétrole brut, formaient la majeure partie du fret.

Environ le dixième du tonnage expédié vers les ports canadiens en 1989 a été déchargé en Nouvelle-Écosse. L'Europe et le Royaume-Uni ont représenté plus de la moitié de ce tonnage constitué en grande partie de pétrole brut et de fret conteneurisé.

FIGURE 4.5

Tonnage déchargé selon la province ou le territoire et la région étrangère d'origine: Transport maritime international, 1989 vs 1988

Région étrangère d'origine										Province ou territoire de déchargement	
U. S. Atlantic		U. S. Great Lakes		U. S. Pacific		U. S. Total		All Regions, Total			
É. -U. Atlantique	1989	1988	É. -U. Grands Lacs	1989	1988	É. -U. Pacifique	1989	1988	É. -U. Total		Toutes régions, Total
1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988
'000 t											
605	683	-	44	-	-	605	727	4 377	4 450	Terre-Neuve	
14	5	-	-	-	-	14	5	23	21	Île-du-Prince-Édouard	
626	346	-	2	34	1	661	349	7 397	6 351	Nouvelle-Écosse	
1 474	1 390	-	-	-	-	1 474	1 390	8 665	7 905	Nouveau-Brunswick	
3 931	2 575	5 312	3 648	293	153	9 536	6 376	26 846	24 775	Québec	
110	163	24 141	25 446	17	7	24 268	25 616	25 983	28 231	Ontario	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Manitoba	
274	232	-	-	2 477	2 145	2 752	2 376	7 023	7 146	Colombie-Britannique	
-	-	1	-	-	-	1	-	3	32	Territoires du Nord-Ouest	
7 034	5 394	29 454	29 140	2 821	2 305	39 309	36 839	80 318	78 912	Canada	

¹ Inclut le Groenland et Saint-Pierre-et-Miquelon.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989**

Commodity	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Origin/Destination	Tonnage Total	Conteneurisé (%)	Atlantique (t)	Saint-Laurent (t)	Grands Lacs (t)
Animal products, edible						
United Kingdom	42 514	99.9	18 861	18 544	-	5 110
Europe	186 123	59.8	151 767	22 993	-	11 363
Middle East and Africa	34 144	8.6	6 563	27 534	17	30
Asia and Oceania	132 855	79.0	62 824	92	-	69 939
Central and South America	42 201	64.4	29 081	12 729	255	136
United States, Atlantic	32 611	61.0	32 590	3	-	19
United States, Great Lakes	25 000	-	-	-	25 000	-
United States, Pacific	2 792	24.1	111	-	-	2 681
North America, n.e.s.	2 046	21.7	2 046	-	-	-
Total	500 287	61.9	303 842	81 895	25 272	89 277
Barley						
United Kingdom	207	100.0	-	207	-	-
Europe	420 593	0.2	81 607	5 873	24 759	308 355
Middle East and Africa	2 573 681	-	70 400	409 507	-	2 093 774
Asia and Oceania	651 337	0.5	-	-	-	651 337
Central and South America	32 515	1.3	243	-	20 079	12 193
United States, Great Lakes	20 852	-	-	-	20 852	-
United States, Pacific	19 463	-	-	-	-	19 463
Total	3 718 649	0.1	152 250	415 587	65 690	3 085 121
Corn						
United Kingdom	1 536	100.0	-	1 536	-	-
Europe	826 983	3.5	18	826 965	-	-
Middle East and Africa	52 830	0.4	-	46 628	6 202	-
Asia and Oceania	79	100.0	-	-	-	79
Central and South America	17 403	16.6	-	17 246	157	-
United States, Great Lakes	-	-	-	-	-	-
North America, n.e.s.	-	100.0	-	-	-	-
Total	898 830	3.8	18	892 374	6 359	79
Wheat						
United Kingdom	309 264	0.5	19 740	240 882	48 642	-
Europe	3 004 199	-	38 660	1 854 357	50 298	1 060 883
Middle East and Africa	3 504 291	-	47 986	1 750 360	13 971	1 691 974
Asia and Oceania	4 179 963	0.1	39 118	231 301	-	3 909 544
Central and South America	750 398	0.1	24 200	551 068	10 722	164 407
United States, Atlantic	63 631	-	3 750	59 881	-	-
United States, Great Lakes	209 347	-	-	7 405	201 942	-
United States, Pacific	19 999	-	-	-	-	19 999
North America, n.e.s.	1	100.0	1	-	-	-
Total	12 041 092	-	173 455	4 695 254	325 576	6 846 807
Cereal grains and related prod., n.e.s.						
United Kingdom	12 097	100.0	713	10 560	-	824
Europe	355 543	11.6	43 823	181 111	49 521	81 088
Middle East and Africa	567 295	0.2	139 400	312 610	11 245	104 041
Asia and Oceania	634 494	23.2	17 389	-	-	617 105
Central and South America	65 599	14.5	12 763	11 042	-	41 794
United States, Atlantic	35 058	0.3	35 058	-	-	-
United States, Great Lakes	316 744	-	-	-	316 744	-
United States, Pacific	46 628	91.2	-	-	-	46 628
North America, n.e.s.	285	98.2	285	-	-	-
Total	2 033 743	12.5	249 432	515 323	377 510	891 478

Components may not add up to totals due to rounding

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989**

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Produits du règne animal, comestible						
890	961	-	55	1 905	99.6	Royaume-Uni
29 885	11 694	-	2 558	44 137	86.1	Europe
416	20	-	-	436	100.0	Moyen Orient et Afrique
60 675	-	-	31 482	92 157	96.0	Asie et Océanie
35 079	1 282	2	1 834	38 196	12.3	Amérique Central et du Sud
16 804	-	-	136	16 940	2.6	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
53	-	-	14 129	14 183	0.3	États-Unis, Pacifique
5 389	-	-	-	5 389	99.0	Amérique du Nord, n.d.a.
149 190	13 957	2	50 194	213 343	65.3	Total
Orge						
37	-	-	-	37	100.0	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	-	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	9	9	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
-	657 229	-	-	657 229	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
37	657 229	-	9	657 275	--	Total
Mais						
-	6	-	-	6	100.0	Royaume-Uni
-	152	-	-	152	100.0	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	18	18	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
-	1 551 782	242 036	-	1 793 818	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
-	1 551 940	242 036	18	1 793 994	--	Total
Blé						
22	-	-	-	22	100.0	Royaume-Uni
25 228	107	-	-	25 334	0.8	Europe
1	-	-	-	1	100.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	61	61	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
50 004	38 805	-	-	88 809	-	États-Unis, Atlantique
-	942 500	-	-	942 500	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
75 255	981 412	-	61	1 056 728	--	Total
Grains et produits de céréales, n.d.a.						
52	2 824	-	138	3 014	100.0	Royaume-Uni
130	8 586	-	3 090	11 805	99.8	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen Orient et Afrique
59	-	-	21 775	21 834	100.0	Asie et Océanie
-	37	-	1 397	1 434	100.0	Amérique Central et du Sud
14	69 058	-	-	69 072	-	États-Unis, Atlantique
-	23 379	19 819	-	43 198	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
255	103 883	19 819	26 400	150 357	25.3	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnes by Region:
International Shipping, 1989 – Continued**

Commodity Origin/Destination	Loadings – Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized	Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Tonnage	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
	(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)
Msci. foods, beverages & tobacco, n.e.s.						
United Kingdom	126 714	91.9	22 941	68 939	9 859	24 974
Europe	682 905	40.4	72 936	540 136	58 578	11 255
Middle East and Africa	31 251	20.4	6 686	21 180	1 426	1 959
Asia and Oceania	117 547	96.2	52 160	332	–	65 055
Central and South America	186 371	50.4	80 492	37 543	19 965	48 370
United States, Atlantic	18 458	73.9	14 063	4 394	–	–
United States, Great Lakes	1 772	–	–	–	1 772	–
United States, Pacific	4 535	61.8	639	–	–	3 896
North America, n.e.s.	2 655	83.2	2 655	–	–	–
Total	1 172 207	53.2	252 573	672 524	91 599	155 511
Fodder and feed						
United Kingdom	34 488	37.9	5 587	7 481	–	21 420
Europe	442 845	4.3	11 008	357 955	71 047	2 835
Middle East and Africa	9 488	10.4	393	9 086	10	–
Asia and Oceania	746 778	18.9	8 272	–	–	738 506
Central and South America	20 606	15.5	615	3 357	12 068	4 566
United States, Atlantic	714	35.3	714	–	–	–
United States, Great Lakes	22 801	–	–	–	22 801	–
United States, Pacific	14 394	35.0	–	–	–	14 394
North America, n.e.s.	408	99.7	408	–	–	–
Total	1 292 521	14.2	26 995	377 879	105 925	781 721
Flaxseed, rapeseed and soya beans						
United Kingdom	26 213	10.7	–	2 802	13 095	10 316
Europe	347 522	19.1	–	181 114	139 168	27 240
Middle East and Africa	–	–	–	–	–	–
Asia and Oceania	1 988 742	0.2	–	4 580	27 460	1 956 702
Central and South America	174 496	1.4	–	952	294	173 250
United States, Atlantic	32 078	–	–	–	–	32 078
United States, Great Lakes	31 331	–	–	–	31 331	–
United States, Pacific	14 311	1.6	–	–	–	14 311
Total	2 614 692	2.9	–	189 448	211 348	2 213 896
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.						
United Kingdom	3 159	98.6	1 396	1 481	–	282
Europe	86 774	43.1	23 807	5 566	47 245	10 155
Middle East and Africa	3 188	74.8	2 134	803	211	40
Asia and Oceania	182 970	97.4	78 132	–	–	104 838
Central and South America	3 400	82.4	289	591	483	2 037
United States, Atlantic	10 999	3.8	981	–	–	10 018
United States, Great Lakes	2 889	–	–	–	2 889	–
United States, Pacific	18 811	83.3	–	–	–	18 811
North America, n.e.s.	23	78.2	23	–	–	–
Total	312 212	76.9	106 762	8 441	50 828	146 181
Logs and bolts						
United Kingdom	1 320	100.0	1 136	184	–	–
Europe	38 944	100.0	15 801	23 107	–	36
Asia and Oceania	1 016 106	1.9	7 127	28 112	–	980 867
Central and South America	–	–	–	–	–	–
United States, Atlantic	31	100.0	31	–	–	–
United States, Pacific	335 423	2.8	–	–	–	335 423
Total	1 391 823	4.9	24 095	51 403	–	1 316 326

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 - suite**

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
18 928	48 292	-	8 812	76 033	99.8	Royaume-Uni
209 531	408 198	5 452	68 090	691 271	97.0	Europe
78 217	60 225	24 742	55	163 239	8.1	Moyen Orient et Afrique
189 705	158 877	124 035	190 963	663 581	24.8	Asie et Océanie
88 476	93 429	33 318	22 572	237 794	27.0	Amérique Central et du Sud
1 361	18 537	20 946	388	41 232	4.2	États-Unis, Atlantique
-	-	14 836	-	14 836	-	États-Unis, Grands Lacs
96	-	-	25 663	25 759	23.5	États-Unis, Pacifique
6	-	-	-	6	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
586 319	787 558	223 329	316 543	1 913 749	52.1	Total
						Fourrage et aliments pour animaux
25	24	-	-	49	100.0	Royaume-Uni
927	1 008	8 949	1 198	12 082	17.3	Europe
10	-	-	-	10	100.0	Moyen Orient et Afrique
569	-	-	2 725	3 294	100.0	Asie et Océanie
-	108	10 905	32	11 045	0.3	Amérique Central et du Sud
40	-	-	-	40	50.0	États-Unis, Atlantique
-	67 247	9 185	-	76 432	-	États-Unis, Grands Lacs
4	-	-	-	4	-	États-Unis, Pacifique
410	-	-	-	410	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
1 985	68 387	29 039	3 955	103 367	5.7	Total
						Graines de lin et colza, fèves de soya
-	159	-	-	159	100.0	Royaume-Uni
-	3 901	-	-	3 901	100.0	Europe
-	20	-	-	20	100.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	740	740	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
3 147	-	-	-	3 147	-	États-Unis, Atlantique
-	162 045	71 267	-	233 312	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
3 147	166 125	71 267	740	241 280	2.0	Total
						Prod. vég. anim. bruts incombust., n.d.a.
209	324	-	10	543	100.0	Royaume-Uni
3 065	1 393	14	1 107	5 579	99.0	Europe
34	-	-	10	44	100.0	Moyen Orient et Afrique
15 877	-	-	6 079	21 956	90.7	Asie et Océanie
399	10	-	70	479	99.7	Amérique Central et du Sud
188	-	-	-	188	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
19	-	-	64	83	100.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
19 791	1 727	14	7 340	28 873	92.7	Total
						Billes et billots
-	-	-	-	-	-	Royaume-Uni
24	34	-	34	92	63.4	Europe
402	-	-	53	454	96.8	Asie et Océanie
-	-	-	4	4	100.0	Amérique Central et du Sud
5 095	-	-	-	5 095	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	216 582	216 582	-	États-Unis, Pacifique
5 520	34	-	216 672	222 226	0.2	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 - Continued**

Commodity Origin/Destination	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)	
Pulpwood						
United Kingdom	27 026	-	3 895	-	-	23 130
Europe	160 779	0.1	40 486	-	-	120 294
Middle East and Africa	16 029	6.0	16 029	-	-	-
Asia and Oceania	2 054 161	0.6	5 720	-	-	2 048 441
Central and South America	3 346	-	-	-	-	3 346
United States, Atlantic	561	-	561	-	-	-
United States, Great Lakes	17 470	-	-	-	17 470	-
United States, Pacific	680 433	-	-	-	-	680 433
North America, n.e.s.	-	100.0	-	-	-	-
Total	2 959 804	0.5	66 690	-	17 470	2 875 644
Crude wood materials, n.e.s.						
United Kingdom	778	100.0	778	-	-	-
Europe	1 678	100.0	1 633	-	-	45
Middle East and Africa	25	100.0	25	-	-	-
Asia and Oceania	3 908	100.0	3 884	-	-	24
Central and South America	210	100.0	210	-	-	-
United States, Atlantic	445	100.0	445	-	-	-
North America, n.e.s.	39	85.9	39	-	-	-
Total	7 083	99.9	7 013	-	-	69
Textile and textile fabricated material						
United Kingdom	6 769	99.8	2 283	4 368	-	118
Europe	115 244	11.8	6 446	9 793	98 958	48
Middle East and Africa	1 226	94.6	824	396	6	-
Asia and Oceania	20 744	99.8	7 935	88	-	12 720
Central and South America	1 078	65.8	345	712	-	20
United States, Atlantic	48	-	-	-	-	48
United States, Great Lakes	2 053	-	-	-	2 053	-
United States, Pacific	1 139	96.2	-	-	-	1 139
North America, n.e.s.	4	97.8	4	-	-	-
Total	148 305	29.7	17 838	15 357	101 017	14 093
Iron ore, concentrates, scrap						
United Kingdom	5 182 735	0.1	4 474	5 177 997	-	264
Europe	12 193 056	0.1	15 375	12 177 355	-	326
Middle East and Africa	35 554	0.1	22	35 532	-	-
Asia and Oceania	3 361 591	0.6	12 085	3 316 461	25 344	7 701
Central and South America	6 638	10.9	648	-	5 411	579
United States, Atlantic	5 646 471	-	12 133	5 634 338	-	-
United States, Great Lakes	5 469 127	-	-	5 319 285	149 842	-
United States, Pacific	72 483	1.6	-	-	-	72 483
Total	31 967 655	0.1	44 737	31 660 968	180 597	81 353
Aluminum ore, concentrates, scrap						
United Kingdom	612	40.8	-	363	-	250
Europe	1 662	23.0	-	1 281	-	382
Middle East and Africa	-	-	-	-	-	-
Asia and Oceania	9 038	100.0	-	-	-	9 038
Central and South America	1 990	0.8	21	1 969	-	-
United States, Atlantic	-	-	-	-	-	-
United States, Great Lakes	8 530	-	-	-	8 530	-
United States, Pacific	-	-	-	-	-	-
North America, n.e.s.	3	-	3	-	-	-
Total	21 835	44.4	24	3 612	8 530	9 669

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 – suite

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
-	-	-	-	-	-	Bois à pâte
1 034	-	-	51	1 086	100.0	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	-	Europe
-	-	-	17 337	17 337	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	2 321	2 321	-	Asie et Océanie
4 833	-	-	-	4 833	-	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	61 865	61 865	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
5 867	-	-	81 574	87 442	1.2	Amérique du Nord, n.d.a.
						Total
118	-	-	-	118	100.0	Matières de bois brute, n.d.a.
2 241	-	-	20	2 261	30.8	Royaume-Uni
13	-	-	-	13	100.0	Europe
651	-	-	187	837	85.5	Moyen Orient et Afrique
225	-	-	-	225	100.0	Asie et Océanie
63	-	-	-	63	100.0	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
3 311	-	-	206	3 517	52.1	États-Unis, Grands Lacs
						Amérique du Nord, n.d.a.
						Total
1 725	7 663	-	53	9 442	99.7	Textiles et demi-produits en textile
9 688	18 053	146	2 244	30 131	99.9	Royaume-Uni
2 948	817	152	70	3 987	99.8	Europe
13 742	1 360	-	18 988	34 090	96.7	Moyen Orient et Afrique
2 333	12 214	958	399	15 903	63.4	Asie et Océanie
574	-	-	-	574	98.2	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
1	-	-	-	1	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
31 011	40 107	1 256	21 754	94 128	92.6	Amérique du Nord, n.d.a.
						Total
538	-	-	40	578	98.8	Minerai de fer, conc., ferrailles
1 774	-	-	-	1 774	100.0	Royaume-Uni
6	98 161	-	17	98 184	--	Europe
447	-	-	278	725	99.6	Moyen Orient et Afrique
-	1 628 978	-	-	1 628 978	-	Asie et Océanie
5 335	-	-	-	5 335	6.3	Amérique Central et du Sud
-	-	5 254 490	-	5 254 490	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	23 152	23 152	--	États-Unis, Grands Lacs
8 100	1 727 138	5 254 490	23 487	7 013 215	--	États-Unis, Pacifique
						Total
-	-	-	-	-	-	Minerai d'aluminium, concentrés, rebuts
-	-	16 000	188	16 188	-	Royaume-Uni
-	621 576	73 507	-	695 083	-	Europe
-	198 512	110 609	515 936	825 057	3.3	Moyen Orient et Afrique
-	1 945 481	5 620	-	1 951 101	-	Asie et Océanie
-	1 187 519	-	-	1 187 519	-	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	8 619	8 619	--	États-Unis, Pacifique
1	-	-	-	1	-	Amérique du Nord, n.d.a.
1	3 953 087	205 736	524 743	4 683 568	0.6	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 – Continued**

Commodity Origin/Destination	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)	
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap						
United Kingdom	16 463	100.0	2 754	13 649	–	60
Europe	142 328	8.6	10 853	71 499	–	59 976
Middle East and Africa	8 215	0.8	63	8 152	–	1
Asia and Oceania	1 040 782	3.3	15 932	5 492	–	1 019 358
Central and South America	42 513	0.1	–	42 431	–	82
United States, Atlantic	11 932	–	–	–	–	11 932
United States, Great Lakes	50 825	–	–	–	50 825	–
United States, Pacific	11 621	0.6	–	–	–	11 621
Total	1 324 678	4.8	29 602	141 223	50 825	1 103 029
Zinc in ores, concentrates, scrap						
United Kingdom	6 599	–	–	5 249	–	1 350
Europe	724 002	–	595 820	127 882	–	300
Asia and Oceania	69 670	3.7	5 404	–	–	64 266
Central and South America	16 500	–	16 500	–	–	–
United States, Atlantic	5 804	–	5 804	–	–	–
United States, Pacific	292	100.0	–	–	–	292
Total	822 867	0.3	623 528	133 131	–	66 208
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.						
United Kingdom	80 096	16.4	384	79 308	–	404
Europe	978 354	7.1	40 578	930 061	–	7 715
Middle East and Africa	48 139	0.8	386	31 410	16 343	–
Asia and Oceania	280 849	8.7	5 758	198 561	4 897	71 633
Central and South America	98 120	8.8	14 560	81 104	–	2 455
United States, Atlantic	245 376	0.1	150	245 226	–	–
United States, Great Lakes	207 864	–	–	–	137 862	–
United States, Pacific	17 523	2.0	–	–	–	17 523
North America, n.e.s.	33	100.0	33	–	–	–
Total	1 956 354	5.9	61 849	1 635 672	159 102	99 730
Coal						
United Kingdom	826 492	–	30 501	–	–	795 991
Europe	2 468 784	–	661 343	179 356	–	1 628 086
Middle East and Africa	140 048	–	140 048	–	–	–
Asia and Oceania	26 601 815	0.2	203 051	209 201	–	26 189 564
Central and South America	1 553 434	–	161 162	–	17 130	1 375 142
United States, Atlantic	30 000	–	30 000	–	–	–
United States, Great Lakes	651 711	–	46 400	–	605 311	–
United States, Pacific	41 825	–	–	–	–	41 825
North America, n.e.s.	49	100.0	49	–	–	–
Total	32 314 159	0.2	1 272 553	388 557	622 441	30 030 608
Crude petroleum and related crude prod.						
United Kingdom	350	–	–	–	350	–
Europe	17	100.0	–	–	–	17
Middle East and Africa	–	–	–	–	–	–
Asia and Oceania	622 143	0.5	–	–	–	622 143
Central and South America	–	–	–	–	–	–
United States, Atlantic	569 952	–	83	523 567	–	46 301
United States, Great Lakes	121 095	–	–	–	69 040	52 054
United States, Pacific	212 094	–	–	–	–	212 094
North America, n.e.s.	–	–	–	–	–	–
Total	1 525 650	0.2	84	523 567	69 390	932 609

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 - suite**

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
45	6 578	-	-	6 623	32.9	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
47 754	54 035	-	-	101 789	0.5	Royaume-Uni
7	-	-	-	7	100.0	Europe
48	-	-	414	462	100.0	Moyen Orient et Afrique
15 709	27 094	-	-	42 803	-	Asie et Océanie
16 586	395	-	-	16 981	-	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	4 085	4 085	0.3	États-Unis, Pacifique
80 149	88 101	-	4 498	172 749	1.8	Total
-	-	-	-	-	-	Mineral de zinc, concentrés, rebuts
-	-	-	-	-	-	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	-	Europe
-	-	-	262	262	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	262	262	100.0	Total
8	1 782	-	-	1 790	100.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
656	28 478	3 751	16	32 901	33.8	Royaume-Uni
-	120 078	571	226	120 875	1.0	Europe
255	72 342	6 003	431	79 032	0.9	Moyen Orient et Afrique
-	153 405	451	3	153 859	0.1	Asie et Océanie
5 404	19 992	-	-	25 396	0.4	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
98	-	-	5 437	5 535	20.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
6 422	396 077	10 776	6 113	419 388	3.9	Total
-	-	-	-	-	-	Houille
-	49 442	10 034	-	59 476	-	Royaume-Uni
-	-	10 081	-	10 081	-	Europe
75	-	-	39	114	100.0	Moyen Orient et Afrique
134 999	4 394	-	-	139 393	-	Asie et Océanie
133 222	284 355	-	-	417 577	-	Amérique Central et du Sud
-	626 089	14 004 690	-	14 630 780	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	31 654	31 654	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amerique du Nord, n.d.a.
268 296	964 280	14 024 805	31 693	15 289 075	--	Total
3 802 586	2 507 577	-	-	6 310 162	-	Pétrole brut et prod. bruts connexes
2 368 648	713 072	-	-	3 081 721	-	Royaume-Uni
5 780 539	578 457	-	-	6 358 996	-	Europe
11	-	-	1 569	1 580	0.7	Moyen Orient et Afrique
1 501 895	404 343	-	-	1 906 238	-	Asie et Océanie
825 713	-	-	-	825 713	-	Amérique Central et du Sud
-	-	11 068	-	11 068	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	13 199	13 199	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amerique du Nord, n.d.a.
14 279 392	4 203 449	11 068	14 768	18 508 678	--	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 - Continued**

Commodity Origin/Destination	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)	
Unmanufactured asbestos, crude & fibre						
United Kingdom	16 636	100.0	767	13 147	-	2 722
Europe	203 641	95.6	31 912	137 113	-	34 617
Middle East and Africa	42 205	20.3	7 628	33 111	-	1 466
Asia and Oceania	260 330	81.5	177 061	30 644	-	52 625
Central and South America	26 509	47.2	8 684	10 854	-	6 972
United States, Atlantic	490	-	490	-	-	-
United States, Pacific	1 686	100.0	-	-	-	1 686
Total	551 497	80.9	226 542	224 868	-	100 088
Clay & crude refractory materials n.e.s.						
Europe	1	-	-	1	-	-
Asia and Oceania	73	25.0	-	-	-	73
United States, Atlantic	2 300	-	-	2 300	-	-
United States, Great Lakes	596 351	-	-	-	596 351	-
Total	598 724	--	-	2 301	596 351	73
Limestone						
Europe	-	-	-	-	-	-
Central and South America	3	100.0	-	-	3	-
United States, Great Lakes	99 913	-	-	-	99 913	-
United States, Pacific	1 028 882	-	-	-	-	1 028 882
Total	1 128 798	--	-	-	99 916	1 028 882
Sand and gravel						
United Kingdom	431	100.0	-	431	-	-
Europe	15 732	94.3	17	15 586	-	129
Middle East and Africa	130	100.0	-	130	-	-
Asia and Oceania	3 128	0.3	-	3 121	-	8
Central and South America	34 569	--	34 555	14	-	-
United States, Atlantic	34 700	-	34 700	-	-	-
United States, Great Lakes	71 731	-	-	-	68 375	3 356
United States, Pacific	311 262	-	-	2 700	-	308 562
North America, n.e.s.	5 970	0.6	5 970	-	-	-
Total	477 653	3.2	75 242	21 982	68 375	312 054
Gypsum						
Europe	-	-	-	-	-	-
Central and South America	16 823	-	16 823	-	-	-
United States, Atlantic	5 379 070	-	5 379 070	-	-	-
United States, Great Lakes	-	-	-	-	-	-
United States, Pacific	283 869	-	253 115	-	-	30 754
Total	5 679 761	-	5 649 008	-	-	30 754
Phosphate rock						
Middle East and Africa	-	-	-	-	-	-
Asia and Oceania	-	-	-	-	-	-
United States, Atlantic	-	-	-	-	-	-
United States, Pacific	2 722	-	-	-	-	2 722
Total	2 722	-	-	-	-	2 722

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 – suite**

Unloadings – Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Amiante non-oeuvre, brut & fibre						
6	50	-	-	56	100.0	Royaume-Uni
-	30	-	-	30	100.0	Europe
-	72	-	-	72	100.0	Moyen Orient et Afrique
1	-	-	382	383	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
8	-	-	-	8	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	18 167	18 167	100.0	États-Unis, Pacifique
15	153	-	18 548	18 716	100.0	Total
Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.						
-	112 410	-	164	112 573	0.1	Europe
-	125 012	-	135	125 147	0.1	Asie et Océanie
38 940	124 906	-	-	163 846	-	États-Unis, Atlantique
-	179 405	124 096	-	303 501	-	États-Unis, Grands Lacs
38 940	541 733	124 096	299	705 067	--	Total
Calcaire						
-	-	-	54	54	100.0	Europe
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
-	26 275	673 478	-	699 753	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	26 275	673 478	54	699 807	--	Total
Sable et gravier						
-	201	-	-	201	100.0	Royaume-Uni
-	22 733	-	-	22 733	64.3	Europe
-	21 251	-	-	21 251	0.1	Moyen Orient et Afrique
-	56	-	-	56	100.0	Asie et Océanie
-	1 382	-	-	1 382	19.2	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	-	402 315	-	402 315	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	913 632	913 632	0.4	États-Unis, Pacifique
100	-	-	-	100	-	Amérique du Nord, n.d.a.
100	45 624	402 315	913 632	1 361 671	1.4	Total
Gypse						
--	-	-	113 153	113 153	--	Europe
-	-	-	7 257	7 257	-	Amérique Central et du Sud
28 417	-	-	-	28 417	-	États-Unis, Atlantique
-	-	73 803	-	73 803	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	115 122	115 122	-	États-Unis, Pacifique
28 417	-	73 803	235 532	337 752	--	Total
Roche phosphatée						
-	25 250	-	922 118	947 368	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	18	18	100.0	Asie et Océanie
357 808	205 338	-	195 516	758 662	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	15 076	15 076	-	États-Unis, Pacifique
357 808	230 588	-	1 132 728	1 721 124	--	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 – Continued**

Commodity	Loadings – Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized				
	Origin/Destination	Tonnage Total	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs
	(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)
Salt						
Europe	51	100.0	51	-	-	-
Asia and Oceania	201	100.0	-	-	-	201
Central and South America	2 376	100.0	2 376	-	-	-
United States, Atlantic	210 583	-	210 583	-	-	-
United States, Great Lakes	1 797 202	-	-	-	1 797 202	-
United States, Pacific	11 263	97.5	-	-	-	11 263
North America, n.e.s.	854	-	854	-	-	-
Total	2 022 531	0.7	213 865	-	1 797 202	11 464
Sulphur						
United Kingdom	31 550	-	-	-	-	31 550
Europe	669 497	-	-	-	-	669 497
Middle East and Africa	1 271 527	2.7	-	-	-	1 271 527
Asia and Oceania	1 765 934	-	-	-	-	1 765 934
Central and South America	920 721	-	-	-	-	920 721
United States, Atlantic	-	-	-	-	-	-
Total	4 659 229	0.7	-	-	-	4 659 229
Crude non-metallic minerals, n.e.s.						
United Kingdom	7 087	100.0	1 670	5 418	-	-
Europe	206 303	17.3	8 824	197 439	-	40
Middle East and Africa	-	-	-	-	-	-
Asia and Oceania	91 418	11.4	6 858	68 888	-	15 673
Central and South America	74 156	0.5	73 926	184	-	46
United States, Atlantic	852 572	-	852 572	-	-	-
United States, Great Lakes	835 776	-	-	-	835 222	553
United States, Pacific	327 843	-	-	-	-	327 843
North America, n.e.s.	-	100.0	-	-	-	-
Total	2 395 154	2.2	943 849	271 928	835 222	344 155
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.						
United Kingdom	53	100.0	-	-	12	40
Europe	125	100.0	-	-	-	125
Middle East and Africa	1 565	97.5	1 526	-	39	-
Asia and Oceania	42 386	97.4	480	-	-	41 906
Central and South America	292	99.7	4	-	-	288
United States, Atlantic	-	-	-	-	-	-
United States, Great Lakes	-	-	-	-	-	-
United States, Pacific	166 720	0.6	-	-	-	166 720
Total	211 141	20.9	2 010	-	51	209 079
Lumber & sawn timber						
United Kingdom	1 925 770	2.4	176 021	405 149	53 329	1 291 270
Europe	678 533	26.3	79 354	203 177	4 000	392 002
Middle East and Africa	425 085	0.2	5 995	69 106	5 812	344 171
Asia and Oceania	2 860 074	7.3	15 156	8 571	-	2 836 347
Central and South America	73 000	2.4	16 533	3 930	-	52 537
United States, Atlantic	1 192 884	-	23 036	22 458	-	1 147 390
United States, Great Lakes	10 978	-	-	-	10 978	-
United States, Pacific	486 033	8.8	-	-	-	486 033
North America, n.e.s.	982	5.7	982	-	-	-
Total	7 653 339	6.3	317 079	712 391	74 118	6 549 751

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 - suite**

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Sel						
14 428	-	-	20	14 447	1.0	Europe
20	-	-	2 106	2 126	100.0	Asie et Océanie
35 829	-	-	439 354	475 184	-	Amérique Central et du Sud
-	-	-	54 771	54 771	-	États-Unis, Atlantique
-	544 746	299 185	-	843 931	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	139 556	139 556	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
50 277	544 746	299 185	635 807	1 530 015	0.1	Total
Soufre						
-	-	-	-	-	-	Royaume-Uni
-	-	-	16	16	100.0	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	250	250	100.0	Asie et Océanie
-	22 888	-	-	22 888	-	Amérique Central et du Sud
-	31 890	-	-	31 890	-	États-Unis, Atlantique
-	54 778	-	266	55 044	0.5	Total
Minéraux non-métalliques, n.d.a.						
102	87	-	19	207	100.0	Royaume-Uni
6 782	19 035	-	2 398	28 214	36.6	Europe
1 286	28 518	2 944	-	32 747	2.2	Moyen Orient et Afrique
835	2 992	-	1 460	5 287	43.4	Asie et Océanie
195	11 571	91 472	149	103 387	0.4	Amérique Central et du Sud
10 785	1 034	-	-	11 819	-	États-Unis, Atlantique
-	65 273	2 245 818	-	2 311 092	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	39 440	39 440	0.3	États-Unis, Pacifique
63	-	-	-	63	-	Amérique du Nord, n.d.a.
20 047	128 510	2 340 234	43 465	2 532 256	0.6	Total
Déchets et rebuts divers, n.d.a.						
-	135	-	-	135	100.0	Royaume-Uni
12	-	409	620	1 041	100.0	Europe
-	-	-	-	-	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	481	481	100.0	Asie et Océanie
72	-	-	-	72	100.0	Amérique Central et du Sud
38	-	-	-	38	-	États-Unis, Atlantique
-	-	5 058	-	5 058	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	429	429	0.3	États-Unis, Pacifique
122	135	5 466	1 530	7 254	23.9	Total
Bois de construction & sciage						
1 413	103	-	-	1 516	8.5	Royaume-Uni
193	1 105	366	237	1 900	62.2	Europe
4	-	-	-	4	100.0	Moyen Orient et Afrique
1 731	-	-	30 706	32 437	14.4	Asie et Océanie
5 933	330	35	1 118	7 416	4.9	Amérique Central et du Sud
308	-	-	43	351	85.6	États-Unis, Atlantique
-	-	261	-	261	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	31	31 833	31 864	0.1	États-Unis, Pacifique
2	-	-	-	2	33.9	Amérique du Nord, n.d.a.
9 583	1 537	693	63 937	75 750	8.8	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 - Continued**

Commodity Origin/Destination	Loadings - Chargements					
	Canada		Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Total Tonnage	Containerized	Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific
	Tonnage	Conteneurisé	Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique
	(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)
Woodpulp						
United Kingdom	340 190	3.2	183 015	37 216	5 600	114 359
Europe	2 109 390	8.6	356 857	316 226	23 008	1 413 299
Middle East and Africa	23 687	38.3	19 897	633	-	3 157
Asia and Oceania	1 835 052	7.0	293 520	12 352	-	1 529 179
Central and South America	95 457	3.7	3 343	15 495	-	76 619
United States, Atlantic	22 405	0.1	16 303	-	-	6 102
United States, Great Lakes	82 064	-	-	-	81 785	279
United States, Pacific	102 442	1.2	-	-	-	102 442
Total	4 610 687	7.2	872 935	381 923	110 393	3 245 437
Wood fabricated materials, n.e.s.						
United Kingdom	132 500	7.3	8 666	10 428	-	113 406
Europe	68 640	54.7	18 716	19 540	-	30 384
Middle East and Africa	2 399	49.5	1 689	379	17	314
Asia and Oceania	43 856	29.0	5 096	-	-	38 760
Central and South America	5 717	5.6	3 844	1 873	-	-
United States, Atlantic	1 079	7.2	1 007	-	-	72
United States, Great Lakes	3 572	-	-	-	3 572	-
United States, Pacific	41 245	4.0	-	-	-	41 245
North America, n.e.s.	475	42.0	475	-	-	-
Total	299 483	21.2	39 492	32 220	3 589	224 182
Newsprint						
United Kingdom	439 716	18.2	234 099	148 329	-	57 288
Europe	294 795	18.1	144 547	131 556	-	18 692
Middle East and Africa	59 813	2.8	48 034	10 838	-	941
Asia and Oceania	469 117	22.4	238 879	47 535	-	182 703
Central and South America	352 170	8.1	236 675	76 264	-	39 231
United States, Atlantic	544 795	1.7	333 294	210 551	-	950
United States, Great Lakes	171 083	-	-	-	171 083	-
United States, Pacific	924 672	7.5	62	-	-	924 610
Total	3 256 160	10.7	1 235 590	625 073	171 083	1 224 414
Paper and paperboard, n.e.s.						
United Kingdom	66 517	40.9	1 233	24 242	-	41 043
Europe	237 232	46.7	31 023	80 874	-	125 336
Middle East and Africa	44 804	15.1	21 122	12 082	25	11 575
Asia and Oceania	195 828	50.0	30 071	1	-	165 757
Central and South America	85 137	14.1	65 978	9 640	-	9 519
United States, Atlantic	71 462	0.1	71 462	-	-	-
United States, Great Lakes	3 868	-	-	-	3 868	-
United States, Pacific	3 230	51.3	1 469	-	-	1 761
North America, n.e.s.	810	100.0	810	-	-	-
Total	708 890	36.3	223 168	126 839	3 893	354 990
Extracts of animal & vegetable origins						
United Kingdom	2 500	--	--	-	2 500	-
Europe	149 086	0.2	4 191	48 017	63 203	33 674
Middle East and Africa	33 918	1.9	652	33 245	21	-
Asia and Oceania	102 607	4.4	1 435	505	-	100 667
Central and South America	4 118	20.3	332	-	959	2 827
United States, Atlantic	25	100.0	25	-	-	-
United States, Pacific	4 021	0.4	-	-	-	4 021
North America, n.e.s.	10	98.7	10	-	-	-
Total	296 285	2.2	6 646	81 767	66 683	141 189

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 – suite**

Unloadings – Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
-	-	-	-	-	-	Pâte à bois
484	6 661	3 592	7 589	18 326	39.5	Royaume-Uni
-	12 936	8 972	-	21 908	-	Europe
562	-	10 644	5 380	16 586	1.6	Moyen Orient et Afrique
259	-	-	4 300	4 559	-	Asie et Océanie
273	-	-	-	273	-	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	25 559	25 559	-	États-Unis, Pacifique
1 578	19 597	23 208	42 828	87 211	8.6	Total
174	362	-	-	536	94.7	Demi-produits en bois, n.d.a.
1 544	11 216	42	646	13 448	46.3	Royaume-Uni
16	5 356	-	-	5 371	0.3	Europe
579	-	-	23 967	24 547	29.6	Moyen Orient et Afrique
963	19 621	60	973	21 616	5.2	Asie et Océanie
1 304	-	-	-	1 304	100.0	Amérique Central et du Sud
-	-	57	-	57	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	65	65	15.7	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
4 580	36 554	158	25 651	66 943	24.6	Total
281	88	-	-	370	100.0	Papier journal
3 131	979	-	-	4 110	35.4	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	-	Europe
-	-	-	2	2	100.0	Moyen Orient et Afrique
13	177	-	-	190	14.5	Asie et Océanie
748	570	-	-	1 317	-	Amérique Central et du Sud
-	-	5	-	5	-	États-Unis, Atlantique
12	-	-	4 633	4 645	-	États-Unis, Grands Lacs
4 185	1 814	5	4 635	10 638	17.4	États-Unis, Pacifique
1 027	6 653	-	259	7 939	99.9	Papier et carton, n.d.a.
57 290	80 851	154	2 264	140 560	99.9	Royaume-Uni
10	-	-	-	10	100.0	Europe
1 626	-	-	5 032	6 658	88.5	Moyen Orient et Afrique
2 030	7 533	630	2 737	12 929	56.6	Asie et Océanie
2 370	-	-	-	2 370	86.3	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
32	-	-	2 941	2 973	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
64 384	95 037	784	13 234	173 440	94.3	Amérique du Nord, n.d.a.
320	-	-	36	356	100.0	Extraits d'origine animale & végétale
4 430	2 847	-	2 129	9 406	69.7	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	-	Europe
271	3 908	27 393	2 618	34 190	3.0	Moyen Orient et Afrique
98	-	-	35	132	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	-	États-Unis, Pacifique
5 120	6 755	27 393	4 817	44 085	18.3	Amérique du Nord, n.d.a.
						Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 – Continued**

Commodity Origin/Destination	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)	
Potassium chloride (potash)						
United Kingdom	61 087	1.3	4 533	354	49 600	6 600
Europe	443 658	1.7	272 822	7 347	147 490	16 000
Middle East and Africa	102 304	--	20 002	6 881	45 250	30 171
Asia and Oceania	3 265 425	0.1	130 766	--	11 200	3 123 459
Central and South America	843 644	--	436 022	8	--	407 615
United States, Atlantic	180 554	--	147 079	--	33 475	--
United States, Great Lakes	1 334 680	0.7	324 777	--	1 009 903	--
United States, Pacific	18 000	--	--	--	--	18 000
Total	6 249 354	0.3	1 336 001	14 590	1 296 918	3 601 845
Miscellaneous chemicals, n.e.s.						
United Kingdom	94 215	93.2	15 751	77 815	--	649
Europe	913 414	36.3	137 711	401 865	238 301	135 537
Middle East and Africa	45 328	31.4	9 982	15 896	79	19 371
Asia and Oceania	2 349 197	8.7	105 965	6 029	9 000	2 228 203
Central and South America	98 122	19.4	17 269	22 177	214	58 462
United States, Atlantic	590 196	0.1	196 028	168 471	14 790	210 907
United States, Great Lakes	453 120	--	--	8 500	444 620	--
United States, Pacific	418 939	1.2	20	--	--	418 919
North America, n.e.s.	1 142	45.4	1 142	--	--	--
Total	4 963 672	13.4	483 868	700 753	707 004	3 072 047
Gasoline						
United Kingdom	33 339	--	24 339	--	9 000	--
Europe	6 162	0.3	6 162	--	--	--
Middle East and Africa	--	--	--	--	--	--
Asia and Oceania	18 789	0.1	22	--	--	18 767
Central and South America	--	--	--	--	--	--
United States, Atlantic	1 420 780	1.5	1 364 822	18 358	37 600	--
United States, Great Lakes	153 142	--	--	8 624	144 518	--
United States, Pacific	316 117	--	3 629	--	--	312 488
North America, n.e.s.	8 690	0.6	7 611	1 079	--	--
Total	1 957 018	1.1	1 406 585	28 060	191 118	331 255
Fuel oil						
United Kingdom	130 722	--	55 381	--	--	75 342
Europe	57 728	0.2	35 358	1 412	--	20 959
Middle East and Africa	3	--	3	--	--	--
Asia and Oceania	114 197	0.1	--	--	--	114 197
Central and South America	31 741	--	31 741	--	--	--
United States, Atlantic	3 638 454	--	3 607 632	30 822	--	--
United States, Great Lakes	782 095	--	22 491	7 235	752 369	--
United States, Pacific	365 654	--	4 955	21 470	--	339 229
North America, n.e.s.	94 973	0.1	85 853	9 119	--	--
Total	5 215 567	--	3 843 414	70 057	752 369	549 726

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 – suite

Unloadings – Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneusé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Chlorure de potassium (potasse)						
88	238	-	-	325	100.0	Royaume-Uni
71	65 682	20	18	65 791	3.7	Europe
-	6 628	-	-	6 628	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	-	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	-	Amérique Central et du Sud
-	59 345	-	-	59 345	-	États-Unis, Atlantique
-	-	21 821	-	21 821	-	États-Unis, Grands Lacs
-	30 542	-	-	30 542	-	États-Unis, Pacifique
159	162 435	21 842	18	184 453	1.5	Total
Produits chimiques divers, n.d.a.						
20 652	87 148	-	1 562	109 363	76.4	Royaume-Uni
100 228	570 567	24 041	11 097	705 933	80.4	Europe
3 949	8 889	20 299	495	33 632	24.1	Moyen Orient et Afrique
34 421	-	3 861	72 625	110 907	63.7	Asie et Océanie
497	106 013	12 234	60 237	178 981	3.0	Amérique Central et du Sud
88 230	434 239	58 081	23 506	604 056	0.3	États-Unis, Atlantique
-	4 300	68 281	-	72 581	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	17 001	128 203	145 204	0.9	États-Unis, Pacifique
1	-	-	-	1	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
247 979	1 211 156	203 799	297 725	1 960 659	37.7	Total
Essence						
-	78 362	-	-	78 362	-	Royaume-Uni
40 299	684 511	97 193	-	822 003	-	Europe
-	28 873	-	-	28 873	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	-	Asie et Océanie
-	110 227	-	-	110 227	-	Amérique Central et du Sud
111 807	108 927	13 062	-	233 796	-	États-Unis, Atlantique
-	-	2 055	-	2 055	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	68 514	68 514	-	États-Unis, Pacifique
9 975	-	-	-	9 975	-	Amérique du Nord, n.d.a.
162 081	1 010 900	112 310	68 514	1 353 804	--	Total
Mazout						
32 383	174 453	33 800	-	240 636	-	Royaume-Uni
312 002	609 650	102 717	13 698	1 038 068	-	Europe
-	276 468	-	-	276 468	-	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	6	6	100.0	Asie et Océanie
1 592 481	566 630	-	20 686	2 179 797	-	Amérique Central et du Sud
830 521	912 688	-	-	1 743 209	-	États-Unis, Atlantique
-	-	52 729	-	52 729	-	États-Unis, Grands Lacs
32 558	156 575	-	463 279	652 412	-	États-Unis, Pacifique
13 017	-	-	-	13 017	-	Amérique du Nord, n.d.a.
2 812 961	2 696 465	189 246	497 670	6 196 342	--	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 – Continued**

Commodity Origin/Destination	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)	
Petroleum and coal products, n.e.s.						
United Kingdom	2 252	100.0	–	2 252	–	–
Europe	112 481	11.4	328	82 952	29 202	–
Middle East and Africa	26 760	0.3	38	26 722	–	–
Asia and Oceania	302 193	0.7	387	746	8 000	293 060
Central and South America	10 948	2.6	4 490	1 168	5 242	49
United States, Atlantic	92 880	–	9 180	71 425	12 275	–
United States, Great Lakes	193 938	–	–	114 808	79 130	–
United States, Pacific	9 442	0.3	–	–	–	9 442
North America, n.e.s.	342	39.6	342	–	–	–
Total	751 236	2.3	14 765	300 072	133 849	302 551
Iron, steel and alloys						
United Kingdom	93 038	23.9	12 462	60 812	19 569	195
Europe	499 412	14.4	4 106	420 405	74 196	706
Middle East and Africa	146 517	0.8	23 480	38 927	73 694	10 417
Asia and Oceania	922 194	1.7	37 135	202 031	609 243	73 785
Central and South America	87 697	4.8	30 429	14 990	42 260	19
United States, Atlantic	73 772	0.1	77	56 885	16 809	–
United States, Great Lakes	79 721	–	–	63 603	16 118	–
United States, Pacific	5 954	11.5	–	–	–	5 954
North America, n.e.s.	119	1.5	119	–	–	–
Total	1 908 424	6.1	107 807	857 652	851 889	91 075
Non-ferrous metals						
United Kingdom	78 700	63.1	6 350	48 187	–	24 163
Europe	280 327	44.4	36 359	218 570	15 000	10 399
Middle East and Africa	34 798	35.8	12 178	22 605	–	15
Asia and Oceania	320 964	23.9	24 803	74	7 436	288 650
Central and South America	41 809	13.2	7 114	31 721	–	2 974
United States, Atlantic	5 684	0.1	221	5 462	–	1
United States, Great Lakes	1 518	–	–	1 518	–	–
United States, Pacific	9 878	100.0	–	–	–	9 878
North America, n.e.s.	41	31.2	41	–	–	–
Total	773 719	36.0	87 066	328 138	22 436	336 079
Metal fabricated basic products						
United Kingdom	11 130	45.2	6 226	377	3 946	582
Europe	41 196	28.2	11 675	–	29 391	130
Middle East and Africa	24 144	7.0	6 813	–	17 332	–
Asia and Oceania	68 953	21.2	8 404	6 709	18 157	35 684
Central and South America	704	72.7	583	–	14	107
United States, Atlantic	666	27.4	493	–	–	173
United States, Great Lakes	110 586	–	–	–	107 382	3 204
United States, Pacific	56 891	2.5	18	–	–	56 873
North America, n.e.s.	190	91.4	190	–	–	–
Total	314 461	11.2	34 401	7 086	176 222	96 752

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 – suite**

Unloadings – Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.						
230	27 365	–	14	27 609	10.9	Royaume-Uni
22 845	183 104	52 078	6 642	264 669	1.8	Europe
–	3 039	23 396	–	26 435	–	Moyen Orient et Afrique
673	16 180	–	39 153	56 006	1.7	Asie et Océanie
4 906	497 045	68 245	–	570 196	–	Amérique Central et du Sud
26 725	349 726	14 987	–	391 439	–	États-Unis, Atlantique
–	409 567	370 459	–	780 026	–	États-Unis, Grands Lacs
–	105 497	–	85 116	190 613	–	États-Unis, Pacifique
10 933	–	–	–	10 933	–	Amérique du Nord, n.d.a.
66 313	1 591 523	529 165	130 924	2 317 925	0.4	Total
Fer, acier et alliages						
4 045	82 169	22 532	307	109 053	64.4	Royaume-Uni
22 619	530 845	109 588	137 552	800 604	35.0	Europe
300	49 213	18 852	67	68 431	1.7	Moyen Orient et Afrique
2 314	2 265	15 857	234 127	254 563	9.3	Asie et Océanie
3 120	122 894	473 829	155 851	755 694	1.1	Amérique Central et du Sud
194	306	–	–	500	3.9	États-Unis, Atlantique
–	4 806	27 493	–	32 299	–	États-Unis, Grands Lacs
–	–	–	56	56	37.6	États-Unis, Pacifique
–	–	–	–	–	–	Amérique du Nord, n.d.a.
32 593	792 497	668 150	527 960	2 021 200	19.0	Total
Metaux non-ferreux						
1 326	10 020	–	108	11 454	99.9	Royaume-Uni
12 640	93 035	5 356	2 505	113 536	89.2	Europe
3 488	37 355	4 966	338	46 148	9.0	Moyen Orient et Afrique
1 113	8 000	–	5 410	14 523	26.0	Asie et Océanie
1 193	20 388	1 077	711	23 369	17.6	Amérique Central et du Sud
174	–	–	–	174	90.3	États-Unis, Atlantique
–	–	–	–	–	–	États-Unis, Grands Lacs
–	–	–	–	–	–	États-Unis, Pacifique
–	–	–	–	–	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
19 936	168 798	11 399	9 071	209 205	59.7	Total
Demi-produits de base en métal						
3 067	–	23	692	3 781	97.5	Royaume-Uni
48 480	69	1 542	5 196	55 288	89.1	Europe
386	–	852	20	1 257	32.3	Moyen Orient et Afrique
26 808	–	–	32 783	59 591	96.4	Asie et Océanie
465	60	–	573	1 098	81.2	Amérique Central et du Sud
154	4 189	–	21	4 364	2.5	États-Unis, Atlantique
–	37 300	10 819	–	48 119	–	États-Unis, Grands Lacs
–	–	–	203	203	21.4	États-Unis, Pacifique
3	–	–	–	3	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
79 364	41 617	13 236	39 487	173 704	64.4	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 – Continued**

Commodity Origin/Destination	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)	
Cement and concrete basic products						
United Kingdom	1 024	35.0	359	-	-	665
Europe	307	100.0	307	-	-	-
Middle East and Africa	552	-	-	552	-	-
Asia and Oceania	474	100.0	295	-	-	179
Central and South America	5 558	0.4	5 558	-	-	-
United States, Atlantic	90 507	-	2 555	86 312	1 640	-
United States, Great Lakes	1 287 445	-	-	6 877	1 280 568	-
United States, Pacific	132 874	-	-	-	-	132 874
North America, n.e.s.	1 152	38.5	1 152	-	-	-
Total	1 519 892	0.1	10 226	93 741	1 282 208	133 718
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.						
United Kingdom	17 304	99.7	105	17 191	-	8
Europe	83 957	54.0	2 852	80 124	628	353
Middle East and Africa	4 349	18.6	175	3 989	186	-
Asia and Oceania	8 347	97.1	1 641	204	-	6 501
Central and South America	2 040	37.5	223	1 818	-	-
United States, Atlantic	151 181	-	145 945	5 236	-	-
United States, Great Lakes	52	-	-	-	52	-
United States, Pacific	3 039	12.6	-	-	-	3 039
North America, n.e.s.	114	98.3	114	-	-	-
Total	270 382	26.9	151 055	108 561	866	9 900
Misc. fabricated materials, n.e.s.						
United Kingdom	1 092	100.0	716	345	-	31
Europe	8 004	100.0	2 695	5 115	-	194
Middle East and Africa	567	100.0	563	-	4	-
Asia and Oceania	4 628	98.8	4 082	-	-	545
Central and South America	303	83.3	76	223	-	4
United States, Atlantic	26	100.0	26	-	-	-
United States, Pacific	87	14.3	-	-	-	87
North America, n.e.s.	318	99.4	318	-	-	-
Total	15 025	98.8	8 477	5 683	4	861
Transportation & communication equipment						
United Kingdom	21 328	60.8	6 773	14 271	-	284
Europe	73 674	82.8	27 139	45 579	222	733
Middle East and Africa	14 915	15.1	13 457	626	826	6
Asia and Oceania	32 085	75.3	15 054	3 464	-	13 566
Central and South America	17 615	14.5	14 354	2 522	42	696
United States, Atlantic	12 509	0.4	11 491	1 015	-	3
United States, Great Lakes	189	-	-	-	189	-
United States, Pacific	2 354	52.0	-	-	-	2 354
North America, n.e.s.	4 839	2.8	4 839	-	-	-
Total	179 508	58.1	93 107	67 478	1 280	17 643

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 - suite**

Unloadings - Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Ciment et produit de base en béton						
21	-	-	37	58	100.0	Royaume-Uni
830	405 903	-	216	406 950	0.3	Europe
-	41 106	-	-	41 106	-	Moyen Orient et Afrique
39	14 226	-	634	14 900	4.5	Asie et Océanie
19 445	27 512	-	27 545	74 502	0.1	Amérique Central et du Sud
-	10 534	-	-	10 534	-	États-Unis, Atlantique
-	-	60 195	-	60 195	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	7 252	7 252	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
20 336	499 282	60 195	35 684	615 497	0.3	Total
Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.						
538	12 492	-	87	13 117	99.9	Royaume-Uni
79 998	203 063	69	21 567	304 698	97.0	Europe
2 428	1 325	3 500	104	7 357	53.7	Moyen Orient et Afrique
7 936	-	991	21 263	30 190	83.2	Asie et Océanie
9 012	18 696	201	4 948	32 857	99.6	Amérique Central et du Sud
2 963	31 985	-	-	34 948	0.1	États-Unis, Atlantique
-	10 165	55 829	-	65 994	-	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	4 559	4 559	0.5	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
102 875	277 727	60 590	52 527	493 720	75.1	Total
Demi-produits divers, n.d.a.						
364	421	-	169	954	98.2	Royaume-Uni
4 104	5 433	5	3 578	13 121	100.0	Europe
434	-	-	21	456	100.0	Moyen Orient et Afrique
6 787	-	-	10 019	16 806	99.9	Asie et Océanie
99	-	-	259	358	94.8	Amérique Central et du Sud
40	-	-	-	40	99.7	États-Unis, Atlantique
-	-	-	211	211	-	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	-	Amérique du Nord, n.d.a.
11 829	5 855	5	14 256	31 945	99.2	Total
Matériel de transport & communication						
23 173	12 061	15	686	35 935	41.2	Royaume-Uni
63 856	91 626	306	9 640	165 427	70.2	Europe
1 861	387	26	54	2 329	47.8	Moyen Orient et Afrique
17 313	2 887	445	500 608	521 253	31.1	Asie et Océanie
3 929	1 770	81	2 279	8 059	57.4	Amérique Central et du Sud
6 708	-	-	25	6 733	1.6	États-Unis, Atlantique
-	389	333	-	722	0.8	États-Unis, Grands Lacs
1 057	-	1	397	1 455	11.9	États-Unis, Pacifique
128	-	-	-	128	1.3	Amérique du Nord, n.d.a.
118 025	109 121	1 206	513 689	742 040	40.3	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1989 – Concluded**

Commodity Origin/Destination	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)	
Machinery and equipment, n.e.s.						
United Kingdom	84 502	96.4	13 913	68 851	–	1 737
Europe	207 812	93.7	36 144	164 713	373	6 581
Middle East and Africa	17 389	51.5	4 273	11 742	900	474
Asia and Oceania	85 894	33.9	18 753	15 147	1 172	50 822
Central and South America	18 423	25.8	10 657	6 077	868	822
United States, Atlantic	19 154	0.4	1 407	17 712	–	35
United States, Great Lakes	25 058	–	–	46	25 012	–
United States, Pacific	29 506	3.3	13	–	–	29 493
North America, n.e.s.	548	39.5	548	–	–	–
Total	488 284	65.6	85 708	284 287	28 324	89 965
Miscellaneous cargo, n.e.s.						
United Kingdom	101 307	99.0	36 172	57 194	1	7 940
Europe	288 690	96.1	94 002	178 239	–	16 449
Middle East and Africa	25 254	57.3	13 562	11 089	563	40
Asia and Oceania	140 513	82.4	78 529	15 714	1 177	45 092
Central and South America	29 481	36.7	5 034	20 895	38	3 514
United States, Atlantic	245 544	88.1	234 217	11 197	–	130
United States, Great Lakes	15 060	–	203	–	14 582	275
United States, Pacific	33 268	59.4	11	–	–	33 257
North America, n.e.s.	6 901	86.9	6 901	–	–	–
Total	886 017	85.9	468 632	294 329	16 360	106 697
Commodity total						
United Kingdom	10 399 420	7.8	903 992	6 625 560	215 503	2 654 365
Europe	30 828 183	8.7	3 155 111	20 252 250	1 164 587	6 256 234
Middle East and Africa	9 373 421	1.5	642 029	2 951 751	194 177	5 585 464
Asia and Oceania	59 019 425	3.8	1 719 183	4 415 957	723 086	52 161 199
Central and South America	5 895 950	4.5	1 367 752	980 596	136 205	3 411 398
United States, Atlantic	21 538 440	1.3	12 780 079	7 175 612	116 589	1 466 159
United States, Great Lakes	15 268 553	0.1	393 871	5 607 903	9 207 057	59 722
United States, Pacific	6 611 655	3.8	264 041	24 170	–	6 323 444
North America, n.e.s.	134 016	9.6	123 818	10 198	–	–
Grand Total	159 069 062	4.2	21 349 876	48 043 995	11 757 205	77 917 986

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1989 – fin**

Unloadings – Déchargements						
Atlantic	St. Lawrence	Great Lakes	Pacific	Canada		Marchandise
				Total Tonnage	Containerized	
Atlantique	Saint-Laurent	Grands Lacs	Pacifique	Tonnage Total	Conteneurisé	Origine/Destination
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Machinerie et équipement, n.d.a.						
15 400	71 295	–	3 372	90 067	89.1	Royaume-Uni
126 109	357 706	7 000	23 988	514 803	85.4	Europe
4 740	2 016	216	389	7 360	78.9	Moyen Orient et Afrique
35 527	881	44	139 043	175 495	87.8	Asie et Océanie
7 538	17 763	626	4 676	30 602	73.7	Amérique Central et du Sud
4 867	–	–	–	4 867	11.6	États-Unis, Atlantique
–	–	815	–	815	–	États-Unis, Grands Lacs
–	–	–	2 474	2 474	19.7	États-Unis, Pacifique
21	–	–	–	21	74.0	Amérique du Nord, n.d.a.
194 201	449 661	8 701	173 941	826 504	85.1	Total
Fret divers, n.d.a.						
46 322	40 794	–	2 176	89 292	99.5	Royaume-Uni
271 932	233 328	460	12 515	518 235	97.4	Europe
11 780	1 057	320	266	13 422	97.1	Moyen Orient et Afrique
83 202	3	–	171 357	254 563	99.1	Asie et Océanie
2 492	13 239	16 341	1 356	33 428	48.6	Amérique Central et du Sud
153 494	19 831	2 618	8	175 951	84.3	États-Unis, Atlantique
650	–	18 483	–	19 133	–	États-Unis, Grands Lacs
459	–	–	5 931	6 390	65.5	États-Unis, Pacifique
333	–	–	–	333	74.9	Amérique du Nord, n.d.a.
570 664	308 252	38 221	193 609	1 110 746	92.6	Total
Total des marchandises						
3 976 115	3 180 689	56 369	18 630	7 231 803	6.6	Royaume-Uni
3 894 893	5 590 542	449 285	456 095	10 390 815	32.2	Europe
5 892 871	2 029 094	193 396	924 251	9 039 611	0.6	Moyen Orient et Afrique
504 275	607 501	299 883	2 108 911	3 520 569	32.8	Asie et Océanie
3 469 685	5 836 513	716 084	763 671	10 785 953	1.7	Amérique Central et du Sud
2 735 259	3 914 169	109 694	274 415	7 033 537	2.3	États-Unis, Atlantique
650	5 312 498	24 140 779	–	29 453 926	–	États-Unis, Grands Lacs
34 390	292 614	17 032	2 477 097	2 821 133	1.3	États-Unis, Pacifique
40 382	–	–	–	40 382	14.9	Amérique du Nord, n.d.a.
20 548 519	26 763 618	25 982 522	7 023 070	80 317 729	6.7	Grand Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 4.7

Cargo Tonnage Handled, by Foreign Region and Country of Origin and Destination: International Shipping, 1989 vs 1988

FIGURE 4.7

Tonnage de la cargaison manutentionnée, selon la région étrangère et le pays d'origine et de destination: Transport maritime international, 1989 vs 1988

Region Country	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné		Containerized Conteneurisé		Région Pays
	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	%	%	
Western Europe									Europe Occidentale
United Kingdom	10 399	10 872	7 232	11 748	17 631	22 620	7	6	Royaume-Uni
Netherlands	7 294	6 320	1 306	1 446	8 599	7 766	8	10	Pays-Bas
Belgium-Luxemb.	4 708	4 916	1 751	2 236	6 459	7 152	38	37	Belgique-Luxembourg
France	3 805	4 385	877	573	4 681	4 957	12	12	France
Italy	3 044	3 124	635	739	3 679	3 863	17	14	Italie
Germany West	2 798	2 719	743	828	3 542	3 548	29	29	Allemagne, Ouest
Spain	1 280	691	1 041	1 104	2 320	1 795	13	15	Espagne
Portugal	940	920	75	143	1 016	1 063	1	--	Portugal
Sweden	510	397	122	295	631	692	25	33	Suède
Norway	225	310	2 978	940	3 203	1 250	--	--	Norvège
Denmark	878	577	61	1	938	578	--	1	Danemark
Greece	58	47	350	231	408	278	11	12	Grèce
Ireland	49	67	--	70	49	137	14	8	Irlande
Finland	89	116	59	28	148	145	--	--	Finlande
Malta and Gozo	2	--	--	--	2	--	--	--	Malte et Gozzo
Iceland	4	3	1	1	5	4	49	86	Islande
Total	36 083	35 465	17 230	20 383	53 313	55 847	13	14	Total
Eastern Europe									Europe Orientale
U.S.S.R.	4 140	5 053	91	113	4 231	5 166	--	--	U.R.S.S.
Germany East	558	337	47	70	605	407	--	--	Allemagne, Est
Yugoslavia	237	549	62	119	299	667	25	12	Yougoslavie
Romania	1	117	150	32	150	150	--	1	Roumanie
Bulgaria	19	57	--	--	19	57	--	--	Bulgarie
Baltic Sea n.e.s.	121	385	--	--	121	385	--	--	Baltique n.d.a.
Poland	69	58	42	34	111	92	35	46	Pologne
Total	5 144	6 555	393	368	5 537	6 924	2	2	Total
Middle East									Moyen-Orient
Saudi Arabia	2 129	1 470	2 009	1 159	4 138	2 630	--	--	Arabie Saoudite
Iran	1 330	470	865	544	2 195	1 015	--	--	Iran
Jordan	1 205	765	--	1	1 205	766	--	--	Jordanie
Israel	568	452	40	39	608	492	17	15	Israël
Turkey	264	215	483	50	747	265	1	2	Turquie
U.A.R.-Egypt	206	327	4	1	210	328	5	--	Égypte, R.A.
Sultan. of Oman	3	--	--	--	3	--	--	...	Sultanat d'Oman
Ethiopia	75	178	--	--	75	178	--	--	Éthiopie
Qatar	--	--	--	--	--	--	...	--	Qatar
Libya	140	112	27	28	167	139	--	--	Libye
Cyprus	116	12	--	--	116	12	2	9	Chypre
Yemen,P.D.R.	14	13	--	--	14	13	--	--	Yémen,R.D.P.
Sudan	11	37	--	--	11	37	--	--	Soudan
Syria	6	11	--	--	6	11	--	--	Syrie
Djibouti Rep.	--	10	--	--	--	10	...	--	Rép. Djibouti
Emirates,U.Arab	62	7	3	246	64	253	7	1	Émirats, Arabe
Bahrain	--	--	--	--	--	--	--	--	Bahreïn
Lebanon	--	3	41	86	41	89	--	--	Liban
Kuwait	254	9	--	--	254	9	--	--	Koweït
Somali Rep.	8	4	--	--	8	4	--	--	Rép. Somalie
Iraq	2	--	1	--	2	--	--	--	Irak
Total	6 392	4 096	3 471	2 154	9 864	6 250	1	1	Total

FIGURE 4.7

Cargo Tonnage Handled, by Foreign Region and Country of Origin and Destination: International Shipping, 1989 vs 1988 - Continued

FIGURE 4.7

Tonnage de la cargaison manutentionnée, selon la région étrangère et le pays d'origine et de destination: Transport maritime international, 1989 vs 1988 - suite

Region	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné		Containerized Conteneurisé		Région	
	Country	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989		1988
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t		%	%	
Other Africa										Autres pays d'Afrique
Morocco	542	2 142	75	129	616	2 271	--	--	--	Maroc
Nigeria	46	35	2 421	1 203	2 467	1 239	--	--	--	Nigéria
Algeria	1 206	1 219	85	72	1 291	1 291	--	--	--	Algérie
South Africa	394	578	331	270	725	848	5	5	5	Afrique du Sud
Angola	17	20	352	584	369	604	--	--	--	Angola
Guinea	9	1	507	331	516	332	--	--	--	Guinée
Tunisia	327	600	--	--	327	600	--	--	--	Tunisie
Sierra Leone	--	--	314	288	314	288	--	--	--	Sierra Leone
Togo	22	27	882	685	904	712	--	--	--	Togo
Mozambique	37	113	42	69	79	182	--	--	--	Mozambique
Congo	--	--	49	45	49	45	--	--	--	Congo
Portug. Africa	--	--	237	--	237	--	--	--	--	Afrique portugaise
Mauritius-Dep.	--	1	15	60	15	61	--	--	--	Maurice et dép.
Ghana	123	78	--	--	123	78	--	1	1	Ghana
Senegal	107	75	98	14	205	89	--	--	--	Sénégal
Tanzania	44	35	--	--	44	35	--	3	3	Tanzanie
Liberia	42	3	98	--	140	3	--	--	--	Libéria
Gabon	--	--	--	--	--	--	--	--	--	Gabon
Ivory Coast	12	21	25	--	37	21	5	5	5	Côte d'Ivoire
Mauritania	--	6	--	--	--	6	--	--	--	Mauritanie
Spanish Africa	--	--	37	37	37	37	--	--	--	Afrique espagnole
Kenya	20	--	--	--	20	--	11	--	--	Kenya
Zaire	7	--	--	--	7	--	51	--	--	Zaire
Cameroon	10	11	--	--	10	11	42	12	12	Cameroun
Madagascar	--	--	--	--	--	--	--	--	--	Madagascar
South W. Africa	17	--	--	105	17	105	5	--	--	Sud O. Africain
Benin	--	2	--	--	--	2	--	--	--	Benin
Total	2 981	4 968	5 568	3 892	8 548	8 859	1	1	1	Total
Asia										Asie
Japan	38 235	37 863	980	1 233	39 215	39 096	4	4	4	Japon
People R. China	3 605	9 837	218	212	3 823	10 049	2	1	1	Rép. Pop. Chine
Korea South	7 921	7 631	289	389	8 210	8 020	4	4	4	Corée du Sud
Taiwan	2 419	2 447	267	294	2 686	2 741	21	22	22	Taiwan
Indonesia	696	918	19	28	715	947	4	3	3	Indonésie
Philippines	753	457	46	31	799	487	4	5	5	Philippines
Hong Kong	258	460	199	213	458	673	75	61	61	Hong Kong
India	782	794	27	137	809	931	3	5	5	Inde
Bangladesh	209	428	1	2	210	430	--	1	1	Bangladesh
Pakistan	421	478	1	2	421	480	1	2	2	Pakistan
Singapore	535	428	78	66	614	494	28	27	27	Singapour
Malaysia	425	535	32	49	457	583	9	8	8	Malaisie
Thailand	537	410	8	29	545	439	9	19	19	Thaïlande
Sri Lanka	2	92	6	6	8	98	80	6	6	Sri Lanka
Portuguese Asia	1	1	--	1	1	2	--	--	--	Asie portugaise
Burma	1	1	--	--	1	1	100	100	100	Birmanie
Total	56 800	62 778	2 172	2 693	58 972	65 470	5	5	5	Total
Oceania										Océanie
Australia	1 960	1 884	1 296	1 441	3 256	3 325	7	7	7	Australie
New Zealand	256	239	49	65	304	304	21	26	26	Nouv.-Zélande
French Oceania	1	2	4	3	4	5	--	19	19	Océanie Fr.
Fiji	2	1	1	3	3	3	26	95	95	Fidji
U.S. Oceania	--	--	--	--	--	--	--	--	--	Océanie, E.U.
Total	2 219	2 125	1 349	1 511	3 567	3 637	8	9	9	Total

FIGURE 4.7

Cargo Tonnage Handled, by Foreign Region and Country of Origin and Destination: International Shipping, 1989 vs 1988 - Concluded

FIGURE 4.7

Tonnage de la cargaison manutentionnée, selon la région étrangère et le pays d'origine et de destination: Transport maritime international, 1989 vs 1988 - fin

Region Country	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné		Containerized Conteneurisé		Région Pays
	1989	1988	1989	1988	1989	1988	1989	1988	
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	%	%	
South America									Amérique du sud
Brazil	2 946	3 002	3 952	4 699	6 899	7 700	2	2	Bésil
Venezuela	252	940	3 845	3 399	4 097	4 339	1	1	Vénézuéla
Colombia	365	439	232	177	596	616	11	10	Colombie
Peru	35	150	64	1	99	151	5	3	Pérou
Chile	359	414	238	147	597	561	--	1	Chili
Argentina	74	111	110	73	184	184	12	16	Argentine
Uruguay	24	55	2	2	26	57	18	5	Uruguay
Ecuador	56	41	55	1	111	42	3	10	Equateur
Guyana	8	--	27	5	35	5	--	--	Guyane
Surinam	--	--	--	--	--	--	--	--	Surinam
Total	4 119	5 152	8 526	8 503	12 645	13 656	2	2	Total
Central America and Antilles									Amerique centrale et Antilles
Cuba	385	833	155	156	541	988	--	--	Cuba
Mexico	554	1 054	551	786	1 105	1 840	1	--	Mexique
Jamaica	150	129	569	555	718	684	3	4	Jamaïque
Trinidad-Tobago	33	44	224	348	257	393	9	6	Trinidad-Tobago
Bahamas	74	61	318	141	393	202	--	--	Îles Bahamas
Neth.-Antilles	17	15	98	251	114	266	--	--	Antilles-néerl.
Puerto Rico	242	193	157	3	399	197	9	18	Porto-Rico
Virgin Islands	19	35	39	39	59	74	--	--	Îles Vierges
Panama	62	41	21	92	83	133	--	--	Panama
Barbados	23	28	48	100	71	128	12	6	Barbade
Bermuda	39	37	22	--	62	37	--	--	Bermudes
Costa Rica	14	64	1	2	14	66	45	13	Costa Rica
El Salvador	11	35	2	4	14	39	78	33	Salvador
Guatemala	45	42	5	1	50	44	29	14	Guatemala
Dominican Rep.	15	12	1	3	16	15	32	57	R. Dominicaine
Nicaragua	24	60	21	10	45	70	--	2	Nicaragua
Haiti	13	12	1	--	14	12	62	97	Haiti
Belize	--	--	--	42	--	42	--	--	Belize
Leew.-Wind. Is.	9	19	14	--	23	19	4	6	I. Leew.-Wind.
Honduras	44	30	14	--	58	30	--	3	Honduras
France W. Indies	1	--	--	--	1	--	--	--	Antilles fr.
Total	1 776	2 744	2 260	2 534	4 036	5 278	4	3	Total
United States									Etats-Unis
U.S. Great Lakes	15 269	14 819	29 454	29 140	44 722	43 959	--	--	E.-U. Grands Lacs
U.S. Atl. and Gulf	21 538	24 662	7 034	5 394	28 572	30 056	2	--	E.-U. Atl. et Golfe
U.S. Pacific	6 174	7 017	2 496	2 036	8 670	9 054	3	2	E.-U. Pacifique
U.S. Alaska	339	388	325	269	664	657	8	--	E.-U. Alaska
U.S. Hawaii	99	80	--	--	99	80	--	--	E.-U. Hawaï
Total	43 419	46 967	39 309	36 839	82 727	83 806	1	1	Total
Other									Autres
North America									Amerique du nord
St. Pierre-Miq.	123	210	40	25	163	235	12	66	St. Pierre-Miq.
Greenland	11	2	--	9	11	11	--	--	Groënland
Total	134	212	40	34	174	246	11	63	Total
Grand Total	159 068	171 061	80 317	78 911	239 384	249 973	5	5	Grand total

Chapter V Ports

Introductory Note

Commercial shipping activity is widespread throughout much of Canada, however, about 20 ports account for the vast majority of commodity tonnage handled. Some of these ports are primarily international seaports, whereas the focus of others is domestic shipping.

This chapter presents data on the top 20 Canadian ports, including a detailed analysis of the 10 busiest ports in Canada in 1989. The basis for determining the 1989 port rank is total tonnage handled (domestic and international) for the year (see Figure 5.4).

Canada's Leading Ports

Over the past five years, the 20 busiest ports in Canada accounted for three-quarters on average of all shipping activity in Canada (see Figure 5.1). Total tonnage reached a high in 1988, falling off somewhat in 1989. Cargo traffic for 1989 was 66% international and 34% domestic, which is approximately the same pattern as in recent years.

In 1989, five ports (Vancouver, Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Montréal/Contrecoeur and Halifax) accounted for 40% of all shipping activity in Canada. These ports represented over half of international shipping and 17% of domestic cargo traffic. The balance of the "Top 10" (Québec/Lévis, Saint John, Thunder Bay, Hamilton and Prince Rupert) generated nearly a fifth of all shipping in Canada (see Figures 5.2 and 5.3).

Vancouver

Long known as Canada's busiest port, Vancouver continued to accommodate significantly more traffic than any other Canadian port, with 64 million tonnes handled in 1989. Vancouver's location on the west coast makes it a prime link between Canada and its Pacific Rim trading partners. Accordingly, nearly all Vancouver cargo traffic (95%) was international in 1989.

The port of Vancouver, as defined for statistical purposes, includes all bulk and container facilities in Vancouver Harbour, as well as the Roberts Bank coal terminal. Besides coal, which represented 43% of international cargo tonnage loaded, other major commodities moving through this port in 1989 were wheat, forest products, sulphur and potash.

Sept-Îles

Situated on the north shore of the lower St. Lawrence River, Sept-Îles (including Pointe-Noire) deals mainly in iron ore, which is shipped inland to Canadian and American smelting facilities on the Great Lakes. A significant amount of this ore, which is required to manufacture steel, also moves to Europe and Asia annually.

Chapitre V Ports

Introduction

Le transport maritime est une activité répandue dans presque tout le Canada; cependant, le gros du trafic maritime s'effectue dans vingt ports au pays. Certains d'entre eux manutentionnent surtout du fret international, tandis que d'autres sont utilisés principalement pour le transport intérieur.

Le présent chapitre présente des données sur les 20 ports les plus importants au Canada, ainsi qu'une analyse détaillée des 10 premiers ports pour 1989, selon le tonnage total manutentionné (trafic intérieur et international) au cours de l'année (voir figure 5.4).

Principaux ports du Canada

Au cours des cinq dernières années, les 20 principaux ports du Canada ont représenté les trois quarts, en moyenne, de tout le trafic maritime au pays (voir figure 5.1). Le tonnage total a atteint un niveau record en 1988 et a diminué quelque peu en 1989, représentant 66% du trafic international et 34% du trafic intérieur, soit à peu près la même tendance qu'au cours des dernières années.

En 1989, cinq ports (Vancouver, Sept-Îles/Pointe-Noire, Port-Cartier, Montréal/Contrecoeur et Halifax) ont figuré pour 40% de tout le transport maritime au Canada. Ces ports ont représenté plus de la moitié du trafic international et 17% du trafic intérieur. Les cinq autres ports importants (Québec/Lévis, Saint John, Thunder Bay, Hamilton et Prince Rupert) ont représenté près du cinquième de l'activité maritime au Canada (voir figures 5.2 et 5.3).

Vancouver

Connu depuis longtemps comme le port le plus actif au Canada, le port de Vancouver a continué d'enregistrer un trafic encore plus élevé que tout autre port canadien, avec 64 millions de tonnes manutentionnées en 1989. Situé sur la côte ouest, le port de Vancouver est un lien important entre le Canada et ses partenaires commerciaux des pays côtiers du Pacifique. Ainsi, en 1989, la plus grande part du trafic de Vancouver (95%) a été internationale.

Aux fins de la statistique, le port de Vancouver comprend les installations terminales pour la manutention des marchandises en vrac et des conteneurs dans le port de Vancouver, et le terminal houiller à Roberts Bank. En 1989, le port de Vancouver a manutentionné, outre la houille qui a représenté 43% du fret international chargé, d'autres marchandises importantes comme le blé, les produits forestiers, le soufre et la potasse.

Sept-Îles

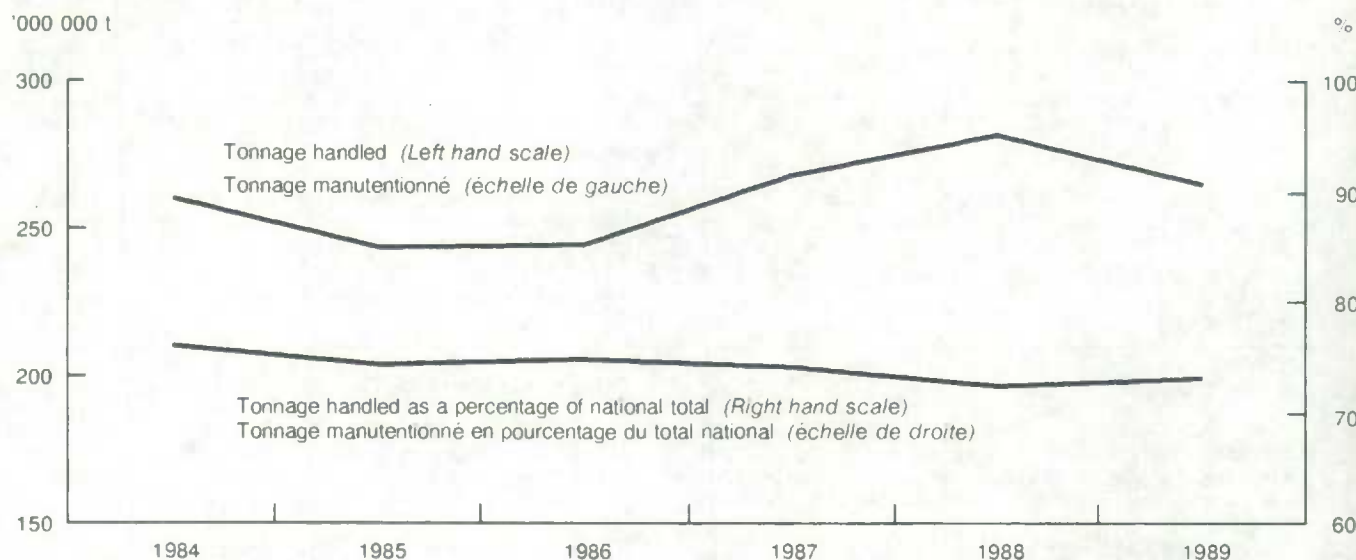
Situé sur la côte nord du bas St-Laurent, le port de Sept-Îles (y compris Pointe-Noire) manutentionne surtout des chargements de minerai de fer pour les expédier vers des fonderies canadiennes et américaines situées dans les Grands Lacs. Une proportion importante de ce minerai, nécessaire à la fabrication de l'acier, est également acheminée vers l'Europe et l'Asie chaque année.

FIGURE 5.1

Aggregate Tonnage Handled at 20 Leading Canadian Ports, Percentage Shares of National Total¹: Domestic and International Shipping, 1984-1989

FIGURE 5.1

Tonnage aggrégé manutentionné aux 20 principaux ports canadiens, part en pourcentage du total national¹: Transport maritime intérieur et international, 1984-1989



¹ See Figure 5.2 for list of ports

¹ Voir figure 5.2 pour la liste des ports

Tonnage handled at Sept-Îles in 1989 amounted to 23 million tonnes, nearly 80% of which was directed at the international market. Iron ore comprised over 95% of international tonnage, and virtually all of domestic tonnage handled in 1989.

En 1989, le tonnage manutentionné au port de Sept-Îles a atteint 23 millions de tonnes, dont presque 80% étaient réservées au marché international. Le minerai de fer a représenté plus de 95% du tonnage international et presque tout le tonnage intérieur manutentionné en 1989.

Port-Cartier

Port-Cartier is another St. Lawrence River port which supplies a great deal of iron ore to the domestic and international markets annually, though international shipping accounted for the larger share of overall port activity (85%) in 1989.

Port-Cartier

Port-Cartier est un autre port du St-Laurent qui fournit chaque année une grande quantité de minerai de fer aux marchés intérieur et international, bien que le trafic international ait représenté la plus grande partie de l'ensemble de l'activité de ce port (85%) en 1989.

Iron ore represented nearly 85% of all outbound international tonnage in 1989; shipments of this material amounted to 13 million tonnes. Grain represented a further 2 million tonnes loaded at Port-Cartier. Most of this tonnage was destined for Europe, although a significant portion of the grain was bound for the Middle East.

Le minerai de fer a figuré pour près de 85% de tout le tonnage international en départ en 1989, les chargements représentant 13 millions de tonnes. Les céréales ont représenté un autre 2 millions de tonnes chargées à Port-Cartier. La plus grande partie de ce tonnage était destinée à l'Europe, bien qu'une part importante des céréales a été acheminée vers le Moyen-Orient.

Montréal

Montréal (including Contrecoeur) has been a key Canadian port for many years, and a vast array of products moved through these facilities in 1989. With total containerized traffic of 5 million tonnes, Montréal retained its title as Canada's number one container port.

Montréal

Montréal (y compris Contrecoeur) est un port canadien important depuis nombre d'années; en 1989, une grande variété de produits y ont été manutentionnés. Montréal a conservé son titre de premier port de manutention de conteneurs au Canada, le tonnage total du fret conteneurisé se chiffrant à 5 millions de tonnes.

International shipping comprised about 30% of overall Montréal traffic in 1989. Petroleum products, chemicals, metals and other industrial inputs moved into Montréal from around the world. Major commodities shipped out of this port in 1989 included chemicals, woodpulp, agricultural products and

En 1989, le trafic international a représenté environ 30% de tout le trafic dans le port de Montréal. Des produits du pétrole, des produits chimiques, des métaux et d'autres produits industriels y ont été déchargés en provenance de toutes les régions du monde. Des produits chimiques, de la pâte à bois, des produits agricoles et des

manufactured items, bound largely for Europe. On the domestic side, Montréal was a point of discharge for grain originating at Thunder Bay; over 1 million tonnes of Canadian wheat were unloaded at Montréal in 1989.

Halifax

Halifax is a dynamic seaport at which cargo volume has been increasing in recent years, particularly container traffic. International cargo accounted for nearly 80% of tonnage handled at Halifax in 1989.

Crude petroleum was the most important commodity handled at Halifax in 1989, representing about one third of international tonnage (nearly 5 million tonnes unloaded, primarily from the United Kingdom). Gypsum was the most important outbound commodity, totalling almost 3 million tonnes. This input to the manufacture of wallboard was destined largely for the eastern seaboard of the United States.

FIGURE 5.2

Cargo Loaded and Unloaded at 20 Leading Canadian Ports, Tonnage by Sector: Domestic and International Shipping, 1989

Port	Domestic			International			Domestic and International		
	Intérieur			International			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	2 207.9	1 014.5	3 222.4	56 480.5	4 049.8	60 530.2	58 688.4	5 064.3	63 752.6
Sept-Îles/Pointe-Noire	4 323.0	688.4	5 011.4	17 432.8	881.2	18 314.0	21 755.8	1 569.6	23 325.4
Port-Cartier	2 384.2	752.9	3 137.0	15 783.3	2 370.1	18 153.4	18 167.5	3 123.0	21 290.5
Montréal/Contrecoeur	1 514.0	4 859.4	6 373.4	4 989.0	8 923.0	13 912.0	6 503.0	13 782.4	20 285.4
Halifax	2 812.2	869.0	3 681.2	5 313.3	7 318.6	12 631.9	8 125.5	8 187.6	16 313.1
Québec/Lévis	1 982.2	2 635.0	4 617.1	3 741.9	6 998.6	10 740.4	5 724.0	9 633.5	15 357.5
Saint John	1 632.5	335.4	1 968.0	4 674.0	7 946.7	12 620.7	6 306.6	8 282.1	14 588.7
Thunder Bay	9 273.3	424.8	9 698.1	3 479.7	209.5	3 689.2	12 753.0	634.2	13 387.3
Hamilton	258.4	5 513.0	5 771.5	883.4	5 853.5	6 736.9	1 141.9	11 366.5	12 508.4
Prince Rupert	321.9	443.0	765.0	10 753.4	82.4	10 835.8	11 075.3	525.5	11 600.8
Nanticoke	360.8	3 825.5	4 186.3	220.9	5 124.9	5 345.8	581.7	8 950.4	9 532.1
Baie-Comeau	323.0	1 566.1	1 889.1	2 710.3	1 635.3	4 345.6	3 033.4	3 201.4	6 234.8
Sault Ste. Marie	399.0	502.1	901.0	612.4	4 707.8	5 320.2	1 011.3	5 209.9	6 221.2
Sarnia	1 536.1	676.2	2 212.3	1 035.7	2 443.3	3 479.0	2 571.8	3 119.5	5 691.3
New Westminster	937.8	2 132.0	3 069.8	1 312.0	1 156.8	2 468.9	2 249.8	3 288.9	5 538.7
Sorel	51.8	3 097.3	3 149.1	1 473.9	738.3	2 212.2	1 525.7	3 835.6	5 361.2
Windsor	1 106.5	1 083.6	2 190.1	762.4	1 299.8	2 062.2	1 868.9	2 383.3	4 252.2
Port Alfred	-	150.8	150.8	206.8	3 318.9	3 525.6	206.8	3 469.7	3 676.5
Clarkson	154.0	2 718.3	2 872.3	424.2	231.3	655.5	578.2	2 949.6	3 527.8
Nanaimo	101.8	1 214.8	1 316.7	1 056.7	198.0	1 254.6	1 158.5	1 412.8	2 571.3
Total	31 680.4	34 502.2	66 182.5	133 346.5	65 487.7	198 834.2	165 026.9	99 989.9	265 016.8
All other ports - Tous autres ports	30 325.5	27 503.7	57 829.2	25 722.5	14 830.0	40 552.6	56 048.0	42 333.7	98 381.7
Grand total	62 005.9	62 005.9	124 011.7	159 069.1	80 317.7	239 386.8	221 074.9	142 323.6	363 398.5

produits manufacturés, à destination de l'Europe surtout, sont parmi les principales marchandises expédiées à partir de ce port en 1989. Sur le plan du trafic intérieur, Montréal a été le point de déchargement de céréales en provenance de Thunder Bay, plus de 1 million de tonnes de blé canadien y ont été déchargées en 1989.

Halifax

Halifax est un port actif où le volume de fret augmente depuis quelques années, plus particulièrement le fret conteneurisé. Le fret international a représenté près de 80% du tonnage manutentionné à Halifax en 1989.

Le pétrole brut a été la marchandise la plus importante manutentionnée à Halifax en 1989, représentant environ le tiers du tonnage international (presque 5 millions de tonnes déchargées, surtout en provenance du Royaume-Uni). Le gypse a été la principale marchandise exportée de Halifax, avec presque 3 millions de tonnes. Cette composante de la fabrication des panneaux de revêtement était surtout acheminée vers la côte est des États-Unis.

FIGURE 5.2

Cargaison manutentionnée dans les 20 principaux ports canadiens, tonnage selon le secteur: transport maritime intérieur et international, 1989

Québec

Situated on the St. Lawrence River, Québec (including Lévis) ranked sixth in terms of overall cargo tonnage in 1989. Roughly two-thirds of traffic at Québec was international, which amounted to nearly 11 million tonnes in 1989. Major commodities handled were crude petroleum, iron ore and grain. Europe (including the United Kingdom) and the Middle East were important trading partners.

Domestic traffic amounted to just under 5 million tonnes, including primarily petroleum products and grain. The grain was inbound from Thunder Bay, for subsequent shipment overseas. The fuel oil and gasoline were mainly loaded for Montréal/Contrecoeur and points east.

Saint John

Saint John is another port where petroleum products play a major role in overall cargo tonnage. In 1989 tonnage totalled over 15 million tonnes, nearly 90% of which was international traffic. Crude petroleum accounted for over three-quarters of all cargo tonnage unloaded from many countries - Saudi Arabia and Iran were major points of loading. On the outbound side, fuel oil, potash and forest products were important commodities.

Thunder Bay

Once known as the Lakehead, Thunder Bay is the westernmost point in Canada navigable by commercial vessels coming inland from the Atlantic coast. Thunder Bay shipping activity is nearly three-quarters domestic, and this is primarily grain moving to the elevators on the St. Lawrence for transfer to ocean-going vessels which will transport this grain abroad.

Thunder Bay traffic was negatively affected by the poor 1988 grain harvest early in the 1989 shipping season. However, a recovery triggered by a better harvest in 1989 was made in the second half of the year. Domestic traffic in 1989 amounted to just under 10 million tonnes; overall traffic was roughly 14 million tonnes.

Hamilton

Hamilton is well situated for receipt of raw materials used in the various manufacturing industries located in and around this city. American sources of coal on the shores of Lake Erie, in Ohio, provide one major input which is reflected in the international shipping statistics. Iron ore is brought in from the lower St. Lawrence ports of Sept-Îles/Pointe-Noire and Port-Cartier, which is reflected in the domestic tonnage totals.

Hamilton shipping activity is therefore approximately half domestic and half international. Overall tonnage amounted to some 12 million tonnes in 1989. Iron, steel and alloys and other fabricated metal products were important outbound commodities.

Prince Rupert

Prince Rupert is a port on the west coast which has clearly captured a good deal of shipping activity bound for Pacific Rim destinations in recent years. Cargo traffic in 1989 was 93% international, virtually all of which was outbound.

Québec

Situé sur le fleuve St-Laurent, le port de Québec (y compris Lévis) s'est classé sixième sur le plan du tonnage en 1989. Les deux tiers environ du trafic manutentionné à Québec étaient de nature internationale, représentant près de 11 millions de tonnes en 1989. Le pétrole brut, le minerai de fer et les céréales étaient parmi les principales marchandises manutentionnées. L'Europe (y compris le Royaume-Uni) et le Moyen-Orient étaient des partenaires importants dans le commerce international.

Le fret intérieur, dont le tonnage s'établissait à un peu moins de 5 millions de tonnes, comprenait surtout des produits du pétrole et des céréales. Les chargements de céréales arrivaient de Thunder Bay afin d'être expédiés outremer. Le mazout et l'essence étaient principalement destinés à Montréal/Contrecoeur et aux régions de l'est.

Saint John

Saint John est un autre port où les produits du pétrole représentent une part importante du tonnage. En 1989, le tonnage a été établi à 15 millions de tonnes, dont près de 90% était du fret international. Le pétrole brut a représenté plus des trois quarts de tout le tonnage déchargé en provenance de nombreux pays, l'Arabie Saoudite et l'Iran étant les principaux points de chargement. Par ailleurs, le mazout, la potasse et les produits forestiers ont été d'importantes marchandises expédiées à destination de l'étranger.

Thunder Bay

Connu autrefois comme la tête des Grands Lacs, le port de Thunder Bay est le port canadien le plus à l'ouest qui accueille des navires commerciaux en provenance de la côte de l'Atlantique. Le trafic à Thunder Bay est surtout intérieur (75%); il s'agit principalement de céréales qui sont acheminées vers des silos du St-Laurent et qui seront transférées sur des navires de haute mer qui les transporteront vers l'étranger.

La mauvaise récolte céréalière de 1988 a influé sur le trafic au port de Thunder Bay dès le début de la saison d'activité maritime de 1989; cependant, on a observé une reprise au cours de la deuxième moitié de l'année, attribuable à une meilleure récolte en 1989. Le tonnage intérieur s'est chiffré à un peu moins de 10 millions de tonnes en 1989, et le tonnage global, à quelques 14 millions de tonnes.

Hamilton

Le port de Hamilton est bien situé pour recevoir les matières brutes utilisées dans les diverses industries manufacturières réparties dans la ville et ses environs. Les sources américaines de houille sur les bords du lac Érié, en Ohio, sont d'une très grande importance et influent sur les statistiques sur le transport maritime international. Le minerai de fer est amené du port de Sept-Îles/Pointe-Noire et de Port-Cartier, situés sur le bas St-Laurent. Cette activité influe sur le tonnage total du fret intérieur.

L'activité maritime au port de Hamilton est par conséquent répartie équitablement entre le transport intérieur et le transport international. En 1989, le tonnage s'est chiffré à quelque 12 millions de tonnes. Parmi les marchandises en départ, mentionnons le fer, l'acier et les alliages, et d'autres demi-produits en métal.

Prince Rupert

Prince Rupert est un port de la côte ouest qui, au cours des dernières années, a absorbé une bonne part du trafic maritime acheminé vers des pays côtiers du Pacifique. En 1989, 93% du trafic était international, dont la plus grande part était destinée à l'étranger.

Major commodities shipped out of Prince Rupert in 1989 included coal and grain. Forest products also accounted for a good deal of traffic in 1989. Virtually all of the coal shipped out of Prince Rupert was destined for Japan. Over 3 million tonnes of grain was shipped to Asia, the Middle East and Africa. Wood products were shipped to a wide variety of locations, including Europe and Asia, as well as the United States.

La houille et les céréales étaient les principales marchandises expédiées en 1989 à partir de Prince Rupert. Les produits forestiers ont par ailleurs représenté une bonne partie du trafic en 1989. Presque toute la houille expédiée à partir de Prince Rupert était destinée au Japon. Plus de 3 millions de tonnes de céréales étaient expédiées vers l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique, et les produits du bois, vers une variété de destinations, y compris l'Europe et l'Asie. Nombre de chargements étaient par ailleurs destinés aux États-Unis.

FIGURE 5.3

Tonnage Handled at 20 Leading Canadian Ports, Percentage Shares by Sector, Domestic vs. International Shipping, 1989

Port	Domestic - Intérieur				International			
	1989		1984		1989		1984	
	'000 t	'000 t	%	%	'000 t	'000 t	%	%
Vancouver	3 222	5 190	5.1	8.8	60 530	53 882	94.9	91.2
Sept-Îles/Pointe-Noire	5 011	5 147	21.5	22.2	18 314	18 017	78.5	77.8
Port-Cartier	3 137	4 332	14.7	19.9	18 153	17 417	85.3	80.1
Montréal/Contrecoeur	6 373	11 456	31.4	48.2	13 912	12 329	68.6	51.8
Halifax	3 681	4 580	22.6	35.8	12 632	8 224	77.4	64.2
Québec/Lévis	4 617	7 146	30.1	40.7	10 740	10 419	69.9	59.3
Saint John	1 968	2 699	13.5	30.5	12 621	6 151	86.5	69.5
Thunder Bay	9 698	20 439	72.4	87.1	3 689	3 036	27.6	12.9
Hamilton	5 771	5 628	46.1	45.5	6 737	6 745	53.9	54.5
Prince Rupert	765	477	6.6	5.8	10 836	7 697	93.4	94.2
Nanticoke	4 186	3 856	43.9	34.4	5 346	7 360	56.1	65.6
Baie-Comeau	1 889	2 831	30.3	36.6	4 346	4 908	69.7	63.4
Sault Ste. Marie	901	458	14.5	9.7	5 320	4 277	85.5	90.3
Sarnia	2 212	1 902	38.9	50.5	3 479	1 861	61.1	49.5
New Westminster	3 070	3 227	55.4	58.9	2 469	2 255	44.6	41.1
Sorel	3 149	2 375	58.7	54.5	2 212	1 982	41.3	45.5
Windsor	2 190	1 392	51.5	42.3	2 062	1 901	48.5	57.7
Port Alfred	151	327	4.1	8.8	3 526	3 377	95.9	91.2
Clarkson	2 872	1 776	81.4	79.3	656	465	18.6	20.7
Nanaimo	1 317	1 095	51.2	47.4	1 255	1 215	48.8	52.6
Total	66 183	86 332	25.0	33.2	198 834	173 518	75.0	66.8
All other ports - Tous autres ports	57 829	51 065	59	62	40 553	31 876	41	38
Grand total	124 012	137 397	34	40	239 387	205 395	66	60

FIGURE 5.3

Tonnage manutentionné dans les 20 principaux ports canadiens, répartition en pourcentage par secteur, transport maritime intérieur vs. international, 1989

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Vancouver						
Animal products, edible	-	1 019	87 020	39 690	127 729	93.2
Barley	-	-	1 749 188	9	1 749 197	0.2
Corn	-	-	79	18	97	-
Wheat	-	-	5 035 442	61	5 035 503	--
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	666 239	25 001	691 240	25.2
Msc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	152 108	290 109	442 217	72.6
Fodder and feed	-	-	687 315	3 955	691 270	19.6
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	2 171 230	740	2 171 971	0.3
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	122 443	7 300	129 743	86.1
Logs and bolts	9 072	50 584	690 938	1 450	752 043	1.3
Pulpwood	59 620	13 808	2 346 707	4 013	2 424 147	0.3
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	55	206	261	49.5
Textile and textile fabricated material	-	-	12 440	21 474	33 914	99.4
Iron ore, concentrates, scrap	7 394	726	12 493	8 060	28 673	30.2
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	9 420	5 795	15 215	66.2
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	715 591	266	715 857	2.8
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	12 156	4 136	262	16 555	16.6
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	181	82 158	5 763	88 102	31.7
Coal	19 545	6 804	24 210 632	6 539	24 243 520	0.3
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	932 609	8 418	941 027	0.3
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	95 053	10 533	105 586	93.5
Clay & crude refractory materials n.e.s.	1 568	-	54	299	1 921	12.4
Limestone	-	19 000	80 558	54	99 612	0.1
Sand and gravel	-	405 062	13 194	489 501	907 756	--
Gypsum	31 842	-	30 754	113 153	175 749	-
Phosphate rock	-	-	-	1 132 728	1 132 728	--
Salt	15 554	-	487	383 388	399 429	0.6
Sulphur	-	-	4 659 229	266	4 659 495	0.7
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	454	-	44 846	30 728	76 027	10.2
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	206 970	1 083	208 053	20.0
Lumber & sawn timber	62 595	142 536	2 982 613	32 911	3 220 655	6.7
Woodpulp	41	96 706	1 022 025	11 500	1 130 273	9.6
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	194 074	25 411	219 485	10.1
Newsprint	-	249 711	109 146	2	358 860	32.2
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	127 084	9 925	137 010	69.0
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	140 667	4 817	145 485	4.1
Potassium chloride (potash)	-	-	3 601 845	18	3 601 862	0.1
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	401 969	806	2 259 277	168 854	2 830 905	5.4
Gasoline	519 993	6 300	329 901	56 986	913 180	--
Fuel oil	955 258	3 480	540 207	230 375	1 729 320	--
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	1 911	25 886	27 798	6.8
Iron, steel and alloys	34 693	64	31 920	245 432	312 109	13.4
Non-ferrous metals	-	-	107 174	6 596	113 770	52.2
Metal fabricated basic products	7 017	-	18 102	37 218	62 337	69.5
Cement and concrete basic products	60 600	-	38 036	33 852	132 488	0.8
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	7 219	47 254	54 473	92.2
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	702	13 999	14 701	99.5
Transportation & communication equipment	272	-	10 910	153 639	164 821	95.8
Machinery and equipment, n.e.s.	5 048	544	58 060	164 413	228 065	67.5
Miscellaneous cargo, n.e.s.	15 347	5 038	80 216	189 809	290 410	86.5
Total	2 207 881	1 014 526	56 480 478	4 049 757	63 752 642	4.3

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intérieur et international, 1986-1989**

1988		1987		1986		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Marchandise
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)	
						Vancouver
115 645	98.2	132 826	87.0	112 111	97.6	Produits du règne animal, comestible
1 391 257	--	2 311 267	--	2 570 427	--	Orge
5 764	8.0	119	--	98	--	Mais
8 375 107	--	8 278 452	--	5 948 454	--	Blé
443 443	37.5	312 369	45.6	304 674	38.1	Grains et produits de céréales, n.d.a.
505 876	72.4	415 963	67.5	367 820	57.6	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
1 196 328	12.3	824 721	10.9	676 166	12.1	Fourrage et aliments pour animaux
1 932 859	0.8	2 302 384	0.8	1 874 714	1.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
70 293	68.4	99 129	60.6	115 963	89.2	Prod. vég. anim. bruts incombust., n.d.a.
1 141 047	0.2	1 753 616	--	1 386 316	0.1	Billes et billots
2 293 550	--	1 523 695	--	1 539 769	0.1	Bois à pâte
3 106	94.1	364	--	869	5.4	Matières de bois brute, n.d.a.
33 788	99.8	38 195	99.1	31 631	95.6	Textiles et demi-produits en textile
13 003	48.4	3 724	72.3	4 131	60.4	Minéral de fer, conc., ferrailles
10 260	--	16 027	82.4	9 909	97.8	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
733 436	--	892 154	0.1	791 399	0.8	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
16 491	--	21 157	0.2	28 108	7.7	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
89 875	37.1	179 998	28.8	122 565	33.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
23 145 830	--	19 006 275	--	18 787 537	--	Houille
1 079 848	--	677 716	--	481 582	--	Pétrole brut et prod. bruts connexes
103 122	88.9	86 983	89.9	70 475	89.8	Amiante non-ouvré, brut & fibre
310	13.3	354	5.2	558	68.9	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
1 279 083	--	1 084 024	--	1 064 261	--	Calcaire
837 908	--	882 952	--	895 837	--	Sable et gravier
160 035	--	130 029	0.1	121 678	--	Gypse
915 163	--	1 008 484	--	768 219	--	Roche phosphate
418 741	--	380 815	--	322 327	0.1	Sel
6 437 570	--	5 921 116	--	5 772 315	--	Soufre
21 234	31.7	8 734	93.0	11 589	27.1	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
215 547	21.3	213 401	16.3	194 653	12.2	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
3 036 142	7.9	3 070 043	10.2	2 214 592	13.3	Bois de construction & sciage
1 153 827	11.9	1 324 490	7.9	1 311 495	10.3	Pâte à bois
328 174	19.2	230 644	13.6	131 927	7.7	Demi-produits en bois, n.d.a.
353 001	31.4	338 282	31.1	221 875	27.8	Papier journal
77 148	67.6	90 699	55.2	66 121	66.2	Papier et carton, n.d.a.
222 429	1.1	334 883	1.0	264 564	2.7	Extraits d'origine animale & végétale
4 806 609	--	3 919 283	--	3 221 148	--	Chlorure de potassium (potasse)
2 829 864	7.5	2 453 329	7.3	1 776 469	5.3	Produits chimiques divers, n.d.a.
1 015 493	--	1 149 834	--	974 122	--	Essence
1 958 881	--	2 097 647	0.1	1 703 929	--	Mazout
78 041	0.8	97 654	2.1	75 206	1.1	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
229 325	5.4	150 633	5.3	233 395	8.9	Fer, acier et alliages
145 486	55.6	31 387	91.3	81 002	60.6	Métaux non-ferreux
155 134	46.4	61 907	87.2	54 351	62.0	Demi-produits de base en métal
179 409	4.6	137 885	4.0	63 768	4.5	Ciment et produit de base en béton
42 889	99.6	48 819	89.2	39 961	96.9	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
65 286	92.0	78 995	66.8	35 028	88.5	Demi-produits divers, n.d.a.
180 514	97.8	130 221	93.0	96 487	88.6	Matériel de transport & communication
143 289	75.1	124 360	63.7	113 092	72.8	Machinerie et équipement, n.d.a.
330 772	91.4	251 847	86.9	160 730	85.8	Fret divers, n.d.a.
70 317 229	3.9	64 629 882	3.6	57 215 419	3.4	Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 - Continued**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain- erized
Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé	
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Sept-îles/Pte.-Noire						
Wheat	-	-	-	-	-	-
Msc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Iron ore, concentrates, scrap	4 319 888	-	16 793 317	-	21 113 206	0.5
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	65 546	34 547	-	100 093	-
Coal	-	105 619	388 525	346 824	840 968	-
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	-	-	-	-
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	122 421	-	186 762	309 183	-
Limestone	-	-	-	26 275	26 275	-
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-
Salt	-	10 479	-	-	10 479	-
Sulphur	-	-	-	-	-	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	23 196	52 150	-	75 346	-
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	850	-	-	-	850	-
Lumber & sawn timber	-	-	-	-	-	-
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Paper and paperboard, n.e.s.	84	-	-	-	84	1.3
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	4	-	2 931	2 935	-
Gasoline	21	45 483	-	-	45 504	-
Fuel oil	-	222 253	-	128 765	351 018	-
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	93 053	114 808	144 529	352 390	-
Iron, steel and alloys	-	-	12 248	7 841	20 089	-
Metal fabricated basic products	-	-	-	37 300	37 300	-
Cement and concrete basic products	18	-	-	-	18	-
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	37 057	-	37 057	-
Transportation & communication equipment	275	43	-	-	318	-
Machinery and equipment, n.e.s.	400	280	145	-	825	7.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	1 431	31	-	-	1 462	26.7
Total	4 322 967	688 407	17 432 797	881 228	23 325 400	0.4
Port Cartier						
Animal products, edible	-	-	-	-	-	-
Barley	-	-	117 681	159 908	277 589	-
Corn	-	-	571 630	1 021 131	1 592 761	-
Wheat	-	501 002	1 320 829	746 653	2 568 484	1.1
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	95 390	23 379	118 769	-
Msc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	199 592	-	199 592	-
Fodder and feed	-	-	229 346	-	229 346	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	-	-	-	-
Iron ore, concentrates, scrap	2 381 594	-	13 135 136	-	15 516 730	0.2
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	-	-	-	-
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	117 666	-	103 553	221 219	11.9
Limestone	-	42 726	-	-	42 726	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	30 751	65 273	96 024	-
Woodpulp	-	-	82 023	-	82 023	-
Newsprint	-	-	949	-	949	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	-	-	17 500	17 500	-
Gasoline	-	1 469	-	-	1 469	-
Fuel oil	675	71 315	-	100 179	172 169	-
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	18 278	-	127 443	145 721	-
Iron, steel and alloys	-	-	-	3 833	3 833	-

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intérieur et international, 1986-1989 - suite

1988		1987		1986		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Marchandise
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)	
Sept-Îles/Pte.-Noire						
25 931	-	-	-	-	-	Blé
22	-	872	8.5	-	-	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
20 667 790	0.1	18 749 868	-	19 055 613	-	Minéral de fer, conc., ferrailles
311 196	-	53 918	-	102 333	-	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
579 200	-	-	-	559 840	-	Houille
65 801	-	-	-	-	-	Pétrole brut et prod. bruts connexes
284 574	-	121 357	-	144 748	-	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
122 036	-	51 841	-	42 421	-	Calcaire
-	-	-	-	791	-	Sable et gravier
59 378	-	63 401	-	10 970	-	Sel
-	-	-	-	41 987	-	Soufre
-	-	25 702	-	34 436	-	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
2 591	-	-	-	-	-	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
-	-	367	-	10	-	Bois de construction & sciage
252	-	-	-	-	-	Demi-produits en bois, n.d.a.
-	-	522	-	-	-	Papier et carton, n.d.a.
3 572	-	2 425	-	6	-	Produits chimiques divers, n.d.a.
39 633	-	42 143	4.1	46 877	-	Essence
395 633	-	332 000	0.2	349 381	-	Mazout
473 993	-	190 809	-	250 902	-	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
8 585	-	6 688	-	35 361	-	Fer, acier et alliages
363	-	71	90.1	65	-	Demi-produits de base en métal
-	-	2 559	-	3 399	-	Ciment et produit de base en béton
-	-	32	-	-	-	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
813	-	1 058	-	31	-	Matériel de transport & communication
693	-	1 051	10.7	911	-	Machinerie et équipement, n.d.a.
1 131	77.0	1 082	-	8 625	-	Fret divers, n.d.a.
23 043 187	0.1	19 647 765	--	20 688 706	-	Total
Port Cartier						
-	-	75	-	-	-	Produits du règne animal, comestible
390 442	-	557 483	-	2 045 383	-	Orge
1 266 162	-	1 026 807	-	334 259	-	Mais
3 566 702	-	4 462 811	-	2 970 880	-	Blé
-	-	-	-	-	-	Grains et produits de céréales, n.d.a.
-	-	60 711	-	-	-	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
-	-	93 144	-	49 730	-	Fourrage et aliments pour animaux
-	-	103 268	-	119 720	-	Graines de lin et colza, fèves de soya
16 651 300	-	16 184 241	-	13 275 819	-	Minéral de fer, conc., ferrailles
-	-	98 513	-	-	-	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
-	-	27 000	-	-	-	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
127 027	-	82 884	-	100 872	-	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
75 513	-	152 817	-	97 721	-	Calcaire
99 413	-	-	-	46 487	-	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
9 335	-	-	-	-	-	Pâte à bois
-	-	-	-	-	-	Papier journal
10 000	-	7 000	-	-	-	Produits chimiques divers, n.d.a.
1 376	-	3 180	-	3 291	-	Essence
137 025	-	124 203	-	124 292	-	Mazout
125 223	-	128 070	-	159 280	-	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
17 213	-	5 974	-	9 275	-	Fer, acier et alliages

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 – Continued**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain- erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Port Cartier						
Metal fabricated basic products	-	-	-	-	-	-
Transportation & communication equipment	1 625	365	-	389	2 379	-
Machinery and equipment, n.e.s.	272	35	-	881	1 188	-
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Total	2 384 166	752 856	15 783 326	2 370 122	21 290 470	0.4
Montreal/Contrecoeur						
Animal products, edible	-	-	53 402	13 957	67 358	89.3
Barley	-	76 863	826	-	77 689	1.1
Corn	-	-	48 854	158	49 012	69.3
Wheat	-	1 083 300	464 080	107	1 547 487	0.4
Cereal grains and related prod., n.e.s.	262	13 827	68 892	11 447	94 428	66.8
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	3 706	-	334 988	750 453	1 089 147	70.1
Fodder and feed	-	28 933	22 767	1 032	52 732	43.2
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	3 069	74 637	4 080	81 786	90.6
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	8 441	1 727	10 168	87.8
Logs and bolts	-	-	51 403	34	51 437	45.3
Pulpwood	-	-	-	-	-	-
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Textile and textile fabricated material	-	-	12 693	35 886	48 579	96.5
Iron ore, concentrates, scrap	768	810 984	1 975	378 546	1 192 273	2.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	29 233	-	-	65 371	94 604	-
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	61 572	24 874	86 446	18.3
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	120 131	-	120 131	-
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	219 097	266 236	485 333	18.7
Coal	-	86 773	32	123 832	210 636	-
Crude petroleum and related crude prod.	28 095	-	523 567	39 341	591 004	-
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	212 253	153	212 406	69.6
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Limestone	-	-	-	-	-	-
Sand and gravel	-	-	21 982	45 624	67 605	45.0
Gypsum	36 088	576 475	-	-	612 563	0.2
Phosphate rock	-	6 815	-	194 010	200 825	-
Salt	-	430 054	-	414 786	844 839	2.9
Sulphur	-	-	-	-	-	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	106 766	7 458	114 224	30.3
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	3 468	-	-	3 468	-
Lumber & sawn timber	440	-	158 320	1 286	160 046	88.5
Woodpulp	-	-	212 399	19 597	231 996	74.6
Wood fabricated materials, n.e.s.	335	-	24 995	33 101	58 431	50.7
Newsprint	-	12 949	45 343	1 244	59 537	89.4
Paper and paperboard, n.e.s.	6 666	-	110 062	94 940	211 667	92.2
Extracts of animal & vegetable origins	-	531	45 588	6 755	52 874	-
Potassium chloride (potash)	-	32 134	14 590	158 435	205 158	5.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	11 356	48 443	578 787	619 813	1 258 399	73.9
Gasoline	264 659	539 668	28 060	787 322	1 619 709	0.4
Fuel oil	814 290	945 538	32 001	1 770 771	3 562 600	1.3
Petroleum and coal products, n.e.s.	34 849	106 062	82 767	698 662	922 340	4.2
Iron, steel and alloys	2 537	5 393	430 908	718 301	1 157 139	34.8
Non-ferrous metals	-	-	149 140	110 256	259 395	96.2
Metal fabricated basic products	1 418	-	-	-	1 418	-
Cement and concrete basic products	-	-	7 154	456 570	463 723	-

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intérieur et international, 1986-1989 – suite**

1988		1987		1986		Port	Marchandise
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International			
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International			
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized		
Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé		
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)		
							Port Cartier
-	-	42	-	-	-	-	Demi-produits de base en métal
729	-	886	-	-	-	-	Matériel de transport & communication
-	-	67	-	10	-	-	Machinerie et équipement, n.d.a.
-	-	559	-	650	-	-	Fret divers, n.d.a.
22 477 459	-	23 119 735	-	19 337 668	-	-	Total
							Montréal/Contrecoeur
84 739	92.7	81 688	84.7	64 288	82.2	82.2	Produits du règne animal, comestible
228 146	0.1	317 889	0.1	483 871	--	--	Orge
84 524	45.3	35 876	70.5	148 323	8.0	8.0	Maïs
2 568 423	--	3 752 713	0.2	3 337 880	0.1	0.1	Blé
115 686	66.6	148 049	56.7	148 586	47.1	47.1	Grains et produits de céréales, n.d.a.
1 197 497	69.7	1 088 879	74.5	1 205 178	65.8	65.8	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
48 306	91.3	47 242	93.8	34 000	75.4	75.4	Fourrage et aliments pour animaux
89 086	99.9	72 826	99.8	27 511	93.2	93.2	Graines de lin et colza, fèves de soya
15 955	96.1	13 214	97.1	145 153	95.2	95.2	Prod. vég. anim. bruts incomed., n.d.a.
78 996	69.4	62 253	72.9	37 211	90.2	90.2	Billes et billots
-	-	-	-	1 358	29.6	29.6	Bois à pâte
141	-	-	-	1 683	4.8	4.8	Matières de bois brute, n.d.a.
59 315	94.6	59 977	77.9	97 654	67.7	67.7	Textiles et demi-produits en textile
1 119 765	-	1 208 157	-	1 226 375	0.5	0.5	Minéral de fer, conc., ferrailles
12 735	-	-	-	56 047	29.4	29.4	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
22 877	-	101 207	24.8	64 292	-	-	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
94 830	-	158 502	6.9	43 113	19.4	19.4	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
422 412	24.2	495 726	18.5	548 349	10.3	10.3	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
137 664	0.1	155 049	--	143 681	--	--	Houille
1 430 909	-	570 960	-	1 060 522	0.1	0.1	Pétrole brut et prod. bruts connexes
208 865	80.1	196 988	80.1	177 477	79.3	79.3	Amiante non-ouvré, brut & fibre
-	-	-	-	6 442	45.4	45.4	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
-	-	-	-	546	-	-	Calcaire
53 963	44.8	56 617	52.2	22 653	34.7	34.7	Sable et gravier
615 468	-	682 544	-	518 801	-	-	Gypse
172 939	-	142 750	-	187 586	-	-	Roche phosphate
697 223	-	640 547	-	949 083	0.1	0.1	Sel
-	-	-	-	32	-	-	Soufre
114 432	31.9	114 613	29.4	130 588	28.5	28.5	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
7 715	-	386	-	37 462	59.3	59.3	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
197 547	90.3	167 261	88.1	133 902	76.3	76.3	Bois de construction & sciage
189 018	85.0	181 306	76.0	144 089	80.2	80.2	Pâte à bois
83 265	59.9	73 854	67.1	46 319	65.7	65.7	Demi-produits en bois, n.d.a.
46 127	94.3	50 206	97.4	37 832	87.7	87.7	Papier journal
253 874	93.1	200 399	93.2	163 912	90.3	90.3	Papier et carton, n.d.a.
62 121	-	72 947	-	67 331	16.0	16.0	Extraits d'origine animale & végétale
263 666	3.4	296 898	3.3	207 541	0.4	0.4	Chlorure de potassium (potasse)
1 320 515	73.3	1 234 828	69.5	1 446 881	50.4	50.4	Produits chimiques divers, n.d.a.
1 420 123	-	1 484 551	-	1 149 715	0.1	0.1	Essence
3 279 015	-	2 655 221	0.7	2 733 743	0.1	0.1	Mazout
749 344	2.7	797 138	2.8	214 931	5.5	5.5	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
1 229 036	37.4	1 047 817	37.2	787 776	36.7	36.7	Fer, acier et alliages
344 252	85.8	324 908	80.8	293 169	85.6	85.6	Métaux non-ferreux
2 517	-	1 975	-	94 376	86.7	86.7	Demi-produits de base en métal
470 230	-	611 740	-	634 572	0.5	0.5	Ciment et produit de base en béton

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 – Continued**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain- erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Montreal/Contrecoeur						
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	29	26 070	65 556	228 707	320 362	90.2
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	5 681	5 855	11 536	99.6
Transportation & communication equipment	152	554	60 895	105 982	167 583	93.4
Machinery and equipment, n.e.s.	15 482	1 480	262 659	445 712	725 333	85.4
Miscellaneous cargo, n.e.s.	263 612	20 027	265 711	280 615	829 965	88.1
Total	1 513 978	4 859 408	4 988 972	8 923 035	20 285 393	27.4
Halifax						
Animal products, edible	1 750	14 147	163 724	90 296	269 917	99.2
Barley	-	66 792	350	37	67 179	0.6
Corn	-	26 828	18	-	26 846	0.1
Wheat	-	170 173	84 764	75 255	330 192	0.2
Cereal grains and related prod., n.e.s.	1 525	-	115 757	182	117 464	5.7
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	13 183	462	161 964	322 600	498 210	99.6
Fodder and feed	4 508	329	22 890	1 840	29 568	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	-	-	-	-
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	32	130	103 927	18 408	122 496	98.3
Logs and bolts	-	-	24 095	425	24 520	99.9
Pulpwood	-	-	8 260	1 034	9 294	83.8
Crude wood materials, n.e.s.	16	-	6 996	1 519	8 531	-
Textile and textile fabricated material	137	-	17 639	27 984	45 761	99.9
Iron ore, concentrates, scrap	-	114	28 436	8 058	36 609	86.3
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	29 602	607	30 209	-
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	323	9 294	1 031	10 648	99.3
Coal	-	-	284	75	359	-
Crude petroleum and related crude prod.	-	8 630	83	4 832 872	4 841 585	-
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	56	204 561	15	204 632	99.8
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Limestone	62	-	-	-	62	-
Sand and gravel	-	-	55	-	55	-
Gypsum	331 679	14 665	2 770 617	28 417	3 145 378	0.5
Phosphate rock	-	-	-	-	-	-
Salt	1 008	16	51	117	1 192	-
Sulphur	-	-	-	-	-	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	102	200	17 352	7 636	25 290	96.1
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	185	-	-	185	50.2
Lumber & sawn timber	1 078	-	150 718	2 258	154 054	53.7
Woodpulp	-	-	69 956	406	70 361	78.6
Wood fabricated materials, n.e.s.	40	-	25 949	3 590	29 579	91.8
Newsprint	708	2 120	104 829	759	108 416	88.6
Paper and paperboard, n.e.s.	2 167	523	75 042	61 917	139 648	90.1
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	6 646	5 022	11 668	66.9
Potassium chloride (potash)	-	-	533	159	691	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	4 045	13 011	196 656	131 334	345 046	89.6
Gasoline	857 530	181 564	55 988	43 634	1 138 716	0.2
Fuel oil	1 340 218	307 901	129 235	546 216	2 323 571	1.2
Petroleum and coal products, n.e.s.	30 135	16 014	888	22 697	69 734	3.7
Iron, steel and alloys	697	18	12 407	29 841	42 963	84.9
Non-ferrous metals	25	-	63 984	16 090	80 098	99.6
Metal fabricated basic products	240	26	29 998	77 709	107 974	94.8

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intérieur et international, 1986-1989 – suite

1988		1987		1986		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Marchandise
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)	
						Montreal/Contrecoeur
345 329	96.2	299 016	95.7	206 164	94.8	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
17 490	92.5	24 773	89.6	33 477	98.6	Demi-produits divers, n.d.a.
204 073	91.0	164 568	91.1	210 869	89.9	Matériel de transport & communication
829 486	87.3	753 374	87.9	624 084	87.9	Machinerie et équipement, n.d.a.
841 373	94.6	788 695	87.8	690 122	91.1	Fret divers, n.d.a.
21 831 013	28.0	21 436 130	25.7	20 826 551	24.0	Total
						Halifax
283 865	99.6	269 917	99.5	244 880	99.3	Produits du règne animal, comestible
69 609	1.2	44 648	-	31 558	-	Orge
92 744	1.2	66 370	2.6	42 217	7.4	Mais
428 801	0.5	490 752	0.2	456 792	0.1	Blé
195 022	5.7	369 601	7.9	272 426	12.4	Grains et produits de céréales, n.d.a.
459 672	99.9	413 428	99.7	404 118	99.8	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
31 448	99.5	31 371	97.8	30 376	99.7	Fourrage et aliments pour animaux
36	-	42 783	-	21 307	-	Graines de lin et colza, fèves de soya
131 711	90.9	122 628	90.4	82 558	96.5	Prod. vég. anim. bruts incombust., n.d.a.
19 735	99.8	14 060	-	10 734	-	Billes et billots
14 338	-	654	-	567	-	Bois à pâte
5 994	-	443	-	323	-	Matières de bois brute, n.d.a.
59 724	99.9	75 539	98.2	58 079	-	Textiles et demi-produits en textile
34 474	-	17 205	-	10 320	-	Minéral de fer, conc., ferrailles
-	-	10 335	-	6 777	-	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
33 916	-	25 518	-	9 564	-	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
-	-	9 804	-	4 573	-	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
30 702	-	30 147	99.9	22 291	99.8	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
180	-	68	98.8	214	-	Houille
4 191 321	-	4 789 062	0.1	4 198 013	0.1	Pétrole brut et prod. bruts connexes
212 168	-	154 243	98.7	113 982	98.5	Amiante non-ouvré, brut & fibre
1 214	-	482	-	728	-	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
190	26.2	78	-	-	-	Calcaire
197	-	54	-	51	-	Sable et gravier
2 762 901	--	2 987 764	--	2 942 522	-	Gypse
-	-	-	-	-	-	Roche phosphatée
17 725	10.8	63 071	3.8	2 198	76.2	Sel
-	-	40	-	795	-	Soufre
5 059	81.3	93 284	19.4	16 597	80.5	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
3 987	0.2	26 520	-	8 364	89.7	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
171 291	61.0	136 372	77.5	111 903	80.1	Bois de construction & sciage
60 976	86.1	93 467	76.5	83 539	96.3	Pâte à bois
28 690	86.9	10 042	95.8	7 181	97.8	Demi-produits en bois, n.d.a.
100 508	92.5	54 858	87.1	20 173	64.9	Papier journal
116 650	91.2	108 325	96.4	108 530	95.8	Papier et carton, n.d.a.
10 775	66.2	12 618	78.8	12 273	68.4	Extraits d'origine animale & végétale
594	-	57	-	159	-	Chlorure de potassium (potasse)
370 103	70.2	272 715	83.0	191 899	87.4	Produits chimiques divers, n.d.a.
980 784	--	966 884	0.5	860 282	0.5	Essence
1 913 940	--	2 061 645	--	2 091 309	--	Mazout
50 467	4.6	82 850	4.6	4 988	68.3	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
68 434	65.2	120 629	79.9	106 489	80.5	Fer, acier et alliages
45 497	-	83 036	98.1	66 210	97.4	Métaux non-ferreux
119 804	91.0	79 841	95.8	51 730	94.6	Demi-produits de base en métal

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 – Continued**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain- erized
Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé	
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Halifax						
Cement and concrete basic products	699	-	4 175	878	5 752	51.8
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	1 951	5 421	4 926	88 983	101 281	-
Misc. fabricated materials, n.e.s.	424	-	8 469	11 801	20 695	-
Transportation & communication equipment	36 093	1 145	75 252	115 293	227 784	36.2
Machinery and equipment, n.e.s.	4 302	233	74 732	181 957	261 224	91.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	177 842	37 939	452 212	559 646	1 227 639	98.8
Total	2 812 195	868 964	5 313 318	7 318 599	16 313 076	24.2
Québec/Levis						
Animal products, edible	-	-	28 493	-	28 493	-
Barley	-	148 741	92 055	140 514	381 310	1.1
Corn	-	43 238	105 532	174 270	323 040	-
Wheat	-	1 029 326	944 835	-	1 974 161	3.3
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	48 100	-	48 100	-
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	11 829	2 066	13 895	0.5
Fodder and feed	-	1 900	50 426	14 069	66 395	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	-	-	-	-
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Logs and bolts	-	-	-	-	-	-
Pulpwood	-	664 083	-	-	664 083	1.2
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Textile and textile fabricated material	-	-	2 625	4	2 629	0.1
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	1 721 395	1 348 592	3 069 987	-
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	71 499	38 408	109 907	-
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	2 664	37 300	129 841	169 805	0.1
Coal	-	-	-	94 422	94 422	-
Crude petroleum and related crude prod.	-	19 465	-	4 164 108	4 183 573	-
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	9 223	-	9 223	-
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	1	-	1	-
Gypsum	-	40 292	-	-	40 292	10.7
Phosphate rock	-	-	-	36 578	36 578	-
Salt	-	217 691	-	41 522	259 213	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	65 890	6 425	72 315	-
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	1 777	-	-	1 777	-
Lumber & sawn timber	-	-	28 618	-	28 618	-
Woodpulp	-	-	3 320	-	3 320	-
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	2 307	-	2 307	-
Newsprint	-	-	158 115	-	158 115	-
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	6 041	-	6 041	-
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	36 178	-	36 178	-
Potassium chloride (potash)	-	-	-	4 000	4 000	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	34 361	60 014	67 600	104 422	266 396	0.6
Gasoline	714 747	155 035	-	165 293	1 035 076	0.7
Fuel oil	1 085 122	181 905	38 057	387 784	1 692 868	2.5
Petroleum and coal products, n.e.s.	145 381	8 811	97 196	60 799	312 187	5.4
Iron, steel and alloys	-	-	3 886	28 833	32 719	-
Non-ferrous metals	-	-	4 996	20	5 016	0.4
Metal fabricated basic products	-	-	3	69	72	26.4
Cement and concrete basic products	-	59 622	86 035	42 713	188 370	-
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	712	10 165	10 877	-
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	2	-	2	-

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intérieur et international, 1986-1989 - suite

1988		1987		1986		Port	Marchandise
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International			
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Manuten-tionné	Conteneurisé
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized		
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)		
4 793	80.2	2 058	59.4	2 571	58.1	Halifax	
59 869	99.7	46 117	98.0	43 961	96.7	Ciment et produit de base en beton	
33 428	99.0	34 450	99.2	26 218	-	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.	
231 313	42.9	175 524	39.7	197 384	37.3	Demi-produits divers, n.d.a.	
224 481	85.6	236 836	89.7	186 963	93.3	Matériel de transport & communication	
1 100 469	99.5	353 269	86.6	318 415	86.3	Machinerie et équipement, n.d.a.	
						Fret divers, n.d.a.	
14 779 600	24.8	15 081 465	18.5	13 485 101	17.4	Total	
						Quebec/Lévis	
30 417	-	36 665	-	62 768	-	Produits du règne animal, comestible	
814 158	-	1 123 954	-	672 855	-	Orge	
72 128	-	468 674	-	163 481	-	Mais	
3 561 198	-	4 729 452	-	2 148 319	-	Blé	
7 272	-	14 582	0.1	2 201	-	Grains et produits de céréales, n.d.a.	
937	15.6	24 850	0.2	171	41.4	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.	
8 804	-	16 840	-	32 400	-	Fourrage et aliments pour animaux	
4 296	-	-	-	13 000	-	Graines de lin et colza, fèves de soya	
263	72.6	-	-	1 801	95.6	Prod. veg. anim. bruts incomed., n.d.a.	
688	-	-	-	-	-	Billes et billots	
656 082	-	632 079	-	568 071	-	Bois à pâte	
-	-	225	-	-	-	Matières de bois brute, n.d.a.	
178	81.1	198	45.0	-	-	Textiles et demi-produits en textile	
2 855 594	-	2 818 105	-	1 072 096	-	Minérai de fer, conc., ferrailles	
62 710	-	45 584	-	57 489	-	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts	
-	-	9 844	-	10 315	-	Minérai de zinc, concentrés, rebuts	
90 765	0.4	54 168	0.2	2 687	-	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.	
46 546	-	52 446	-	75 036	-	Houille	
4 821 001	-	4 171 421	-	3 696 349	-	Pétrole brut et prod. bruts connexes	
12 420	18.4	913	-	2 831	-	Amiante non-ouvré, brut & fibre	
7 331	-	11 425	-	7 862	-	Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.	
87 231	-	46 336	-	8 933	-	Gypse	
-	-	-	-	-	-	Roche phosphate	
276 469	-	185 085	-	289 263	-	Sel	
71 553	0.1	34 938	0.2	1 541	-	Minéraux non-métalliques, n.d.a.	
-	-	-	-	-	-	Déchets et rebuts divers, n.d.a.	
23 328	-	74 691	-	1 545	-	Bois de construction & sciage	
8 787	-	223	-	2 336	-	Pâte à bois	
17	-	40	-	-	-	Demi-produits en bois, n.d.a.	
157 985	-	99 880	-	93 216	-	Papier journal	
150	-	9	-	19	-	Papier et carton, n.d.a.	
35 559	-	19 671	-	11 668	-	Extraits d'origine animale & végétale	
-	-	-	-	-	-	Chlorure de potassium (potasse)	
157 430	0.1	107 540	0.2	147 049	-	Produits chimiques divers, n.d.a.	
882 065	-	1 015 875	0.3	560 028	-	Essence	
2 455 421	-	2 185 875	0.8	1 488 633	-	Mazout	
463 660	-	164 564	-	41 449	-	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.	
10 037	2.2	18 864	-	60	-	Fer, acier et alliages	
17 566	0.2	820	-	669	-	Métaux non-ferreux	
1 790	-	508	76.9	6	-	Demi-produits de base en métal	
131 428	-	84 857	-	69 357	-	Ciment et produit de base en beton	
8 989	4.2	16	-	1 394	-	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.	
-	-	21	-	-	-	Demi-produits divers, n.d.a.	

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 - Continued**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Containerized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Québec/Lévis						
Transportation & communication equipment	11	-	2 788	1 552	4 351	1.4
Machinery and equipment, n.e.s.	1 656	400	3 126	297	5 479	31.3
Miscellaneous cargo, n.e.s.	893	-	13 669	1 795	16 357	3.3
Total	1 982 170	2 634 964	3 741 853	6 998 561	15 357 548	1.0
Saint John						
Animal products, edible	-	-	18 469	3 345	21 814	73.5
Barley	-	-	-	-	-	-
Corn	-	-	-	-	-	-
Wheat	-	-	82 625	-	82 625	-
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	6 649	-	6 649	15.9
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	42 124	263 155	305 279	14.0
Fodder and feed	-	-	428	125	553	59.6
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	-	-	-	-
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	160	1 384	1 544	99.7
Logs and bolts	-	-	-	-	-	-
Pulpwood	2 615	35 205	-	-	37 820	6.7
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	12	238	250	-
Textile and textile fabricated material	-	-	193	2 936	3 129	91.6
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	641	42	682	99.8
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	21	-	21	75.5
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	-	-	-	-
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	1 695	101	1 796	99.9
Coal	-	-	-	-	-	-
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	-	6 154 014	6 154 014	-
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	2 357	-	2 357	52.2
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Limestone	-	-	-	-	-	-
Salt	32 858	-	109 183	23	142 064	1.7
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	11 893	1 563	13 455	5.4
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	1 529	84	1 614	-
Lumber & sawn timber	-	-	112 676	20	112 696	-
Woodpulp	-	-	568 897	821	569 718	0.6
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	9 678	990	10 668	7.1
Newsprint	-	-	137 933	2 678	140 611	10.5
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	69 645	2 340	71 985	6.2
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	-	98	98	-
Potassium chloride (potash)	-	-	1 335 469	-	1 335 469	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	-	9 196	47 497	56 693	7.8
Gasoline	719 577	142 327	686 401	108 473	1 656 778	0.5
Fuel oil	845 423	157 863	1 420 239	1 326 556	3 750 082	0.2
Petroleum and coal products, n.e.s.	32 005	-	136	75	32 216	0.7
Iron, steel and alloys	-	-	23 148	2 104	25 252	4.5
Non-ferrous metals	-	-	5 819	1 116	6 935	51.4
Metal fabricated basic products	-	-	4 270	1 065	5 334	13.2
Cement and concrete basic products	-	-	21	13	33	-
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	238	9 477	9 715	-
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	27	27	38.7

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intérieur et international, 1986-1989 – suite

1988		1987		1986		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Marchandise
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)	
9 534	0.6	4 647	3.1	6 862	2.4	Québec/Lévis
12 545	--	695	49.1	12 657	3.4	Matériel de transport & communication
4 860	7.5	5 010	5.6	16 597	0.3	Machinerie et équipement, n.d.a.
						Fret divers, n.d.a.
17 869 194	--	18 261 588	0.1	11 343 014	--	Total
						Saint John
18 183	60.8	37 723	87.5	60 169	81.9	Produits du règne animal, comestible
108	--	1 074	--	34 859	--	Orge
259	39.7	--	--	107	--	Mais
239 016	--	213 823	--	263 607	0.2	Blé
6 262	81.6	5 256	42.5	3 776	99.8	Grains et produits de céréales, n.d.a.
298 481	16.6	339 857	11.0	295 210	13.7	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
437	38.6	232	--	488	--	Fourrage et aliments pour animaux
--	--	2 701	91.6	17 598	--	Graines de lin et colza, fèves de soya
1 336	--	3 794	97.1	33 452	98.6	Prod. vég. anim. bruts incombust., n.d.a.
--	--	88	--	4 532	--	Billes et billets
30 790	--	--	--	10 235	--	Bois à pâte
188	--	--	--	23	--	Matières de bois brute, n.d.a.
5 441	98.5	5 012	76.7	15 404	91.1	Textiles et demi-produits en textile
602	99.8	61	--	1 768	--	Minéral de fer, conc., ferrailles
376	97.3	614	--	5 836	--	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
57	--	274	99.6	3 637	--	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
82	--	452	55.8	507	--	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
744	99.9	224	--	11 805	98.8	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
15	--	--	--	--	--	Houille
5 637 593	--	5 433 812	--	4 622 215	--	Pétrole brut et prod. bruts connexes
3 811	76.7	23 959	94.6	93 712	94.3	Amiante non-ouvré, brut & fibre
--	--	9	--	--	--	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
--	--	--	--	--	--	Calcaire
190 464	1.3	175 442	1.6	206 218	0.7	Sel
683	88.3	5 012	--	10 406	--	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
188	--	1 163	--	1 271	--	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
93 214	0.1	57 224	1.9	64 585	6.8	Bois de construction & sciage
548 948	0.5	525 943	1.9	556 987	7.5	Pâte à bois
2 672	15.5	726	9.2	1 507	70.7	Demi-produits en bois, n.d.a.
92 789	8.0	122 081	36.0	231 258	36.5	Papier journal
65 900	14.2	21 427	13.4	34 845	21.4	Papier et carton, n.d.a.
96	97.8	705	99.1	1 100	99.9	Extraits d'origine animale & végétale
1 574 832	--	1 250 459	--	985 287	--	Chlorure de potassium (potasse)
30 942	12.8	66 845	7.1	83 223	29.3	Produits chimiques divers, n.d.a.
1 774 302	--	1 701 360	0.3	1 477 540	--	Essence
3 805 154	--	2 866 618	--	2 647 516	--	Mazout
206 670	4.2	25 204	0.2	20 053	2.8	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
15 725	18.4	42 977	7.0	21 119	54.9	Fer, acier et alliages
8 933	59.3	7 667	18.3	16 645	49.1	Métaux non-ferreux
1 367	90.7	2 698	96.3	8 152	99.5	Demi-produits de base en métal
561	1.9	68	--	197	31.5	Ciment et produit de base en béton
9 088	--	7 376	--	12 384	--	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
243	95.0	2 147	99.7	4 160	99.9	Demi-produits divers, n.d.a.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 - Continued**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain- erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Saint John						
Transportation & communication equipment	-	-	8 806	2 693	11 499	17.4
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	1 326	10 107	11 433	67.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	59	36	2 165	3 511	5 771	91.3
Total	1 632 537	335 431	4 674 039	7 946 672	14 588 679	1.0
Thunder Bay						
Animal products, edible	-	-	-	-	-	-
Barley	370 554	-	65 690	-	436 244	1.3
Corn	2 832	-	-	-	2 832	-
Wheat	5 138 189	-	254 298	-	5 392 486	2.1
Cereal grains and related prod., n.e.s.	49 774	-	377 390	-	427 164	-
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	5 647	70 117	81	75 844	-
Fodder and feed	74 631	-	103 511	-	178 142	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	346 809	-	183 594	-	530 403	-
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	4 280	-	50 134	-	54 414	-
Logs and bolts	-	-	-	-	-	-
Pulpwood	-	-	17 470	-	17 470	-
Textile and textile fabricated material	-	-	101 011	-	101 011	-
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	16 343	-	16 343	-
Coal	3 020 396	-	565 547	159 493	3 745 435	-
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Limestone	18 144	14 870	-	-	33 014	-
Sand and gravel	-	-	-	-	-	-
Salt	-	101 437	-	10 183	111 620	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	24 980	24 980	-
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	44	-	-	-	44	-
Lumber & sawn timber	87 475	-	63 462	-	150 938	-
Woodpulp	-	-	99 823	3 570	103 393	-
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	1 809	-	1 809	-
Newsprint	-	6	162 482	5	162 493	-
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	3 785	-	3 785	-
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	-	-	-	-
Potassium chloride (potash)	122 210	-	1 269 703	-	1 391 913	0.7
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	37 938	43 948	68 085	3 563	153 534	-
Gasoline	-	124 976	-	-	124 976	-
Fuel oil	-	128 340	-	-	128 340	1.3
Iron, steel and alloys	-	3 535	-	500	4 035	-
Non-ferrous metals	-	-	-	-	-	-
Metal fabricated basic products	-	44	5 390	-	5 434	-
Cement and concrete basic products	-	326	-	-	326	-
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	88	-	5 242	5 330	-
Transportation & communication equipment	11	1 271	57	9	1 348	0.4
Machinery and equipment, n.e.s.	32	52	-	-	84	-
Miscellaneous cargo, n.e.s.	18	232	-	1 847	2 097	-
Total	9 273 337	424 771	3 479 700	209 473	13 387 280	1.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intrier et international, 1986-1989 - suite

1988		1987		1986		Port	Marchandise
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International			
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Handled	Containerized
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized		
Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	Manuten-tionné	Conteneurisé	(t)	(%)
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)		
						Saint John	
10 428	18.8	17 444	29.0	25 810	56.2		Matériel de transport & communication
11 582	38.3	7 347	79.7	23 330	88.6		Machinerie et équipement, n.d.a.
7 852	98.4	10 866	53.4	27 223	61.1		Fret divers, n.d.a.
14 696 416	1.0	12 987 767	1.7	11 939 757	4.6		Total
						Thunder Bay	
76	-	-	-	-	-		Produits du règne animal, comestible
1 010 837	--	1 592 500	-	2 553 573	-		Orge
24 046	-	8 494	-	-	-		Mais
9 252 910	-	11 213 168	--	8 970 696	-		Blé
195 732	-	297 881	-	211 752	-		Grains et produits de céréales, n.d.a.
46 517	0.5	167 975	4.5	15 016	-		Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
299 737	-	241 088	-	184 374	-		Fourrage et aliments pour animaux
557 160	-	652 243	-	657 522	-		Graines de lin et colza, fèves de soya
55 758	-	51 341	-	41 594	-		Prod. vég. anim. bruts incomed., n.d.a.
24 606	-	-	-	-	-		Billes et billots
15 228	-	-	-	-	-		Bois à pâte
943	-	3 542	-	18 550	-		Textiles et demi-produits en textile
18 104	-	907	-	527 118	-		Minéral de fer, conc., ferrailles
2 948	-	-	-	-	-		Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
6 161	-	-	-	5 098	-		Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
3 567 766	-	2 880 772	-	2 314 258	-		Houille
12 902	-	-	-	-	-		Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.
45 381	-	79 301	-	20 620	-		Calcaire
-	-	2 177	-	14 431	-		Sable et gravier
123 429	-	90 767	-	81 914	-		Sel
10 919	-	10 884	-	70 941	-		Minéraux non-métalliques, n.d.a.
-	-	-	-	3 678	-		Déchets et rebuts divers, n.d.a.
135 814	-	118 845	-	92 463	-		Bois de construction & sciage
87 807	-	79 081	-	45 123	-		Pâte à bois
879	-	3 823	-	974	-		Demi-produits en bois, n.d.a.
175 081	-	132 559	-	128 060	-		Papier journal
-	-	-	-	-	-		Papier et carton, n.d.a.
1 025	-	862	-	-	-		Extraits d'origine animale & végétale
1 361 425	-	1 367 806	-	1 434 024	-		Chlorure de potassium (potasse)
112 204	-	175 747	-	127 537	-		Produits chimiques divers, n.d.a.
69 589	-	52 947	-	87 185	-		Essence
54 971	-	65 355	-	72 557	-		Mazout
37 561	-	55 226	-	2 213	-		Fer, acier et alliages
-	-	1 018	-	700	-		Métaux non-ferreux
2 520	-	542	-	3 291	-		Demi-produits de base en métal
-	-	7 304	-	-	-		Ciment et produit de base en béton
71	-	45	-	167	-		Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
436	2.5	239	-	242	-		Matériel de transport & communication
508	-	-	-	24	-		Machinerie et équipement, n.d.a.
185	-	57	-	1 604	-		Fret divers, n.d.a.
17 311 236	--	19 354 498	0.1	17 687 297	-		Total

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 - Continued**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain- erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Hamilton						
Animal products, edible	-	-	25 255	-	25 255	-
Corn	-	-	157	-	157	-
Wheat	-	51 351	-	-	51 351	-
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Mssl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	-	1 480	1 480	5.2
Fodder and feed	-	-	2 405	-	2 405	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	160 332	294	-	160 626	-
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	-	14	14	-
Iron ore, concentrates, scrap	167 792	5 070 771	82 971	1 027 211	6 348 745	1.2
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	48 475	48 475	-
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	33 566	-	33 566	-
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	40 500	-	80 292	3 750	124 542	-
Coal	-	-	39 764	3 670 539	3 710 303	-
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Limestone	-	-	-	-	-	-
Sand and gravel	-	-	5 959	142 456	148 415	-
Gypsum	11 720	17 963	-	15 300	44 983	-
Phosphate rock	-	-	-	-	-	-
Salt	-	23 850	-	-	23 850	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	17 562	17 562	-
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	-	95	95	-
Lumber & sawn timber	-	-	-	-	-	-
Newsprint	-	-	-	-	-	-
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	1 000	-	1 000	-
Potassium chloride (potash)	-	57 497	-	13 599	71 095	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	31 872	-	87 007	118 879	0.1
Gasoline	5 447	-	-	25 254	30 701	-
Fuel oil	-	11 662	-	119 240	130 902	-
Petroleum and coal products, n.e.s.	32 982	75 488	5 742	82 531	196 743	-
Iron, steel and alloys	-	12 245	463 955	571 835	1 048 035	-
Non-ferrous metals	-	-	-	8 629	8 629	-
Metal fabricated basic products	-	-	63 370	23	63 393	-
Cement and concrete basic products	-	-	53 449	-	53 449	-
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	17 829	17 829	-
Transportation & communication equipment	-	-	792	460	1 252	-
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	24 448	153	24 601	0.6
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	-	27	28	98.5
Total	258 440	5 513 032	883 419	5 853 467	12 508 359	0.6
Prince Rupert						
Animal products, edible	-	-	102	6 534	6 636	-
Barley	-	-	1 335 933	-	1 335 933	-
Corn	-	-	-	-	-	-
Wheat	-	-	1 811 365	-	1 811 365	-
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	178 717	-	178 717	-
Mssl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	1 533	6	1 539	0.4
Fodder and feed	-	-	88 715	-	88 715	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	42 395	-	42 395	-
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	-	-	-	-

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intrier et international, 1986-1989 - suite**

1988		1987		1986		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Marchandise
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)	
						Hamilton
-	-	1	-	-	-	Produits du règne animal, comestible
13 265	-	2 026	-	1 710	-	Mais
11 059	-	-	-	-	-	Blé
153	-	6 077	-	-	-	Grains et produits de céréales, n.d.a.
6 687	-	7 162	0.4	5 429	1.4	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
-	-	12 058	-	-	-	Fourrage et aliments pour animaux
138 779	-	166 773	-	143 475	-	Graines de lin et colza, fèves de soya
-	-	1	-	933	-	Prod. vég. anim. bruts incomed., n.d.a.
6 574 121	0.4	5 408 344	-	5 591 125	-	Minerai de fer, conc., ferrailles
26 866	-	33 820	-	21 322	-	Minerai d'aluminium, concentrés, rebuts
-	-	86 842	-	-	-	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
451	-	-	-	-	-	Minerai de zinc, concentrés, rebuts
118 009	-	58 374	-	3 151	-	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
3 747 453	-	3 480 728	-	3 491 172	-	Houille
78 128	-	-	-	-	-	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
-	-	7 800	-	-	-	Calcaire
175 059	-	190 948	-	134 674	-	Sable et gravier
163 181	-	58 907	-	51 812	-	Gypse
3 318	-	-	-	-	-	Roche phosphatée
23 886	-	61 777	-	51 780	-	Sel
11 839	-	15 345	-	34 353	-	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
256	89.7	39 218	-	13 675	-	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
965	-	-	-	-	-	Bois de construction & sciage
1 564	-	-	-	-	-	Papier journal
78	-	-	-	-	-	Papier et carton, n.d.a.
1 561	-	1 103	-	77	-	Extraits d'origine animale & végétale
40 155	-	99 033	-	45 817	-	Chlorure de potassium (potasse)
241 127	-	248 722	-	145 913	-	Produits chimiques divers, n.d.a.
-	-	-	-	-	-	Essence
23 503	-	16 858	-	1 223	-	Mazout
258 358	-	200 379	-	146 278	-	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
1 176 467	-	637 172	-	366 363	-	Fer, acier et alliages
7 271	-	1 919	1.0	2 792	-	Métaux non-ferreux
32 774	-	59 007	-	76 324	-	Demi-produits de base en métal
31 572	-	31 200	-	73 500	-	Ciment et produit de base en béton
16 147	0.1	-	-	-	-	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
2 125	5.9	1 696	-	2 345	0.5	Matériel de transport & communication
6 951	1.0	1 406	-	7 504	0.7	Machinerie et équipement, n.d.a.
66	90.3	67	87.5	44	83.5	Fret divers, n.d.a.
12 933 195	0.2	10 934 762	--	10 412 793	--	Total
						Prince Rupert
2 660	-	1 711	-	6 652	0.1	Produits du règne animal, comestible
257 448	-	840 841	-	385 841	-	Orge
180	-	-	-	-	-	Mais
3 250 766	-	3 933 877	-	1 545 020	-	Blé
5 400	-	10 566	-	1 797	-	Grains et produits de céréales, n.d.a.
7 978	-	5 922	-	6 782	-	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
303 175	-	236 394	0.2	145 511	-	Fourrage et aliments pour animaux
40 162	-	13 963	-	4 984	-	Graines de lin et colza, fèves de soya
-	-	-	-	-	-	Prod. vég. anim. bruts incomed., n.d.a.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1986-1989 – Concluded**

Port	1989					
	Domestic		International		Domestic & International	
	Intérieur		International		Intérieur & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contan- erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tionné	Conte- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Prince Rupert						
Logs and bolts	252 186	9 072	99 328	44 063	404 650	-
Pulpwood	-	-	27 922	-	27 922	-
Textile and textile fabricated material	-	-	1	-	1	-
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	-	5	5	-
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	-
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	58 848	4 031	62 879	1.1
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	-	347	347	-
Coal	-	-	5 659 842	-	5 659 842	-
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	-	8 015	8 015	-
Limestone	1 361	34 473	-	-	35 834	-
Sand and gravel	-	126 032	-	-	126 032	-
Gypsum	30 844	7 711	-	-	38 555	-
Phosphate rock	-	-	-	-	-	-
Salt	-	6 979	-	-	6 979	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	45	45	-
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Lumber & sawn timber	-	-	791 748	13 608	805 355	-
Woodpulp	-	-	335 740	-	335 740	-
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	1 169	-	1 169	-
Newsprint	-	-	-	-	-	-
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Potassium chloride (potash)	-	-	-	-	-	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	2 268	62 159	2 877	4 072	71 376	0.1
Gasoline	302	35 435	1 355	-	37 091	-
Fuel oil	3 085	85 165	512	-	88 762	-
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	292 259	8	292 267	-
Iron, steel and alloys	-	-	1	-	1	-
Non-ferrous metals	-	-	-	-	-	-
Metal fabricated basic products	-	-	21 891	16	21 907	0.1
Cement and concrete basic products	-	18 144	-	-	18 144	-
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	387	-	387	-
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	-
Transportation & communication equipment	-	-	-	73	73	45.2
Machinery and equipment, n.e.s.	-	1 361	-	176	1 537	9.6
Miscellaneous cargo, n.e.s.	31 888	56 496	739	1 441	90 564	1.5
Total	321 934	443 027	10 753 379	82 441	11 600 781	0.1
Total of Above Ports	26 709 606	17 535 386	123 531 282	44 633 354	212 409 629	6.1

Components may not add up to totals due to rounding

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime intrier et international, 1986-1989 – fin**

1988		1987		1986		Port
Domestic & International		Domestic & International		Domestic & International		
Intérieur & International		Intérieur & International		Intérieur & International		Marchandise
Handled	Containerized	Handled	Containerized	Handled	Containerized	
Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	Manuten- tionné	Conteneurisé	
(t)	(%)	(t)	(%)	(t)	(%)	
531 510	1.7	863 809	--	1 007 643	--	Prince Rupert
-	-	-	-	-	-	Billes et billots
-	-	-	-	-	-	Bois à pâte
-	-	-	-	-	-	Textiles et demi-produits en textile
10 098	-	-	-	-	-	Minerais de fer, conc., ferrailles
1	-	-	-	-	-	Minerais d'aluminium, concentrés, rebuts
53 191	0.2	43 307	-	43 932	-	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
4 858	6.6	-	-	-	-	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
6 746 914	-	5 362 739	-	6 429 451	-	Houille
-	-	-	-	-	-	Amiante non-oeuvré, brut & fibre
118	-	-	-	1 814	-	Calcaire
49 593	-	58 236	-	27 782	-	Sable et gravier
57	-	-	-	-	-	Gypse
-	-	3 328	-	-	-	Roche phosphatée
58	-	-	-	-	-	Sel
-	-	-	-	-	-	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
-	-	-	-	4 990	-	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
805 303	-	821 849	0.1	635 167	-	Bois de construction & sciage
298 947	-	168 175	-	52 545	-	Pâte à bois
1 108	0.2	242	-	166	-	Demi-produits en bois, n.d.a.
-	-	1 046	-	-	-	Papier journal
797	-	2 371	-	1 214	-	Papier et carton, n.d.a.
702	-	-	-	54	-	Chlorure de potassium (potasse)
29 147	-	22 436	8.0	12 850	-	Produits chimiques divers, n.d.a.
38 561	-	38 914	-	42 819	-	Essence
78 901	-	74 786	-	91 962	-	Mazout
8 076	-	1 176 147	--	2 361	-	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
1 952	-	171	47.9	161	-	Fer, acier et alliages
-	-	1	-	-	-	Métaux non-ferreux
-	-	-	-	225	-	Demi-produits de base en métal
-	-	907	-	-	-	Ciment et produit de base en béton
2 140	-	668	14.7	1 175	-	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
95	-	-	-	-	-	Demi-produits divers, n.d.a.
387	2.3	5 297	0.8	1 218	-	Matériel de transport & communication
1 578	0.5	5 669	-	4 352	-	Machinerie et équipement, n.d.a.
126 285	0.1	111 848	0.3	119 280	-	Fret divers, n.d.a.
12 658 146	0.1	13 805 221	--	10 577 747	--	Total
227 916 675	5.6	219 258 814	5.0	193 514 052	5.1	Total des ports ci-dessus

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter VI Containers

Introductory Note

The use of containers in Canada to ship goods continues to rise, which has implications for practically all aspects of transportation, both in this country as well as on the international scene.

Cargoes that can be containerized can be easily moved from a ship to a train or a truck, and delivery time for these goods is thereby improved. Indeed, containers have proved revolutionary to the shipping industry since their introduction some 30 years ago.

A container is essentially a box of standardized dimensions that can be transported by water, rail or truck. Cellular, or container, ships are specialized vessels which have been developed for efficient carriage of these boxes. Not only has vessel design been adapted to accommodate containerized cargo; development of port facilities and intermodal links are also part of this dynamic and growing segment of shipping.

In Canada, containerization has affected primarily international shipping, although there has been some growth in the domestic sector in recent years (see Figure 6.1).

FIGURE 6.1
Containerized Tonnage Loaded and Unloaded,
Percentage Share of Total¹: Domestic and
International Shipping, 1984-1989

	Domestic		International					
	Intérieur		International					
	Containerized		Containerized					
	Conteneurisé		Conteneurisé					
	Handled		Loaded	Unloaded	Handled			
	Manutentionné		Chargé	Déchargé	Manutentionné			
	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%		
1984	524.4	0.4	4 243.8	2.9	4 323.1	7.2	8 566.8	4.2
1985	652.9	0.5	4 545.7	3.2	4 547.5	7.6	9 093.2	4.5
1986	1 510.0	1.2	5 029.9	3.5	4 769.5	7.7	9 799.3	4.7
1987	1 431.1	1.0	5 691.9	3.6	5 155.4	7.6	10 847.3	4.8
1988	1 584.9	1.1	6 818.3	4.0	5 778.0	7.3	12 596.3	5.0
1989	3 240.0	2.6	6 681.3	4.2	5 417.8	6.7	12 099.1	5.1

¹ Percentage figures shown relate to total (i.e., containerized and non-containerized) tonnage.

¹ Les pourcentages s'appliquent au tonnage total (c.-à-d. les cargaisons conteneurisés et ceux non-conteneurisés).

Chapitre VI Conteneurs

Introduction

L'utilisation des conteneurs au Canada pour le transport maritime de marchandises continue de s'accroître, ce qui influe sur presque tous les aspects du transport, tant au niveau national qu'international.

Le fret que l'on peut conteneuriser peut être facilement transporté d'un navire à un train ou à un camion, ce qui permet d'améliorer le temps de livraison des marchandises. En effet, les conteneurs ont transformé le secteur du transport maritime depuis leur introduction il y a une trentaine d'années.

Un conteneur est essentiellement une boîte aux dimensions normalisées qui peut être transportée par navire, par camion ou par train. Les porte-conteneurs ou porte-conteneurs cellulaires sont des navires spécialisés qui ont été conçus pour le transport efficace de ces boîtes. Cette composante florissante du transport maritime a été la scène non seulement de l'adaptation des navires au fret conteneurisé, mais également de l'expansion des installations portuaires et des liens intermodaux.

Au Canada, les conteneurs servent surtout au trafic international, bien que leur utilisation se soit accrue dans le secteur du transport intérieur depuis quelques années (voir figure 6.1)

FIGURE 6.1
Tonnage conteneurisé chargé et déchargé, part en
pourcentage du total¹: transport maritime intérieur
et international, 1984-1989

The International Sector

The proportion of international cargo shipped in containers has risen steadily since the early eighties. In 1989, a decline in inbound container traffic was offset by an increase in containerized cargo tonnage loaded for offshore destinations. In fact, the rise in outbound containerized tonnage was in contrast to the decline in overall international tonnage loaded. This was the case in 1989 because the slowdown in international shipping was mainly the result of a decline in shipments of bulk commodities, such as grain and ores.

Containerized cargo (expressed as a percentage of total cargo) handled at Canadian ports in 1989 exceeded the average for the preceding five years by 10%. Total 1989 cargo tonnage was actually lower than the previous year, but the drop in container traffic was less pronounced than the decline in overall traffic.

Container traffic in recent years has been fairly evenly split between arrivals and departures, although slightly more tonnage was loaded than unloaded from 1986 onward. In 1989, outbound container tonnage exceeded arrivals by 23%. Outbound container tonnage accounted for about 4% of total tonnage loaded. Containerized tonnage unloaded at Canadian ports from other countries accounted for just under 7% of all inbound tonnage.

Container Ports

Four ports (Montréal/Contrecoeur, Halifax, Vancouver, and Saint John) handle virtually all container traffic in Canada. In fact, these four ports accounted for 97% of international containerized tonnage handled at Canadian ports in 1989 (see Figure 6.2).

Montréal/Contrecoeur is the gateway to the population and manufacturing centres of central Canada. Containerized tonnage in 1989 was off from the previous year, however, goods shipped in containers amounting to 5 million tonnes accounted for over a third (38%) of overall port traffic. Most of this cargo is shipped to and from Europe, and includes chemicals, foodstuffs and personal effects.

Halifax has seen phenomenal growth in its containerized sector; tonnage shipped in containers nearly doubled in the last five years, to reach 4 million tonnes in 1989. Fish and other food products, chemicals and miscellaneous manufactured articles were shipped mainly between Halifax and Europe. Another important market in 1989 was Southeast Asia.

Vancouver is also shipping more and more cargo in containers, although bulk commodities remain the mainstay of the cargo mix. Tonnage in containers doubled from 1984 to 1989, reaching nearly 3 million tonnes in 1989. Major outbound commodities included agricultural products and lumber, while inbound container tonnage was mainly manufactured goods such as machinery. The principal market served by Vancouver in 1989 was the Far East.

Once a major player on the east coast, Saint John has seen its container tonnage dwindle in recent years. A combination of factors including the cessation of calls by major shipping lines brought the containerized share of port traffic from 15% in 1984 to just under 1% in 1989.

Secteur international

La proportion de fret international expédié dans des conteneurs a augmenté progressivement depuis le début des années 80. En 1989, une baisse du tonnage du fret conteneurisé en arrivage a été compensée par une augmentation du tonnage du fret chargé à destination de l'étranger. En fait, l'augmentation du tonnage du fret conteneurisé en départ s'opposait à la baisse du tonnage total du fret international chargé. C'est ce qui s'est produit en 1989, le ralentissement du transport maritime international étant principalement attribuable à la diminution du nombre de chargements de marchandises en vrac comme les céréales et les minerais.

En 1989, le fret conteneurisé (exprimé en pourcentage du fret total) manutentionné dans les ports canadiens a dépassé de 10% la moyenne observée pour les cinq années précédentes. Le tonnage total du fret était toutefois inférieur à celui de l'année précédente, mais la baisse du tonnage du fret conteneurisé était plus faible que celui du tonnage total.

Au cours des dernières années, le tonnage du fret conteneurisé a été réparti assez équitablement entre le fret en arrivage et le fret en départ, bien que depuis 1986, le fret chargé ait dépassé le fret déchargé. En 1989, le tonnage du fret conteneurisé en départ a dépassé de 23% celui du fret en arrivage. Le tonnage chargé en conteneurs a représenté près de 4% du tonnage total en départ. Le tonnage du fret conteneurisé déchargé dans les ports canadiens en provenance d'autres pays a représenté un peu moins de 7% de tout le fret en arrivage.

Ports de manutention de conteneurs

Quatre ports (Montréal/Contrecoeur, Halifax, Vancouver et Saint John) ont manutentionné presque tout le fret conteneurisé au Canada. En fait, ces quatre ports ont représenté 97% de tout le fret international conteneurisé dans les ports canadiens en 1989 (voir figure 6.2).

Le port de Montréal/Contrecoeur est la voie d'accès aux agglomérations et aux centres industriels du centre du Canada. Le tonnage du fret conteneurisé enregistré en 1989 était inférieur à celui de l'année précédente; cependant, les marchandises expédiées dans des conteneurs (5 millions de tonnes) ont représenté plus du tiers (38%) de l'ensemble du trafic maritime. La plus grande part de ce tonnage est transportée entre le Canada et l'Europe et comprend des produits chimiques, des denrées alimentaires et des effets personnels.

On a observé une croissance phénoménale du secteur du fret conteneurisé à Halifax. Le tonnage transporté dans des conteneurs a presque doublé depuis cinq ans pour s'établir à 4 millions de tonnes en 1989. Principalement, ce sont du poisson et d'autres produits alimentaires, des produits chimiques et divers produits manufacturés qui ont été expédiés entre le port de Halifax et l'Europe. L'Asie du Sud-Est était également un autre marché important en 1989.

Vancouver expédie de plus en plus de fret dans des conteneurs, bien que les marchandises en vrac forment la plus grande partie de la composition du fret. Le tonnage du fret conteneurisé a doublé de 1984 à 1989 pour atteindre près de 3 millions de tonnes en 1989. Les produits agricoles et le bois de construction étaient, entre autres, les principales marchandises en départ, tandis que le fret conteneurisé en arrivage se composait principalement de produits manufacturés comme des machines. Le port de Vancouver a surtout desservi l'Extrême-Orient en 1989.

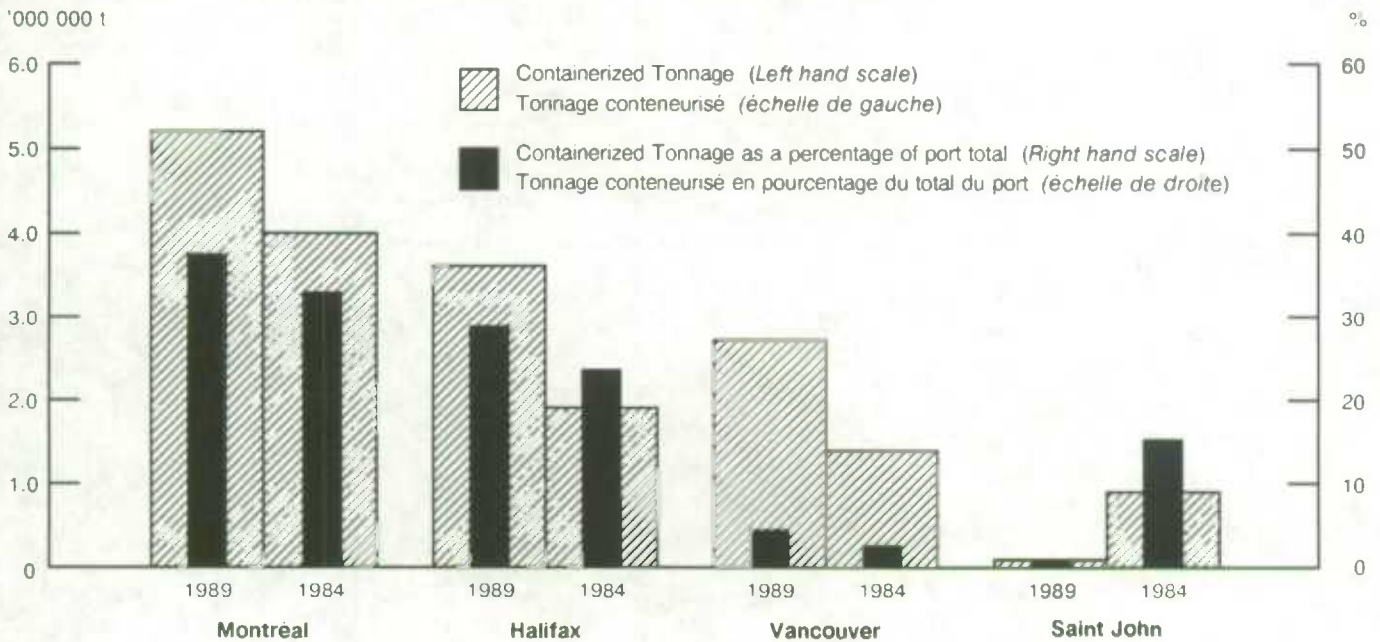
À Saint John, jadis un port important de la côte est, on a observé une diminution du tonnage du fret conteneurisé au cours des dernières années. Un ensemble de facteurs, y compris l'arrêt des activités d'importants transporteurs maritimes, ont eu pour effet de ramener la part du fret conteneurisé de 15% en 1984 à un peu moins de 1% en 1989.

FIGURE 6.2

Containerized Tonnage Handled at Leading Canadian Ports, Percentage Shares of Port Total: International Shipping, 1989 vs 1984

FIGURE 6.2

Tonnage conteneurisé manutentionné dans les principaux ports canadiens, parts en pourcentage du total portuaire: Transport maritime international, 1989 vs 1984



Containerized Commodities

The types of merchandise shipped in containers have traditionally been high value, delicate or perishable goods. Another category includes hazardous materials, such as chemicals and asbestos. The use of containers is spreading to other commodities which were not initially candidates for containerization, thus facilitating transfer from a vessel to overland transport for these commodities as well.

The 10 leading commodities shipped in containers accounted for over 70% of all container tonnage handled at Canadian ports in 1989 (see Figure 6.3). The extent of containerization among these commodities ranged from less than 10% to 90%. Miscellaneous cargo, including mail and personal effects, was nearly all containerized, whereas lumber was shipped mainly in bulk.

Foreign Markets

• **Outbound Containerized Cargo**

The European and Far Eastern markets continue to receive the lion's share of containerized cargo shipped from Canadian ports in 1989 (see Figure 6.4). Shipments of containerized goods totalled 7 million tonnes in 1989.

The largest share of 1989 Canadian container traffic was carried on the north Atlantic shipping lanes; Europe accounted for 40% and the United Kingdom for 12% of containerized tonnage. This amounted to 4 million tonnes

Marchandises conteneurisées

Depuis toujours, les marchandises expédiées dans des conteneurs sont les marchandises de haute valeur, des produits fragiles ou des denrées périssables. Une autre catégorie se compose notamment de matières dangereuses comme les produits chimiques et l'amiante. L'utilisation de conteneurs s'étend à d'autres marchandises qui jusqu'ici étaient expédiées en vrac, ce qui facilite le transfert de marchandises des navires aux camions ou aux trains.

Les 10 principales marchandises expédiées en conteneurs en 1989 ont représenté plus de 70% de tout le tonnage conteneurisé manutentionné dans les ports canadiens (voir figure 6.3). Le niveau de conteneurisation de ces marchandises a varié de moins de 10% à 90%. Le fret divers, y compris le courrier et les effets personnels, était conteneurisé presque en totalité, tandis que le bois de construction était principalement expédié en vrac.

Marchés étrangers

• **Fret conteneurisé en départ**

Les marchés de l'Europe et de l'Extrême-Orient ont reçu la part du lion quant au fret conteneurisé expédié à partir de ports canadiens en 1989 (voir figure 6.4). Le tonnage de fret conteneurisé en départ s'est chiffré à 7 millions de tonnes en 1989.

En 1989, la plus grande part du fret conteneurisé canadien a été transportée sur les routes maritimes de l'Atlantique Nord; l'Europe a représenté 40% du tonnage conteneurisé et le Royaume-Uni, 12%. Ceci a représenté 4 millions de tonnes de marchandises expédiées

FIGURE 6.3

**Leading Commodities Handled in Containers:
International Shipping, 1989 vs. 1984**

Commodities Marchandises	1989		1984	
	Containerized Tonnage	Containerized tonnage as % of commodity total	Containerized Tonnage	Containerized tonnage as % of commodity total
	Tonnage conteneurisé	Tonnage conteneurisé % du total pour la marchandise	Tonnage conteneurisé	Tonnage conteneurisé % du total pour la marchandise
	'000 t	%	'000 t	%
Miscellaneous cargo, n.e.s. - Fret divers, n.d.a.	1 789	89.6	663	90.7
Misc. foods, beverages and tobacco, n.e.s. - Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.	1 620	52.5	1 372	47.4
Miscellaneous chemicals, n.e.s. - Produits chimiques divers, n.d.a.	1 402	20.2	878	14.0
Machinery and equipment, n.e.s. - Machinerie et équipement, n.d.a.	1 024	77.9	745	82.0
Iron, steel and alloys - Fer, acier et alliages	499	12.7	460	19.2
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciages	486	6.3	423	8.2
Unmanufactured asbestos, crude and fibre - Amiante non-ouvré, brut et fibre	465	81.5	415	75.1
Animal products, edible - Produits du règne animal, comestible	449	63.2	392	55.1
Paper and paperboard, n.e.s. - Papier et carton, n.d.a.	421	47.7	244	36.7
Non-ferrous metals - Métaux non-ferreux	403	41.0	425	44.2

moving out of Canadian ports, mainly Montréal/Contrecoeur and Halifax. The United Kingdom share declined in recent years, whereas the percentage of containerized tonnage departing for Europe has risen. This may be due to the use of feeder lines which transport cargo from European seaports to England. This portion of the voyage would not appear in the Canadian shipping statistics.

The Pacific Rim received about a third of containerized tonnage shipped out of Canadian ports in 1989. This is slightly below the percentage recorded for the previous year. In terms of tonnage, container traffic to this region of the world was 2 million tonnes in 1989.

- **Inbound Containerized Cargo**

Containerized cargo unloaded at Canadian ports totalled 5 million tonnes in 1989. Over two-thirds of this amount originated in Europe and the United Kingdom, and another 21% originated in the Far East (see Figure 6.5).

FIGURE 6.3

**Principales marchandises manutentionnées dans
les conteneurs: Transport maritime international,
1989 vs. 1984**

à partir des ports canadiens, principalement Montréal/Contrecoeur et Halifax. La part du Royaume-Uni semble avoir diminué au cours des dernières années, tandis que le pourcentage de fret conteneurisé à destination de l'Europe a augmenté. Cela peut être attribuable au recours à des transporteurs d'apport qui acheminent les marchandises de ports européens vers l'Angleterre. Cette portion du voyage n'apparaît pas dans les statistiques sur le transport maritime au Canada.

Les pays côtiers du Pacifique ont reçu environ le tiers du fret conteneurisé expédié à partir des ports canadiens en 1989, en légère baisse par rapport au pourcentage enregistré l'année précédente. En 1989, le fret conteneurisé à destination de cette région du monde a totalisé 2 millions de tonnes.

- **Fret conteneurisé en arrivage**

Le fret conteneurisé déchargé dans les ports canadiens s'est établi à 5 millions de tonnes en 1989. Plus des deux tiers du tonnage provenait de l'Europe et du Royaume-Uni, et un autre 21%, de l'Extrême-Orient (voir figure 6.5).

Goods originating in Europe ranged in variety from fine wines to machinery and textiles, and these arrived primarily at Halifax and Montréal/Contrecoeur. Shipments arriving from Asia in containers included foodstuffs and manufactured items, such as machinery and household articles, unloaded mostly on the west coast, namely at Vancouver.

Les marchandises en provenance de l'Europe allaient de vins fins aux machines et aux produits textiles, et étaient principalement destinées aux ports de Halifax et de Montréal/Contrecoeur. Le fret conteneurisé en provenance de l'Asie se composait entre autres de denrées alimentaires et de produits manufacturés comme des machines et des articles ménagers déchargés pour la plupart sur la côte ouest, notamment à Vancouver.

FIGURE 6.4

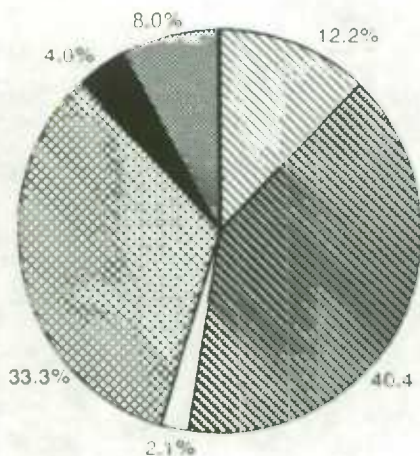
Containerized Tonnage Loaded, Percentage Shares by Foreign Region of Destination: International Shipping, 1984-1989







FIGURE 6.4

Tonnage conteneurisé chargé, répartition en pourcentage selon la région étrangère de destination: Transport maritime international, 1984-1989

**Loaded - Chargé
1989**

6.7 million tonnes
6.7 millions de tonnes



	1988	1987	1986	1985	1984	
Loaded - Chargé	'000 000 t	6.8	5.7	5.0	4.5	4.2
Destinations: Share - Répartition	%	%	%	%	%	
 United Kingdom Royaume-Uni	12.8	13.0	13.2	14.3	16.4	
 Europe ¹	42.5	41.3	41.3	40.5	39.7	
 Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	1.4	1.4	1.3	1.7	2.0	
 Asia and Oceania Asie et Océanie	33.6	35.2	36.0	34.7	32.2	
 Central and South America Amérique centrale et du Sud	4.1	4.9	3.7	3.9	3.8	
 United States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	2.6	1.7	1.3	1.2	2.2	
Great Lakes - Grands Lacs	--	--	1.7	2.6	2.9	
Pacific - Pacifique	3.0	2.5	1.5	1.2	0.7	
Total	5.6	4.2	4.5	5.0	5.8	

¹ Includes Greenland and Saint-Pierre-et-Miquelon

¹ Inclus le Groënland et Saint-Pierre-et-Miquelon

FIGURE 6.5

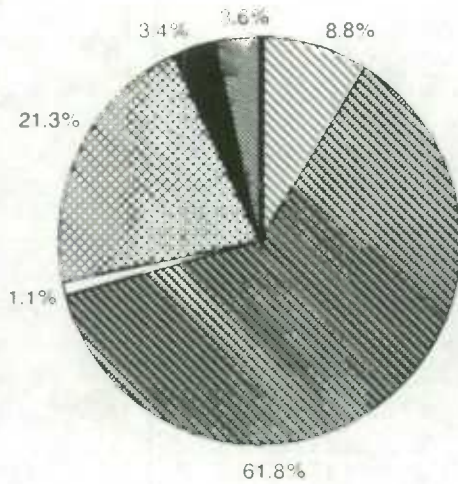
**Containerized Tonnage Unloaded,
Percentage Shares by Foreign Region of
Origin: International Shipping, 1984-1989**

FIGURE 6.5

**Tonnage conteneurisé déchargé, répartition en
pourcentage selon la région étrangère d'origine:
Transport maritime international, 1984-1989**

**Unloaded - Déchargé
1989**

5.4 million tonnes
5.4 millions de tonnes



	1988	1987	1986	1985	1984	
Unloaded - Déchargé	'000 000 t	5.8	5.2	4.8	4.5	4.3
Destinations: Share - Repartition						
	%	%	%	%	%	
United Kingdom Royaume-Uni	9.9	10.6	11.7	12.3	13.0	
Europe ¹	60.5	62.3	64.5	66.3	66.0	
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	0.9	0.9	1.4	0.9	1.0	
Asia and Oceania Asie et Océanie	23.8	21.7	19.2	15.5	16.4	
Central and South America Amérique centrale et du Sud	3.0	2.7	2.1	2.5	2.1	
United States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	1.6	0.8	0.5	0.9	0.4	
Great Lakes - Grands Lacs	--	0.7	0.5	1.2	1.1	
Pacific - Pacifique	0.3	0.3	0.1	0.3	0.2	
Total	1.9	1.8	1.1	2.5	1.6	

¹ Includes Greenland and Saint-Pierre-et-Miquelon

¹ Inclus le Groënland et Saint-Pierre-et-Miquelon

Chapter VII

Vessels

Introductory Note

Vessel traffic at Canadian ports varies, in that there are many specialized vessels which carry various types of cargo, from tankers to cellular vessels which carry containers, not to mention passenger vessels, such as ferries and cruise ships. The types of cargo handled at a given port can give some insight into the types of vessels which call at these ports, including the nationality, or "flag", of the vessels.

The focus of this chapter is vessel activity at Canadian ports, which will be described in terms of numbers as well as nationality. The discussion on vessel nationality will pertain only to international shipping, since virtually all of domestic vessel traffic is attributed to Canadian-registered vessels.

International Vessel Movements, by Flag of Registry

International vessel traffic in 1989 is summarized in Figure 7.1, which presents data for major countries of registry, compared to the preceding year, and to five years earlier. Some interesting patterns emerge, two of which are relatively stable figures for the most important nationalities, as well as some emerging trends among other countries.

Vessels registered in Canada accounted for 36% of all international trips in 1989, a slight increase over the previous year. The Canadian share of vessel movements has been between 35% and 40% in recent years, but Gross Register Tonnage (GRT) and cargo shares have been somewhat lower (around 14%). U.S. vessels made nearly 20% of trips in 1989, compared to GRT and cargo shares of 4% and 2%, respectively. An examination of the data indicated that many of the American and Canadian vessels calling at Canadian ports were smaller craft, such as tugs, barges, ferries and general cargo vessels.

Canadian-registered vessels did carry the largest proportion (21%) of international cargo to and from Canadian ports in 1989. However, the Liberian and Panamanian registries have traditionally been the other major players on the Canadian international scene. These two nationalities represented 13% and 10%, respectively, of cargo tonnes handled at Canadian ports in 1989, although Liberia accounted for only 5% of vessel movements and Panama for 7% internationally. Again, a quick look at the composition of the vessel traffic will give some insight into these statements.

International movements attributed to Liberian vessels were largely made by cargo vessels. The overall average Liberian GRT per trip was 24,372, compared to the Canadian average of 4,004. This simply means that larger vessels are carrying more cargo, thus requiring fewer trips. Panamanian vessels calling at Canadian ports were also largely cargo vessels. Average GRT per trip for Panama was 19,152 in 1989.

Chapitre VII

Navires

Introduction

Les ports canadiens accueillent différents navires, notamment, nombre de navires spécialisés qui transportent différents types de marchandises, qu'il s'agisse de pétroliers, de porte-conteneurs cellulaires ou de paquebots tels que des transversiers et des paquebots de croisière. En examinant les types de marchandises manutentionnées dans un port donné, on obtient un aperçu des types de navires qui font escale dans ces ports, de leur origine ou de leur "pavillon".

Le présent chapitre porte sur les mouvements des navires dans les ports canadiens, selon le nombre et l'origine. Les renseignements sur l'origine des navires n'intéresseront que les transporteurs internationaux, car presque tous les mouvements intérieurs sont attribuables aux navires immatriculés au Canada.

Mouvements internationaux de navires, selon le pays d'immatriculation

La figure 7.1 répartit le trafic international en 1989 et présente des données sur les principaux pays d'immatriculation, en les comparant aux données de l'année précédente et d'il y a cinq ans. On observe des tendances intéressantes, notamment, des estimations relativement stables pour les pays les plus importants, ainsi que de nouvelles tendances pour d'autres pays.

Les navires immatriculés au Canada ont effectué 36% des mouvements internationaux en 1989, en faible baisse par rapport à l'année précédente. La part des mouvements des navires canadiens a varié entre 35% et 40% au cours des dernières années, mais la jauge brute au registre (JBR) et la part du fret ont quelque peu diminué (à peu près 14%). Les navires immatriculés aux États-Unis ont effectué près de 20% des mouvements en 1989, la JBR et la part du fret s'établissant à 4% et 2% respectivement. Un examen des données révèle qu'un bon nombre des navires américains et canadiens faisant escale dans des ports canadiens étaient des navires de petite capacité tels que des remorqueurs, des chalands, des traversiers et des navires de marchandises diverses.

En 1989, les navires immatriculés au Canada ont transporté la plus grande part (21%) du fret international en provenance et à destination des ports canadiens. Cependant, les navires libériens et panaméens ont toujours été les autres principaux intervenants sur la scène des mouvements internationaux dans les ports canadiens. Ces deux pays ont représenté 13% et 10% respectivement du tonnage de marchandises manutentionnées dans les ports canadiens en 1989, bien que le Libéria ait représenté 5% seulement des mouvements des navires, et le Panama, 7% des mouvements internationaux. Un examen rapide de la nature des mouvements des navires expliquera ce qui précède.

Sur le plan international, les mouvements des navires libériens ont été effectués principalement par des cargos. La JBR moyenne des navires libériens par expédition a été établie à 24,372 pieds cubes par rapport à 4,004 pour les navires canadiens. Cela signifie simplement que les plus gros navires transportent plus de fret et effectuent donc moins de voyages. Les navires panaméens faisant escale dans les ports canadiens étaient principalement des cargos. La JBR moyenne par expédition pour les navires panaméens a été établie à 19,152 pieds cubes en 1989.

FIGURE 7.1

Number of Movements, Vessel Capacity Share and Cargo Tonnage Share, by Flag of Ship, 1984, 1988 and 1989

Flag of Ship Nationalité du navire	% of total GRT % de la JBR totale			% of cargo tonnes % de la cargaison			% of movements % des mouvements		
	1984	1988	1989	1984	1988	1989	1984	1988	1989
	Canada	15.8	14.2	14.4	22.9	19.9	21.3	37.3	35.0
Panama	8.8	13.3	12.0	9.6	11.8	10.1	6.6	7.3	6.6
Liberia - Libéria	12.5	11.7	11.5	14.7	12.8	12.7	6.5	5.3	5.1
Japan - Japon	8.4	6.3	5.6	9.6	8.7	8.3	3.4	1.8	1.7
Bahamas - Iles Bahamas	0.6	3.8	4.7	0.3	3.1	3.9	0.3	3.2	2.2
United States - Etats-Unis	3.2	3.4	4.2	2.4	2.4	2.4	13.3	21.0	19.4
Norway - Norvège	5.3	2.6	4.1	3.8	1.8	3.9	2.5	1.2	2.0
Greece - Grèce	6.3	4.8	3.8	6.2	5.1	5.5	4.2	2.5	1.8
United Kingdom - Royaume-Uni	4.8	4.0	3.4	4.0	3.7	3.4	2.8	2.1	1.9
Hong Kong	3.4	3.2	3.3	2.8	2.5	2.3	1.4	1.2	1.2
Philippines	1.2	3.3	3.3	0.7	2.9	3.1	0.9	1.6	1.7
Cyprus - Chypre	0.5	3.5	2.9	0.5	3.3	2.6	0.5	2.2	1.9
South Korea - Corée du sud	2.0	1.7	2.2	2.6	2.5	2.7	0.9	0.5	0.7
USSR - URSS	2.8	2.4	2.0	3.3	2.5	2.0	2.3	2.0	1.7
West Germany - Allemagne de l'ouest	3.4	2.1	2.0	1.5	0.8	0.6	2.1	1.3	1.2
France	1.0	0.8	1.0	0.9	0.7	0.4	1.8	1.5	1.6
Others - Autres	20.1	18.8	19.8	14.1	15.5	14.9	13.0	10.5	12.8
Grand Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total	484 044 146	602 150 543	599 237 074	205 394 677	249 976 249	239 386 792	45,151	62,049	58,787

One last set of observations involves registries which have undergone significant change in traffic patterns in recent years. The Bahamian registry, for example, has come out of nowhere since 1984 to log 2% of vessel trips in 1989, compared to less than 1% five years previously. In percentage terms the change appears small, however, the gain in share represents a rise from 151 trips to 1,310 - nearly nine times the former total.

Some countries including Greece and Japan have seen their share of traffic decline over this period. In both cases, the share of movements dropped by about half, however, cargo and GRT shares did not fall to the same extent. A possible explanation for this series of observations is the upgrading of the respective fleets to include larger vessels, thus requiring fewer trips and incurring savings in operational costs.

Domestic and International Vessel Movements

Overall shipping activity has been about half-and-half domestic and international in recent years. In 1989, domestic vessel trips represented 49% of all vessel movements, and international shipping represented the remaining 51%. This split remains unchanged from 1988. Provincial vessel traffic statistics are presented in Figure 7.2.

Port-level vessel movements, GRT and tonnage handled are presented in Figure 7.3 for domestic shipping, and in Figure 7.4 for international shipping.

FIGURE 7.1

Nombre de mouvements, pourcentage de capacité du navire, et pourcentage de cargaison selon la nationalité du navire, transport maritime international, 1984, 1988 et 1989

Les dernières observations portent sur les pays qui ont connu d'importants changements au niveau du trafic au cours des dernières années. Ainsi, la part des mouvements des navires immatriculés au Bahamas, qui était négligeable en 1984, est passée à 2% en 1989 par rapport à moins de 1% il y a cinq ans. En pourcentage, la variation semble faible; cependant, la part des mouvements a augmenté pour passer de 151 voyages à 1,310 voyages, un chiffre neuf fois plus élevé.

Certains pays comme la Grèce et le Japon ont vu leur part des mouvements diminuer au cours de la période de référence. Dans ces deux pays, la part des mouvements a baissé de moitié, mais la part du fret et de la JBR n'a pas régressé d'autant. Cette situation peut être attribuable à l'amélioration des flottes respectives et à l'acquisition de navires de plus grande capacité, ce qui traduit la réduction du nombre de voyages et des coûts d'exploitation.

Mouvements intérieurs et internationaux des navires

Au cours des dernières années, les mouvements internationaux et intérieurs ont été répartis à peu près équitablement. En 1989, les mouvements intérieurs de navires ont représenté 49% de tous les mouvements, et les mouvements internationaux, l'autre 51%. La répartition est la même par rapport à 1988. La figure 7.2 présente les statistiques sur les mouvements selon la province.

Les mouvements selon le port, la JBR et le tonnage sont présentés à la figure 7.3 en ce qui a trait aux mouvements intérieurs, et à la figure 7.4 en ce qui a trait aux mouvements internationaux.

Domestic Vessel Activity, by Province and Port

The provincial distribution of domestic vessel activity in 1989 depicts three principal areas of activity: the west coast; the east coast and the St. Lawrence Seaway-Great Lakes region. Shipping activity in the Arctic is subject to seasonal limitations, and does not appear to represent a significant portion of overall commercial transportation in that area. Arctic ports are included with the Atlantic region.

In the west, domestic vessel activity is virtually all along the British Columbia coastline. Pacific coast vessel activity represented 36% of vessel movements and 35% of national cargo tonnage. A significant proportion of these vessel trips occurred in the Vancouver vicinity, including New Westminster, Fraser River and North Arm Fraser River, where 40% of all trips were logged and one-third of provincial cargo tonnage handled.

A second important region on the west coast includes the logging area of Howe Sound, which is actually an agglomeration of loading sites for forest products. These regions tend to shift with the cutting activity, therefore they are not considered bona fide ports. Nevertheless, they are an important component of domestic shipping on the west coast. In 1989, Howe Sound alone processed over 7 million tonnes of cargo in the course of nearly 2,400 voyages.

Shipping activity in the Atlantic region occurs primarily in Newfoundland, where the coastline is the supply line for many communities. These are combined into a category referred to as "Newfoundland nes", however, this agglomeration accounted for 63% of all trips in 1989.

In terms of cargo tonnage handled in 1989, Nova Scotia was the most important Atlantic province, with over 6 million tonnes moving through its ports. Halifax alone accounted for 60% of this amount, three-quarters of which was petroleum products.

Inland waterways have traditionally played an important role in the Canadian transportation network. Ontario ports are situated on the Great Lakes and the upper St. Lawrence River. Québec ports line the St. Lawrence all the way down to its mouth at the Gulf of St. Lawrence, and along the Gaspé peninsula.

Domestic vessel traffic in Ontario amounted to nearly 6,000 movements in 1989. Thunder Bay was the most important port in terms of cargo tonnage (10 million tonnes, mostly grain and limestone), logging nearly 1,000 vessel movements. Other busy ports included Hamilton and Nanticoke, with 10 million tonnes of cargo and 877 vessel movements between them.

Major ports in Québec included Montréal/Contrecoeur, with over one-fifth of all trips and cargo tonnage. Québec/Lévis handled nearly 5 million tonnes of cargo and reported almost 1,200 visits. Other ports which processed significant amounts of cargo in 1989 included Sept-Îles/Pointe-Noire and Port-Cartier (8 million tonnes jointly), although there were comparatively few vessel movements (971).

The ratio of cargo tonnage to vessel trips is higher in this part of the country because of the nature of the cargo handled. The commodities moving in the Seaway-Great Lakes region are largely bulk goods, carried in large vessels capable of navigating the inland waterways. This is in contrast to the vessels moving from port to port on the west coast (mainly tugs and barges), as well as on the east coast (smaller cargo vessels and ferries).

Mouvements intérieurs de navires, selon la province et le port

En 1989, au niveau provincial, les mouvements intérieurs de navires ont eu lieu dans trois principales régions d'activité: la côte ouest, la côte est et la région de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les mouvements maritimes dans l'Arctique dépendent des variations saisonnières et ne semblent pas présenter une part importante du transport commercial global dans cette région. Les données sur les ports de l'Arctique sont fournies avec celles des ports de la région de l'Atlantique.

Dans l'ouest, le transport maritime intérieur s'effectue sur presque la totalité de la côte de la Colombie-Britannique. Les mouvements sur la côte du Pacifique ont représenté 36% des mouvements de navires et 35% du tonnage national de marchandises. Une part importante de ces mouvements ont eu lieu dans les environs de Vancouver, y compris New Westminster, le fleuve Fraser River et le bras Nord du fleuve Fraser où on a enregistré 40% de tous les mouvements et 33% du tonnage provincial de marchandises manutentionnées.

Autre importante région de la côte ouest: le canton de la Baie de Howe qui est en réalité une agglomération de sites de chargement de produits forestiers. L'activité dans ces régions est fonction des activités d'abattage; par conséquent, elles ne sont pas considérées comme des ports en tant que tels. Néanmoins, elles sont un élément important du transport maritime intérieur sur la côte ouest. En 1989, la région de la Baie de Howe a manutentionné à elle seule plus de 7 millions de tonnes de marchandises correspondant à près de 2,400 voyages.

Le transport maritime dans la région de l'Atlantique est surtout concentré à Terre-Neuve, la côte constituant le lieu d'approvisionnement de nombre de collectivités. Ces dernières sont regroupées en une catégorie appelée "Terre-Neuve nda". Cette agglomération a cependant représenté 63% de tous les mouvements en 1989.

Au niveau du tonnage manutentionné en 1989, la Nouvelle-Écosse a dominé dans la région de l'Atlantique, avec plus de 6 millions de tonnes de marchandises dans ses ports. À lui seul, le port de Halifax a représenté 60% de ce tonnage, dont les trois quarts étaient des produits du pétrole.

Les voies navigables intérieures ont toujours joué un rôle important dans le système de transport du Canada. Les ports de l'Ontario sont situés sur les Grands Lacs et le haut Saint-Laurent. Les ports du Québec longent le Saint-Laurent jusqu'à son embouchure située dans le golfe du Saint-Laurent, et le long de la Gaspésie.

En 1989, on a enregistré un peu moins de 6,000 mouvements au niveau du transport intérieur de marchandises en Ontario. Le port de Thunder Bay a pris la première place au niveau du tonnage (10 millions de tonnes, surtout des céréales et du calcaire), avec près de 1,000 mouvements. Les ports de Hamilton et de Nanticoke, avec 10 millions de tonnes de marchandises et 877 mouvements, ont également été actifs.

Au Québec, mentionnons les ports de Montréal/Contrecoeur, avec plus du cinquième des mouvements et du tonnage, Québec/Lévis, avec près de 5 millions de tonnes et environ 1,200 arrivées, Sept-Îles/Pointe-Noire et Port-Cartier avec 8 millions de tonnes au total, mais comparativement moins de mouvements de navires (971).

Le ratio du tonnage aux mouvements de navires est plus élevé dans cette région du pays en raison de la nature du fret manutentionné. Les marchandises transportées dans la région de la Voie Maritime et des Grands Lacs sont principalement des marchandises en vrac transportées dans des navires de grande capacité pouvant naviguer sur les voies intérieures. Par contre, on retrouve surtout des remorqueurs et des chalands naviguant de port en port sur la côte ouest, et des cargos de moindre capacité et des traversiers sur la côte est.

International Vessel Activity, by Province and Port

The pattern of activity on the international side is roughly the same, in that the Atlantic, Pacific and "inland" areas form the three main traffic zones.

The west coast clearly dominates the international scene, due primarily to Vancouver port activity. On the east, Halifax sees the most cargo traffic, and in the St. Lawrence a number of ports play important, and more specialized, roles.

As indicated earlier, Vancouver is the undisputed leader in terms of international cargo tonnage handled. In 1989, Vancouver accounted for 40% of vessel movements and 70% of all cargo handled in British Columbia. Over 90% of Vancouver's cargo is outbound, particularly, bulk commodities including coal and grain.

Victoria logged over 4,000 vessel movements, largely attributable to ferry activity between that area and Washington State. Prince Rupert was another notable British Columbia port which in 1989 accounted for 13% of provincial (cargo) activity. Again, most of this cargo consisted of outbound bulk commodities, destined primarily for the Far East.

On the east coast, Halifax was the leader in terms of cargo handled in 1989. Containerized cargo continued to be a growing segment of overall port activity, while on the bulk side, petroleum products remained important commodities. Halifax represented 70% of the total tonnage and over 75% of vessels that moved through Nova Scotia ports.

Saint John continued to be the busiest port in New Brunswick, with 88% of cargo traffic. The port with the most vessel movements (40%), however, was St. Andrews, where commercial activity is primarily tourism-related.

In Newfoundland, Fortune registered the largest percentage of vessel movements (44%), four-fifths of which were ballast movements. Nearly three-quarters of international cargo handled in Newfoundland moved through Come by Chance, although this port accounted for only 10% of provincial vessel movements. Most of the tonnage at Come by Chance was petroleum products, carried in large tankers, thus the high ratio of cargo tonnage to movements.

Ports in Québec accounted for about one-third of tonnage handled, and 13% of vessel movements. Once again, larger vessels were involved in many of these trips, carrying cargoes such as iron ore, grain and petroleum products, or containers. Montréal/Contrecoeur registered the most trips in 1989, with 46% of the provincial total. The top spot in terms of cargo traffic was shared by Port-Cartier and Sept-Îles/Pointe Noire, at 24% each.

Ontario ports represented 29% of vessel traffic and 16% of cargo tonnage. Commercial activity at ports such as Kingston and Gananoque in the "Thousand Islands" area, as well as Amherstburg near Windsor-Detroit involved the movement of sightseers, rather than cargo. These ports together accounted for 60% of Ontario international vessel traffic in 1989 - some 10,000 vessel movements. Major cargo handling ports were Hamilton, Nanticoke and Sault Ste-Marie, which together accounted for 46% of Ontario cargo tonnage in 1989.

Mouvements internationaux de navires, selon la province et le port

La scène du transport international est pratiquement la même, les régions de l'Atlantique, du Pacifique et "intérieures" constituant les trois principales régions d'activité.

La côte ouest prédomine nettement au niveau du transport international, surtout grâce à l'activité du port de Vancouver. Sur la côte est, c'est le port de Halifax qui enregistre le plus de mouvements de marchandises; le long du fleuve Saint-Laurent, un certain nombre de ports jouent un rôle important mais plus spécialisé.

Comme nous l'avons déjà dit, le port de Vancouver est incontestablement le premier au plan du tonnage du fret international. En 1989, le port de Vancouver a représenté 40% des mouvements de navires et 70% de tout le tonnage manutentionné en Colombie-Britannique. Plus de 90% du fret manutentionné à Vancouver est destiné à l'étranger, plus particulièrement des marchandises en vrac, notamment de la houille et des céréales.

Le port de Victoria a enregistré plus de 4,000 mouvements de navires en grande partie attribuables à l'activité des traversiers entre cette région et l'État de Washington. Le port Prince Rupert est un autre port important de la Colombie-Britannique qui a représenté 13% de la cargaison manutentionnée dans cette province en 1989. Ici encore, la plus grande partie du fret se composait de marchandises en vrac destinées principalement à l'Extrême-Orient.

Sur la côte est, le port de Halifax a occupé le premier rang au plan du tonnage manutentionné en 1989. Le fret conteneurisé a continué à prendre de l'importance, de même que le transport en vrac de produits du pétrole. Le port de Halifax a représenté 70% du tonnage total et un peu plus de 75% des mouvements des navires qui ont visité les ports de la Nouvelle-Écosse.

Le port de Saint John est demeuré le port le plus actif au Nouveau-Brunswick, avec 88% du trafic de marchandises. Le port de St. Andrews a toutefois enregistré le plus grand nombre de mouvements de navires (40%), l'activité commerciale étant cependant liée surtout au tourisme.

À Terre-Neuve, c'est le port Fortune qui a enregistré le pourcentage le plus élevé de mouvements de navires (44%), dont les quatre cinquièmes étaient des navires sur lest. Près des trois quarts du fret international manutentionné à Terre-Neuve est passé par le port de Come by Chance, bien que ce dernier ait représenté 10% seulement des mouvements de navires dans cette province. Le fret manutentionné au port de Come by Chance se composait surtout de produits du pétrole transportés dans des bateaux-citernes de grande capacité, ce qui explique le fort ratio du tonnage du fret aux mouvements.

Les ports du Québec ont représenté environ le tiers du tonnage manutentionné et 13% des mouvements de navires. Encore une fois, nombre de ces mouvements sont attribuables à des navires de grande capacité transportant des marchandises telles que des minerais de fer, des céréales, des produits du pétrole ou des conteneurs. Le port de Montréal/Contrecoeur a enregistré le plus grand nombre de mouvements en 1989, avec 46% du trafic total dans cette province. Les ports de Port-Cartier et de Sept-Îles/Pointe-Noire se sont partagé la première place sur le plan du trafic de marchandises avec 24 % chacun.

Les ports de l'Ontario ont représenté 29% des mouvements de navires et 16% du tonnage manutentionné. On a enregistré des mouvements de bateaux d'excursion plutôt que de cargos dans des ports tels que Kingston et Gananoque dans la région des Mille-Îles, de même qu'au port d'Amherstburg près des ports de Windsor et de Détroit. Ces ports ont figuré ensemble pour 60% des mouvements internationaux de navires dans cette province en 1989 (quelque 10,000 mouvements). Les ports de Hamilton, Nanticoke et Sault Ste-Marie ont manutentionné le tonnage le plus élevé, représentant ensemble 46% du tonnage des marchandises en Ontario en 1989.

FIGURE 7.2

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Territory, Domestic and International Shipping, 1989

FIGURE 7.2

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province ou le territoire, transport maritime intérieur et international, 1989

Province or Territory Type of Movement	Domestic - Intérieur				International			
	Number of vessels	Gross register tonnage	Net register tonnage	Cargo tonnes handled	Number of vessels	Gross register tonnage	Net register tonnage	Cargo tonnes handled
	Nombre de navires	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage de la cargaison manutentionnée	Nombre de navires	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage de la cargaison manutentionnée
	No.	GRT JBR	NRT JNR	tonnes	No.	GRT JBR	NRT JNR	tonnes
Nfld. - T.-N.								
Cargo - Cargaison	18,699	40 974 135	22 751 053	2 735 404	742	6 921 411	4 504 981	8 403 253
Ballast - Sur lest	581	5 056 307	3 774 706	-	1,555	8 083 917	5 064 949	-
Total	19,280	46 030 442	26 525 759	2 735 404	2,297	15 005 328	9 569 930	8 403 253
P.E.I. - I.-P.-E.								
Cargo - Cargaison	481	1 075 843	681 761	706 224	26	111 976	63 691	75 341
Ballast - Sur lest	485	574 358	411 538	-	59	824 017	327 509	-
Total	966	1 650 201	1 093 299	706 224	85	935 993	391 200	75 341
N.S. - N.-E.								
Cargo - Cargaison	1,448	12 213 426	7 824 197	6 174 581	2,427	59 445 631	28 175 887	18 305 006
Ballast - Sur lest	1,350	7 288 714	5 392 455	-	1,737	20 616 854	11 137 068	-
Total	2,798	19 502 140	13 216 652	6 174 581	4,164	80 062 485	39 312 955	18 305 006
N.B. - N.-B.								
Cargo - Cargaison	305	1 909 414	1 293 096	2 389 828	1,496	13 569 790	8 797 528	14 236 945
Ballast - Sur lest	490	1 994 172	1 351 896	-	2,449	11 276 526	7 427 870	-
Total	795	3 903 586	2 644 992	2 389 828	3,945	24 846 316	16 225 398	14 236 945
Que. - Qué.								
Cargo - Cargaison	3,297	30 610 888	20 592 544	30 282 470	3,513	73 343 089	47 386 912	75 103 393
Ballast - Sur lest	3,427	29 776 654	20 610 294	-	4,215	75 921 820	48 411 772	-
Total	6,724	60 387 542	41 202 838	30 282 470	7,728	149 264 909	95 798 684	75 103 393
Ont.								
Cargo - Cargaison	2,749	32 943 134	23 188 905	38 453 704	2,861	36 564 388	25 556 730	37 739 728
Ballast - Sur lest	3,222	33 537 763	23 678 756	-	13,911	37 994 283	26 528 635	-
Total	5,971	66 480 897	46 867 661	38 453 704	16,772	74 558 671	52 085 365	37 739 728
Man.								
Cargo - Cargaison	-	-	-	-	8	209 024	129 013	276 616
Ballast - Sur lest	-	-	-	-	8	209 024	129 013	-
Total	-	-	-	-	16	418 048	258 026	276 616
B.C. - C.-B.								
Cargo - Cargaison	19,806	27 934 885	25 118 849	43 118 079	7,656	120 919 090	70 943 238	84 941 056
Ballast - Sur lest	549	4 162 263	4 122 272	-	16,091	132 751 936	78 722 850	-
Total	20,355	28 351 148	25 531 121	43 118 079	23,747	253 671 026	149 666 088	84 941 056
N.W.T. - T.N.-O.								
Cargo - Cargaison	85	430 846	281 823	151 418	17	240 825	152 376	305 455
Ballast - Sur lest	72	376 585	242 652	-	16	233 473	141 838	-
Total	157	807 431	524 475	151 418	33	474 298	294 214	305 455
Total, Canada								
Cargo - Cargaison	46,870	148 092 571	101 732 228	124 011 708	18,746	311 325 224	185 710 356	239 386 793
Ballast - Sur lest	10,176	79 020 816	55 874 569	-	40,041	287 911 850	177 891 504	-
Total	57,046	227 113 387	157 606 797	124 011 708	58,787	599 237 074	363 601 860	239 386 793

FIGURE 7.3

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port Domestic Shipping, 1989

FIGURE 7.3

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port Transport maritime intérieur, 1989

Province	Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison			Total tonnage handled Tonnage total manutentionné	Contain-erized Conte-neurisé
		Number of move-ments Nombre de mou-vements	Gross register tonnage Jauge brute au registre	Net register tonnage Jauge nette au registre	Number of move-ments Nombre de mou-vements	Gross register tonnage Jauge brute au registre	Net register tonnage Jauge nette au registre		
		No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	(t)	(%)
Newfoundland - Terre-Neuve									
	Argentia	7	45 040	27 395	5	25 172	15 845	15 353	0.3
	Baie Verte	6	31 488	20 018	6	31 488	20 018	16 603	-
	Bay Roberts	3	25 633	18 032	63	90 621	58 756	16 726	38.1
	Bell Island	1	2 534	1 632	1	2 534	1 632	274	-
	Botwood	24	173 193	116 660	24	236 149	159 830	137 329	1.2
	Burgeo	8	9 943	6 097	502	465 043	259 629	9 552	3.1
	Carmanville	1	4 462	3 086	1	4 462	3 086	1 608	-
	Catalina	8	18 449	11 850	9	19 667	13 064	16 799	-
	Clarenville	20	64 046	41 164	15	64 384	42 018	48 252	-
	Come By Chance	8	33 462	24 068	8	47 062	34 602	65 328	-
	Corner Brook	55	295 769	179 599	362	3 584 808	1 884 827	319 413	26.7
	Fortune	6	8 446	6 126	4	7 858	6 054	19 384	-
	Goose Bay	12	65 508	45 001	983	2 770 002	1 515 905	158 817	23.3
	Grand Bank	6	14 892	9 650	7	17 388	12 404	6 131	-
	Harbour Breton	6	14 826	9 512	539	491 858	282 580	4 366	-
	Harbour Grace	6	17 614	10 985	6	17 614	10 985	9 646	-
	Hawkes Bay	3	11 668	7 254	3	11 668	7 254	6 671	-
	Holyrood	34	210 612	149 251	40	261 933	180 956	183 495	0.9
	Lewisporte	21	138 321	98 517	1,111	3 201 417	1 775 757	198 559	11.2
	Long Harbour	15	92 635	45 204	25	117 469	66 205	64 940	-
	Long Pond	15	73 466	49 430	16	77 954	52 598	73 053	5.5
	Marystown	22	75 660	50 119	22	75 660	50 119	43 092	-
	Nfld nes/T-N nda	78	201 523	123 238	11,975	17 589 567	9 314 771	150 981	4.4
	Port Aux Basques	124	2 913 628	2 369 099	1,135	5 637 174	3 671 502	219 403	40.3
	Port Hope Simpson	1	1 657	1 026	361	574 611	298 964	1 210	11.3
	Ramea	9	11 568	7 830	518	492 464	276 544	9 278	-
	St Albans	1	4 490	3 176	1	4 490	3 176	5 050	-
	St Johns	72	475 459	325 842	953	5 030 830	2 713 568	915 367	46.8
	St Lawrence	1	4 462	3 086	1	4 462	3 086	5 250	-
	Stephenville	8	15 853	10 759	3	18 326	15 318	13 473	-
	Total	581	5 056 307	3 774 706	18,699	40 974 135	22 751 053	2 735 404	25.0
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard									
	Charlottetown	260	457 531	318 725	423	977 079	593 493	518 980	4.0
	PEI nes/I-P-É nda	99	36 080	27 514	26	32 091	27 669	60 694	10.2
	Souris	49	15 009	12 993	13	12 597	12 597	26 936	7.6
	Summerside	77	65 738	52 306	19	54 076	48 002	99 614	2.1
	Total	485	574 358	411 538	481	1 075 843	681 761	706 224	4.4
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse									
	Bridgewater	3	1 983	1 467	1	1 395	1 395	1 509	-
	Digby	77	47 298	36 265	30	41 979	41 934	50 692	-
	Halifax	430	2 302 828	1 556 015	589	5 225 081	3 104 309	3 681 159	8.7
	Hantsport	13	8 885	7 132	3	5 109	5 136	8 260	30.5
	Little Narrows	20	404 733	266 745	20	404 733	266 745	455 734	-
	Liverpool	14	13 313	8 167	3	14 054	7 427	10 474	-
	Mulgrave	26	67 263	53 929	2	17 630	17 630	33 011	-

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.3

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port Domestic Shipping, 1989 - Continued

FIGURE 7.3

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port Transport maritime intérieur, 1989 - suite

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				Contain-erized
	Number of move-ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move-ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	
Port	Nombre de mou-vements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mou-vements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu-tentionné	Conte-neurisé
	No.	GRT	NRT	No.	GRT	NRT	(t)	(%)
		JBR	JNR		JBR	JNR		
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse								
North Sydney	117	2 917 448	2 365 149	514	5 069 578	3 338 534	180 481	47.9
NS nes/N-E nda	385	258 637	205 028	112	146 450	139 097	299 822	4.8
Parrsboro	4	4 026	3 722	-	-	-	-	-
Pictou	13	3 871	3 367	1	969	969	6 563	-
Port Hawkesbury	30	294 983	210 701	21	281 625	198 517	308 691	1.5
Pugwash	77	273 438	213 264	42	226 639	179 260	341 082	-
Shelburne	27	17 876	13 211	9	12 286	12 277	19 204	-
Sydney	112	671 544	448 221	99	763 646	508 733	776 347	-
Yarmouth	2	588	72	2	2 252	2 234	1 553	-
Total	1,350	7 288 714	5 392 455	1,448	12 213 426	7 824 197	6 174 581	7.0
New-Brunswick - Nouveau-Brunswick								
Bathurst	3	7 219	6 945	1	6 245	6 245	3 856	-
Belledune	11	65 963	43 835	13	73 981	49 757	74 116	-
Chatham	30	159 138	101 649	33	165 319	106 887	164 107	-
Dalhousie	17	44 093	34 067	9	41 347	33 043	47 873	-
Grand Manan	30	17 584	13 374	10	13 950	13 950	21 329	-
Newcastle	17	128 112	89 331	20	152 884	108 391	109 952	-
NB nes/N-B nda	3	1 983	1 467	1	1 395	1 395	627	-
Saint John	379	1 570 080	1 061 228	218	1 454 293	973 428	1 967 968	1.0
Total	490	1 994 172	1 351 896	305	1 909 414	1 293 096	2 389 828	0.8
Quebec - Québec								
Bancour	23	408 406	291 835	16	265 427	194 772	298 232	-
Baie Comeau	178	2 104 289	1 509 351	370	3 395 667	2 152 305	1 889 110	0.6
Basse Côte-Nord	55	58 757	33 446	81	80 287	45 720	14 731	2.9
Blanc Sablon	11	19 043	12 176	33	30 737	19 430	12 052	1.1
Chandler	5	25 872	17 338	5	25 872	17 338	35 332	-
Chicoutimi	38	213 680	136 536	31	192 178	120 725	205 722	2.5
Forestville	251	531 888	419 932	88	460 932	412 846	672 789	1.2
Gaspé	16	83 233	54 108	23	124 994	76 312	93 784	-
Grindstone	47	429 299	291 808	130	822 742	574 426	395 171	1.7
Havre St-Pierre	80	2 019 560	1 318 132	82	1 978 033	1 287 882	2 636 738	10.2
Matane	18	83 129	54 851	266	2 052 511	1 199 335	373 067	0.1
Mont-Louis	4	22 128	15 745	4	22 128	15 745	33 403	-
Montréal/Contrecoeur	682	5 734 958	3 936 158	803	6 902 284	4 572 895	6 373 386	5.3
New Richmond	10	36 252	29 368	6	34 304	27 968	40 598	-
Paspebiac	5	27 521	16 352	5	27 521	16 352	13 495	-
Pointe-au-Pic	15	39 593	27 207	2	10 046	7 075	8 533	-
Port Alfred	29	150 091	108 638	21	112 842	82 258	150 845	-
Port Cartier	199	2 859 683	2 025 278	142	2 395 930	1 698 599	3 137 022	2.6
Port Menier	9	11 156	6 434	11	12 754	7 336	4 079	0.5
Qué nes/nda	109	179 872	118 251	44	61 657	43 040	30 636	0.4
Québec North/Nord	62	205 019	123 323	116	372 827	219 241	58 016	0.3

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.3

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port Domestic Shipping, 1989 – Continued

Province	Ballast – Sur lest			Cargo – Cargaison			Total tonnage handled	Containerized
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage		
Port	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conteneurisé
	No.	GRT	NRT	No.	GRT	NRT	(t)	(%)
		JBR	JNR		JBR	JNR		
Quebec – Québec								
Québec/Lévis	698	4 750 984	3 282 418	461	3 817 163	2 656 024	4 617 134	3.2
Rimouski	65	334 400	224 498	74	372 382	249 698	285 736	0.1
Rivière-du-Loup	1	4 462	3 086	1	4 462	3 086	6 648	–
Sept-Îles/Pte.-Noire	368	5 371 883	3 832 407	262	3 897 524	2 786 410	5 011 375	1.9
Sorel	322	3 014 915	2 015 759	120	2 321 150	1 541 042	3 149 078	9.0
St Augustin	15	18 574	10 510	40	29 004	17 162	5 430	4.3
Ste-Anne-des-Monts	2	8 924	6 172	2	8 924	6 172	5 153	–
Trois-Rivières	93	907 555	608 545	51	656 014	457 162	637 739	–
Valleyfield	17	121 528	80 632	7	122 592	84 188	87 435	–
Total	3,427	29 776 654	20 610 294	3,297	30 610 888	20 592 544	30 282 470	4.1
Ontario								
Amherstburg	45	230 803	162 033	35	191 769	132 908	247 120	1.8
Badgeley Island	11	178 022	122 521	11	177 993	122 548	239 905	–
Bath	56	384 450	218 070	69	458 091	252 540	430 055	11.1
Britt	5	26 883	18 792	5	26 883	18 792	25 558	19.5
Cardinal	10	95 282	74 517	–	–	–	–	–
Clarkson	182	2 087 123	1 482 574	167	2 112 755	1 498 191	2 872 268	1.7
Colborne	139	1 801 718	1 282 553	139	1 801 718	1 282 553	2 577 119	1.5
Collingwood	7	59 178	44 213	7	80 245	58 629	68 751	–
Cornwall	12	63 160	39 559	10	62 710	39 371	60 297	–
Courtright	29	647 554	464 253	9	184 283	130 293	97 445	–
Goderich	83	1 369 047	970 737	68	1 004 892	717 568	1 091 577	3.7
Hamilton	349	3 397 742	2 420 213	262	4 342 461	3 128 617	5 771 472	1.3
Kingston	3	19 114	10 148	3	19 114	10 148	14 412	–
Kingsville	42	195 813	139 651	33	19 836	13 746	11 855	0.8
Little Current	6	27 968	19 981	6	27 968	19 981	24 309	18.7
Marathon	7	37 530	23 913	7	37 530	23 913	40 024	–
Meldrum Bay	60	1 149 262	818 741	70	1 334 230	948 088	1 350 076	2.4
Midland	21	307 163	219 538	27	419 853	296 886	515 197	–
Morrisburg	27	153 404	109 529	23	196 647	141 059	229 102	–
Nanticoke	80	1 157 037	809 867	186	3 435 821	2 423 105	4 186 321	0.6
Oakville	17	75 580	51 364	9	49 946	33 169	48 994	–
Ont nes/nda	165	1 132 054	809 637	67	553 001	407 358	494 205	–
Oshawa	36	151 222	102 722	16	127 670	86 498	122 877	–
Owen Sound	15	101 403	76 151	17	143 319	108 605	129 485	–
Parry Sound	30	206 484	144 909	36	279 425	195 554	316 182	7.1
Pelee Island	32	544	384	30	14 270	9 917	4 248	2.3
Pictou	78	686 911	456 637	66	518 151	338 626	500 398	–
Port Colborne	110	867 602	610 243	27	325 554	236 097	373 685	–
Port Credit	4	3 928	1 576	–	–	–	–	–
Port Maitland	10	4 490	3 192	–	–	–	–	–
Port McNicoll	8	140 858	103 438	1	17 848	12 589	21 675	–
Port Stanley	26	129 243	95 615	8	116 249	82 739	68 258	19.5
Prescott	22	243 322	145 180	17	265 734	197 141	278 676	–
Sarnia	362	3 815 975	2 687 294	258	1 996 900	1 391 365	2 212 330	1.7
Sault Ste. Marie	187	1 667 716	1 196 384	149	903 832	605 114	901 036	1.1
Serpent River	15	284 817	206 020	4	72 825	51 224	72 609	–
St Catharines	41	407 935	292 819	–	–	–	–	–

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.3

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port Transport maritime intérieur, 1989 – suite

FIGURE 7.3

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port Domestic Shipping, 1989 - Continued

FIGURE 7.3

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port Transport maritime intérieur, 1989 - suite

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				Contain-erized
	Number of move-ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move-ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	
	Port	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mou-vements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manu-tionné	
	No.	GRT	NRT	No.	GRT	NRT	(t)	
	JBR	JNR		JBR	JNR		(%)	
Ontario								
Thorold	16	176 908	124 294	6	80 157	56 353	73 604	-
Thunder Bay	448	6 798 616	4 902 887	518	8 071 253	5 777 839	9 698 108	1.2
Toronto	274	1 587 208	1 030 536	151	1 114 063	695 388	1 094 411	4.4
Windsor	152	1 666 694	1 186 071	232	2 358 138	1 644 393	2 190 059	1.3
Total	3,222	33 537 763	23 678 756	2,749	32 943 134	23 188 905	38 453 704	1.6
British Columbia - Colombie-								
Britannique								
Alert Bay	21	9 442	9 442	32	29 525	29 525	5 605	-
Bamberton	-	-	-	1	1 211	1 211	2 540	-
Beaver Cove	-	-	-	108	151 607	139 107	651 373	-
Bella Coola	-	-	-	19	75 435	75 435	96 220	-
Blubber Bay	-	-	-	11	7 905	7 905	15 694	-
Britannia Beach	-	-	-	99	171 624	168 974	50 324	-
Broughton Strait	-	-	-	30	10 200	5 400	96	-
Burrard Inlet	-	-	-	194	218 105	217 123	640 273	-
Bute Inlet	4	1 248	1 248	14	18 204	8 863	56 416	-
BC nes/C-B nda	3	936	936	11	17 048	15 014	24 369	-
Campbell River	14	5 813	5 813	187	375 854	350 659	390 214	-
Chatham Sound	-	-	-	1	1 753	1 753	155	-
Chemainus	-	-	-	47	121 718	77 047	139 427	9.9
Courtenay	7	12 299	12 299	57	84 100	73 074	61 092	-
Cowichan Bay	1	312	312	50	73 070	72 727	123 587	-
Crofton	-	-	-	878	894 851	894 656	1 456 904	-
East Coast Vanc Isl	81	39 367	35 632	2,816	2 902 638	2 812 175	5 100 316	-
Esquimalt	-	-	-	31	172 136	167 662	295 948	-
Fitz Hugh Sound	-	-	-	128	165 828	99 666	117 615	-
Fraser River	1	312	312	1,654	1 464 461	1 461 519	3 005 377	-
Gold River	-	-	-	52	410 252	410 236	614 499	-
Hecate Strait	-	-	-	16	113 541	92 345	146 006	-
Howe Sound	-	-	-	2,387	3 008 993	2 746 025	7 460 949	-
Jervis Inlet	36	15 567	15 567	348	797 676	777 020	1 374 683	-
Johnstone Strait	40	12 480	12 480	371	236 712	185 311	459 449	-
Kitimat	11	19 327	19 327	149	368 982	355 740	415 116	-
Knight Inlet	1	312	312	28	20 356	16 348	18 188	-
Ladysmith	-	-	-	16	91 102	68 780	146 027	-
Loughborough Inlet	3	936	936	3	936	936	129	-
Masset	9	15 813	15 813	32	155 362	98 866	192 242	0.1
Menzies Bay	7	2 184	2 184	7	2 184	2 184	131	-
Milbanke Sound	9	15 813	15 813	269	262 478	189 894	225 743	-
Namu	-	-	-	4	12 188	7 820	931	-
Nanaimo	49	70 198	70 198	713	1 069 415	882 810	1 316 659	-
New Westminster	2	624	624	1,495	2 275 036	2 265 277	3 069 847	2.2
North Arm Fraser Riv	2	304	48	2,161	1 555 596	1 540 496	4 747 368	-
Ocean Falls	-	-	-	2	11 544	11 540	18 144	-
Port Alberni	-	-	-	61	435 090	206 207	453 929	-
Port Alice	-	-	-	117	475 136	413 367	479 334	-
Port Hardy	2	624	624	30	78 468	65 364	28 898	-
Port Harvey	-	-	-	5	512	66	57 209	-

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.3

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port Domestic Shipping, 1989 – Concluded

FIGURE 7.3

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port Transport maritime intérieur, 1989 – fin

Province Port	Ballast – Sur lest			Cargo – Cargaison			Total tonnage handled Tonnage total man- tentionné (t)	Contain- erized Conte- neurisé (%)
	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move- ments	Gross register tonnage	Net register tonnage		
	Nombre de mou- vements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mou- vements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre		
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR		
British Columbia – Colombie-Britannique								
Port McNeill	-	-	-	253	110 477	72 717	13 497	-
Port Mellon	-	-	-	153	195 147	195 147	140 054	-
Portland Inlet	-	-	-	-	-	-	9 349	-
Powell River	-	-	-	719	1 341 451	1 008 313	925 305	10.7
Prince Rupert	12	21 084	21 084	236	636 552	609 583	764 961	-
Quatsino	-	-	-	6	17 262	17 262	27 913	-
Queen Charlo. Strait	8	2 496	2 496	62	20 658	12 036	44 813	-
Queen Charlot. Isles	-	-	-	108	492 049	381 998	615 473	2.2
Ragged Island	15	4 680	4 680	15	4 680	4 680	609	-
Rivers Inlet	-	-	-	152	158 132	136 528	186 662	-
Rupert Inlet	-	-	-	6	10 542	10 542	11 416	-
Seymour Inlet	-	-	-	45	75 052	69 604	99 930	-
Skidegate	-	-	-	16	87 584	52 826	76 709	-
Smith Inlet	-	-	-	1	5 772	5 772	9 072	-
Sooke	-	-	-	1	781	781	36	-
Squamish	-	-	-	78	122 351	122 351	135 466	-
Stewart	-	-	-	27	219 829	136 014	291 999	-
Tahsis	-	-	-	4	31 164	22 344	41 335	-
Tasu	-	-	-	22	65 447	65 447	111 538	-
Teakerne Arm	-	-	-	13	84 554	52 770	111 269	-
Texada Island	-	-	-	157	471 102	461 682	789 983	-
Toba Inlet	8	2 496	2 496	28	14 760	7 982	124 303	-
Twin Creeks	-	-	-	5	27 662	27 633	63 139	-
Ucluelet	-	-	-	3	16 926	12 516	25 505	-
Vancouver	155	143 730	143 730	2,565	4 113 743	3 456 473	3 222 407	1.0
Vanguard	1	312	312	1	312	312	3	-
Victoria	-	-	-	241	496 851	462 936	608 493	-
W Coast Van Is North	44	16 618	16 618	212	521 756	507 472	859 423	-
W Coast Van Is South	3	936	936	43	253 457	189 001	348 391	-
Total	549	416 263	412 272	19,806	27 934 885	25 118 849	43 118 079	0.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest								
Frobisher Bay	11	61 547	34 952	11	61 547	34 952	56 889	0.1
NWT nes/TN-O nda	61	315 038	207 700	74	369 299	246 871	94 529	3.5
Total	72	376 585	242 652	85	430 846	281 823	151 418	2.2
Grand Total	10,176	79 020 816	55 874 569	46,870	148 092 571	101 732 228	124 011 708	2.6

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.4

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port, International Shipping, 1989

FIGURE 7.4

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port, transport maritime international, 1989

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison					
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Containerized	
	Port	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conteneurisé
		No.	GRT	NRT	No.	GRT	NRT	(t)	(%)
		JBR	JNR		JBR	JNR			
Newfoundland - Terre-Neuve									
Admirals Beach	4	20 383	9 593	4	20 383	9 593	4 021	-	
Argentia	50	135 071	80 450	65	187 775	119 028	55 123	3.9	
Baie Verte	6	68 041	44 965	6	68 041	44 965	16 306	-	
Bay Bulls	1	1 397	750	1	1 397	750	296	-	
Bay Roberts	1	5 451	3 178	1	5 451	3 178	8 300	-	
Botwood	56	467 145	259 407	54	415 959	236 819	208 067	-	
Burgeo	1	1 592	926	-	-	-	-	-	
Carmarville	1	4 939	3 026	1	4 939	3 026	3 041	-	
Catalina	2	2 639	1 420	-	-	-	-	-	
Clareville	3	25 423	17 724	4	27 957	19 356	20 313	-	
Coley's Point	6	27 460	13 979	6	27 460	13 979	4 695	-	
Come by Chance	116	3 915 119	2 712 196	113	3 856 876	2 671 401	6 266 782	0.3	
Corner Brook	80	658 675	396 784	85	561 491	316 706	357 419	-	
Fortune	811	131 617	44 984	195	28 018	13 259	14 201	-	
Gander	1	12 487	11 030	1	12 487	11 030	698	-	
Gaulthois	3	5 303	3 093	2	2 769	1 461	310	-	
Goose Bay	5	33 390	20 429	5	33 390	20 429	18 713	0.5	
Grand Bank	5	6 841	4 727	1	84	32	3	-	
Harbour Breton	1	93	43	3	5 161	3 307	693	-	
Harbour Grace	21	35 808	17 899	41	53 845	25 975	15 359	0.2	
Hawkes Bay	9	37 590	23 589	9	37 590	23 589	50 525	-	
Holyrood	26	575 905	354 820	21	552 373	343 532	570 087	-	
Lewisporte	10	100 404	56 442	8	86 064	47 680	73 192	-	
Long Harbour	9	196 387	121 614	8	192 050	119 135	171 569	-	
Long Pond	10	29 781	18 220	10	29 781	18 220	46 162	-	
Marystown	5	10 768	6 358	1	106	49	8	-	
Port aux Basques	2	9 000	4 298	3	11 534	5 930	2 549	-	
St Albans	5	32 965	21 137	5	32 965	21 137	9 460	-	
St Anthony	3	3 921	2 382	3	7 208	4 181	7 434	-	
St Barbe Harbour	1	4 490	3 176	1	4 490	3 176	6 000	-	
St George's Harbour	6	131 635	95 365	6	131 635	95 365	163 667	-	
St Johns	232	904 154	435 858	29	120 526	70 708	69 814	-	
St Lawrence	9	38 110	22 531	9	38 110	22 531	51 036	-	
Stephenville	54	449 933	252 556	41	363 496	215 454	187 410	-	
Total	1,555	8 083 917	5 064 949	742	6 921 411	4 504 981	8 403 253	0.3	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard									
Charlottetown	40	753 981	285 698	5	29 760	16 491	23 021	-	
Georgetown	1	7 170	4 381	-	-	-	-	-	
Souris	4	21 762	13 494	4	21 762	13 494	9 229	-	
Summerside	14	41 104	23 936	17	60 454	33 706	43 091	-	
Total	59	824 017	327 509	26	111 976	63 691	75 341	-	

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.4

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port, International Shipping, 1989 – Continued

FIGURE 7.4

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port, transport maritime international, 1989 – suite

Province	Ballast – Sur lest			Cargo – Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Containerized
Port	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conteneurisé
	No.	GRT	NRT	No.	GRT	NRT	(t)	(%)
		JBR	JNR		JBR	JNR		
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse								
Halifax	1,208	14 318 062	7 744 025	1,988	54 428 882	25 321 130	12 631 917	28.7
Hantsport	98	1 248 828	554 590	98	1 248 828	554 590	1 681 383	–
Iona	4	28 183	17 272	4	28 183	17 272	13 308	–
Little Narrows	21	251 086	118 402	21	251 086	118 402	289 773	–
Liverpool	48	208 491	134 365	75	237 165	143 976	168 001	–
Louisburg	2	6 306	3 238	–	–	–	–	–
Lunenburg	8	18 442	10 320	4	4 172	2 518	4 354	–
Mulgrave	9	82 746	53 781	8	108 248	77 648	42 065	–
North Sydney	4	424	196	5	530	245	501	–
Parrsboro	6	12 138	6 315	6	12 138	6 315	14 768	–
Pictou	4	21 336	9 478	–	–	–	–	–
Port Hawkesbury	129	1 883 680	1 123 252	120	1 896 997	1 147 568	2 187 790	–
Pugwash	6	29 067	21 845	5	31 226	26 422	45 314	–
Sheet Harbour	7	17 571	9 704	3	19 578	12 574	12 639	–
Shelburne	12	69 000	36 626	9	39 971	22 371	18 016	–
Sydney	126	2 155 533	1 154 320	64	1 048 476	681 238	1 145 582	–
Weymouth	3	14 432	8 449	3	14 432	8 449	16 544	–
Yarmouth	42	251 529	130 890	14	75 719	35 169	33 051	0.1
Total	1,737	20 616 854	11 137 068	2,427	59 445 631	28 175 887	18 305 006	19.8
New Brunswick – Nouveau-Brunswick								
Bathurst	5	11 064	6 021	5	11 064	6 021	10 063	–
Bayside	20	49 251	26 283	45	78 264	45 241	38 275	–
Belledune	27	318 313	215 770	26	298 736	201 685	288 823	–
Blacks Harbour	77	12 136	8 050	77	12 136	8 050	16 760	–
Campobello	137	6 570	4 090	126	5 540	3 387	2 952	–
Caraquet	2	7 437	3 343	2	7 437	3 343	3 237	–
Chatham	8	66 094	38 990	6	47 528	27 708	26 041	–
Dalhousie	83	1 402 977	817 693	85	1 404 483	835 985	985 676	–
Grand Manan	210	10 768	6 075	194	10 066	5 798	4 580	–
Newcastle	16	127 316	75 440	40	386 538	245 198	229 178	–
Saint John	471	9 184 948	6 179 594	613	11 261 223	7 388 027	12 620 711	1.0
Shippigan	5	25 594	12 435	1	5 120	2 387	20	–
St Andrews	1,357	52 446	33 001	253	40 459	23 893	10 175	–
Welshpool	31	1 612	1 085	23	1 196	805	455	–
Total	2,449	11 276 526	7 427 870	1,496	13 569 790	8 797 528	14 236 945	0.9
Quebec – Quebec								
Bécancour	72	1 008 138	633 549	78	1 149 353	716 953	1 106 644	–
Baie Comeau	191	3 160 665	2 017 808	235	3 809 361	2 468 557	4 345 677	–
Carleton	5	27 315	16 560	5	27 315	16 560	9 938	–
Chandler	14	86 681	48 283	14	86 681	48 283	36 949	–
Chicoutimi	36	335 985	204 405	49	443 036	278 114	294 283	–
Gaspé	30	175 519	99 091	26	186 333	111 735	213 965	–
Grindstone	2	12 162	6 307	1	5 094	2 399	250	–
Groscaouana	84	665 786	378 229	83	664 206	377 697	351 439	–
Havre St-Pierre	18	425 241	283 237	21	489 748	328 641	486 208	–
Lauzon	5	107 577	54 277	2	10 812	6 299	507	3.9

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.4

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port, International Shipping, 1989 – Continued

FIGURE 7.4

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port, transport maritime international, 1989 – suite

Province	Ballast – Sur lest			Cargo – Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Containerized
	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conteneurisé
	No.	GRT	NRT	No.	GRT	NRT	(t)	(%)
Port		JBR	JNR		JBR	JNR		
Quebec – Québec								
Magdalen Islands	2	35 628	25 140	2	35 628	25 140	34 677	–
Mont-Louis	5	26 093	17 779	5	26 093	17 779	31 057	–
Montréal/Contrecoeur	2,247	30 251 822	18 732 205	1,273	22 466 788	13 519 214	13 912 007	37.5
Pointe-au-Pic	17	183 591	105 350	16	165 386	91 911	47 642	–
Port Alfred	162	2 901 005	1 823 267	176	3 010 436	1 879 125	3 525 628	–
Port Cartier	270	10 934 224	7 495 165	407	13 362 268	9 210 120	18 153 449	–
Portneuf	1	11 832	6 820	1	11 832	6 820	11	100.0
Québec/Lévis	512	10 459 421	6 417 699	456	9 870 980	6 512 124	10 740 414	–
Rimouski	3	56 708	38 059	4	61 170	41 145	71 001	–
Sept-Îles/Pte.-Noire	218	10 138 943	6 871 609	341	12 542 071	8 556 634	18 314 025	–
Sorel	134	2 535 628	1 679 682	143	2 684 523	1 786 098	2 212 158	0.7
Trois-Rivières	159	2 081 650	1 269 810	136	1 768 190	1 085 477	1 070 518	–
Valleyfield	28	300 206	187 441	38	442 408	284 653	143 090	1.9
Total	4,215	75 921 820	48 411 772	3,513	73 343 089	47 386 912	75 103 392	7.0
Ontario								
Amherstburg	3,310	1 059 935	633 181	12	48 108	35 532	65 975	–
Badgeley Island	4	64 628	44 456	4	64 657	44 429	85 842	–
Bath	66	465 015	267 471	47	364 604	218 345	320 854	–
Bowmanville	4	82 121	59 924	9	182 606	129 972	160 336	–
Britt	2	9 362	5 268	2	9 362	5 268	10 495	–
Brockville	2	926	642	–	–	–	–	–
Cardinal	2	21 141	15 261	11	112 887	87 171	139 332	–
Clarkson	167	635 274	427 697	84	624 096	447 216	655 524	–
Colborne	1	491	198	–	–	–	–	–
Collingwood	3	31 380	22 734	1	10 061	8 196	12 065	–
Cornwall	12	132 408	87 401	14	187 118	125 137	40 558	–
Courtright	19	424 099	301 343	43	980 091	699 335	1 138 028	–
Gananoque	1,849	574 152	435 886	–	–	–	–	–
Goderich	50	798 800	566 376	67	1 122 551	793 045	1 164 164	–
Hamilton	426	7 020 746	4 867 186	386	6 580 357	4 520 022	6 736 886	–
Kingston	4,826	399 295	330 667	6	59 340	36 642	53 529	–
Kingsville	4	84 788	60 985	6	118 313	84 055	71 529	–
Lakeview	49	1 107 058	807 704	50	1 128 494	824 312	1 333 037	–
Lansdowne	84	5 676	4 324	–	–	–	–	–
Marathon	3	21 102	12 617	3	21 102	12 617	18 670	–
Meldrum Bay	46	802 704	560 304	46	796 034	555 376	796 930	–
Michipicoten	9	195 885	141 707	13	271 488	196 430	248 554	–
Michipicoten Harbour	3	67 155	47 629	7	150 144	105 584	130 587	–
Midland	11	195 315	139 272	–	–	–	–	–
Moosonee	2	246	122	–	–	–	–	–
Morrisburg	2	45 439	31 536	–	–	–	–	–
Nanticoke	312	6 341 342	4 568 926	207	4 066 374	2 958 751	5 345 785	–
Oakville	44	203 990	150 925	46	226 987	166 492	297 976	–
Oshawa	30	239 444	144 697	23	218 880	135 821	132 699	–
Owen Sound	1	10 542	8 144	–	–	–	–	–
Parry Sound	5	69 920	47 038	1	4 997	2 315	353	–
Pelee Island	2	13 794	9 581	1	10 258	6 974	1 533	–
Pictou	44	374 174	247 931	96	978 252	666 803	939 681	–

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.4

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port, International Shipping, 1989 - Continued

FIGURE 7.4

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port, transport maritime international, 1989 - suite

Province	Port	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				Contain-erized (%)
		Number of move-ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of move-ments	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	
		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	
		No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	(t)	
Ontario									
	Port Colborne	73	597 112	451 424	66	791 006	570 792	877 336	-
	Port Credit	1	22 716	16 598	1	22 716	16 598	26 977	-
	Port Matland	4	2 718	1 960	-	-	-	-	-
	Port Stanley	17	155 808	105 498	11	104 080	72 770	70 986	-
	Prescott	88	96 991	70 254	3	52 668	38 035	50 650	-
	Sarnia	472	2 901 152	2 038 531	314	3 106 149	2 173 048	3 479 006	-
	Sault Ste-Marie	297	3 747 934	2 749 733	325	5 126 547	3 733 023	5 320 171	-
	Serpent River	15	237 894	163 969	27	466 176	330 026	538 318	-
	Sombra	4	72 726	51 741	14	270 496	193 335	267 080	-
	Spragge	4	48 026	30 784	6	92 300	62 251	96 834	-
	St Catharines	18	279 173	196 621	12	219 006	155 167	140 780	-
	Thorold	22	330 801	215 891	23	361 473	237 182	312 823	-
	Thunder Bay	388	4 290 506	2 816 244	382	4 074 186	2 610 382	3 689 173	0.2
	Toronto	248	1 581 310	1 059 206	153	1 467 405	993 570	838 697	1.2
	Trenton	1	20 646	14 644	1	20 646	14 644	21 772	-
	Welland	2	38 103	28 271	-	-	-	-	-
	Whitefish	5	42 378	27 500	5	42 378	27 500	46 050	-
	Windsor Ont.	858	2 029 942	1 440 633	333	2 009 995	1 462 567	2 062 152	-
	Total	13,911	37 994 283	26 528 635	2,861	36 564 388	25 556 730	37 739 728	0.1
Manitoba									
	Churchill	8	209 024	129 013	8	209 024	129 013	276 616	-
	Total	8	209 024	129 013	8	209 024	129 013	276 616	-
British Columbia - Colombie-Britannique									
	Beale Cove	62	30 729	18 174	54	236 605	236 159	459 023	-
	Bella Coola	12	104 003	67 143	8	103 415	66 743	37 079	-
	Blubber Bay	48	22 845	11 095	47	192 346	192 212	387 449	-
	Butterfly Bay	3	449	34	3	9 162	9 162	19 051	-
	Campbell River	283	2 484 086	1 463 872	217	2 589 784	1 601 425	883 720	0.3
	Chemainus	61	835 961	413 725	50	746 021	374 062	211 663	-
	Courtenay	1	72	32	1	759	759	850	-
	Cowichan Bay	41	428 905	250 426	15	276 484	167 006	247 163	-
	Crofton	498	4 090 119	2 568 677	297	3 972 158	2 489 973	980 730	0.2
	Esquimalt	31	191 641	125 176	8	16 483	15 834	4 395	-
	Gold River	94	1 278 191	678 531	63	1 270 981	676 885	284 066	-
	Kitimat	215	3 411 836	1 906 124	204	3 531 915	1 973 590	2 132 415	1.2
	Nanaimo	290	4 995 970	2 640 140	243	4 938 192	2 604 538	1 254 636	-
	New Westminster	1,593	9 538 375	4 917 743	923	12 143 921	6 024 389	2 468 876	12.7
	North Arm Fraser Riv	59	32 413	28 727	28	38 458	38 227	118 507	-
	Port Alberni	207	1 619 986	956 543	140	1 952 274	1 319 244	572 035	-
	Port Alice	64	897 171	530 521	51	924 754	569 378	254 735	-
	Port Hardy	33	1 322 777	694 658	12	181 574	117 619	174 209	-
	Port Mellon	62	1 450 005	783 014	64	1 558 851	846 869	201 105	0.9
	Port Simpson	3	47 796	27 648	3	47 796	27 648	13 408	-
	Powell River	445	991 114	701 275	244	1 161 028	901 129	491 249	-
	Prince Rupert	1,133	11 916 235	7 093 239	505	10 178 995	6 102 330	10 835 820	0.1
	Rupert Inlet	1	16 985	10 893	1	16 985	10 893	21 200	-

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

FIGURE 7.4

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port, International Shipping, 1989 - Concluded

FIGURE 7.4

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port, transport maritime international, 1989 - fin

Province	Ballast - Sur lest			Cargo - Cargaison				
	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Number of movements	Gross register tonnage	Net register tonnage	Total tonnage handled	Containerized
Port	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Nombre de mouvements	Jauge brute au registre	Jauge nette au registre	Tonnage total manutentionné	Conteneurisé
	No.	GRT JBR	NRT JNR	No.	GRT JBR	NRT JNR	(t)	(%)
British Columbia - Colombie-Britannique								
Sidney	892	2 191 752	1 020 424	20	2 072	1 694	3 494	-
Sooke	12	3 461	2 710	6	5 228	5 228	7 554	-
Squamish	157	2 699 233	1 472 120	138	2 867 362	1 571 369	851 432	-
Stewart	97	606 613	357 821	48	578 522	364 966	433 298	-
Tahsis	32	774 930	416 277	32	774 930	416 277	134 967	-
Texada	3	423	43	4	12 216	12 216	26 308	-
Texada Island	25	16 664	14 104	13	35 947	35 947	73 028	-
Tilbury Island	3	1 673	1 564	1	2 122	2 122	4 536	-
Vananda	6	3 803	3 100	4	14 025	14 025	23 587	-
Vancouver	5,429	59 489 138	35 940 298	3,946	68 682 505	40 959 178	60 530 235	4.5
Victoria	4,144	20 165 959	13 014 653	211	762 528	599 480	656 960	-
Woodfibre	52	1 090 623	592 326	52	1 092 692	594 662	142 273	-
Total	16,091	132 751 936	78 722 850	7,656	120 919 090	70 943 238	84 941 056	3.6
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest								
Broughton Island	-	-	-	1	4 462	3 086	200	-
Cape Dyer	-	-	-	1	4 462	3 086	125	-
Cornwallis Island	9	165 944	99 780	7	130 314	79 000	195 108	-
Igloodik	-	-	-	3	6 436	4 168	528	-
Nanisvik	3	54 917	35 582	5	95 151	63 036	109 494	-
Rankin Inlet	4	12 612	6 476	-	-	-	-	-
Total	16	233 473	141 838	17	240 825	152 376	305 455	-
Grand Total	40,041	287 911 850	177 891 504	18,746	311 325 224	185 710 356	239 386 792	5.1

Components may not add up to totals due to rounding.

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

**Shipping
in
Canada**

**Le transport
maritime
au Canada**

Part II

Partie II

**Financial and
Operational
Statistics**

**Statistiques
financières et
d'exploitation**

Chapter VIII

Canadian-domiciled Water Transport Carriers, 1988

Introductory Note

The financial and operating statistics presented in this chapter relate only to Canadian-domiciled carriers, owners or operators of water transport vessels. Thus, the data are not comparable with those presented in Part I of this publication, where all activity in domestic and international shipping at Canadian ports is covered.

The text of this chapter analyses the industry for the year 1988. The tables also show revised data for 1987. In 1987, carriers earning less than \$100,000 total gross operating revenues or expenses in the previous year were excluded from the survey universe. The methodology changed in 1988, when carriers earning less than \$250,000 total gross operating revenues or expenses in 1987 were excluded.

Water transport carriers domiciled in Canada engage in a number of activities, from the transport of passengers and cargo, to the towing of barges and log booms, the chartering of vessels, and general harbour operations.

In this chapter, information is presented for three main groups of carriers, which constitute the for-hire (or commercial), private and government sectors of Canadian-based shipping.

For definitions of terms, or information on the survey (Water Transportation Report) methodology, please refer to the "Notes to Users" and the Glossary.

Revenues and Expenses

Some 241 Canadian-domiciled water transport carriers earned revenues totalling \$2.3 billion in 1988, and posted expenses of \$2.8 billion. Overall, the Canadian-based shipping industry has not turned a profit since 1982 (see Figure 8.2A), however, the commercial sector has done so every year (see Figure 8.2B).

In 1988, for-hire carriers posted a profit of \$85 million on total revenues of \$1.4 billion. These commercial carriers represented 74% of all reporting firms.

Private carriers, transporting cargo or passengers for themselves or a parent company, often report no revenue. As a result, total operating costs for private carriers (\$498 million) exceeded their total revenues (\$391 million) in 1988.

Government carriers also had 1988 total expenditures (\$1.0 billion) which greatly exceeded revenues (\$538 million), again because some of these carriers reported little or no revenue.

Revenues and expenditures in 1988 are summarized for all carriers in Figure 8.1.

• Revenues

Revenues earned by Canadian-domiciled marine carriers in all three sectors totalled \$2.3 billion in 1988. For-hire carriers accounted for 59% of total industry revenue, followed by government carriers at 24% and private carriers with 17% (see Figure 8.3).

Chapitre VIII

Transporteurs maritimes établis au Canada, 1988

Introduction

Les statistiques financières et d'exploitation du présent chapitre ne s'appliquent qu'aux transporteurs établis au Canada, propriétaires ou exploitants de navires de transport. Par conséquent, les données ne sont pas comparables avec celles présentées à la Partie I de la présente publication, qui englobe toutes les activités des ports canadiens au titre du transport maritime intérieur et international.

Le texte de ce chapitre analyse l'industrie pour l'année 1988. Les tableaux montrent aussi les données révisées pour 1987. En 1987, les transporteurs gagnant moins de \$100,000 en revenus d'opérations et dépenses bruts dans les années précédentes ont été exclus de l'échantillon de l'enquête. La méthodologie a changé en 1988 lorsque les transporteurs gagnant moins de \$250,000 en revenus d'opérations et dépenses bruts en 1987 ont été exclus.

Les transporteurs par eau établis au pays exercent des activités diverses, depuis le transport de passagers et de fret jusqu'aux opérations portuaires générales, en passant par le touage de chalands et d'estacades flottantes et l'affrètement de navires.

Dans le présent chapitre, les renseignements sont présentés pour trois grands groupes de transporteurs établis au Canada, soit les transporteurs pour compte d'autrui (ou commerciaux), les transporteurs privés et les transporteurs publics.

Pour les définitions des termes ou des renseignements sur la méthodologie de l'enquête (Rapport sur le transport par eau), se reporter aux "Notes aux utilisateurs" et au glossaire.

Recettes et dépenses

Les recettes des 241 transporteurs par eau établis au Canada ont totalisé \$2.3 milliards en 1988 et leurs dépenses, \$2.8 milliards. Dans l'ensemble, l'industrie du transport maritime au Canada n'a pas réalisé de profit depuis 1982 (voir figure 8.2A), mais le secteur commercial en a fait un chaque année (voir figure 8.2B).

En 1988, les transporteurs pour compte d'autrui ont inscrit un profit de \$85 millions sur des recettes totales de \$1.4 milliard. Ces transporteurs commerciaux représentaient 74% des entreprises déclarantes.

Les transporteurs privés, qui transportent du fret ou des passagers pour leur propre compte ou pour celui d'une société mère, souvent ne déclarent aucune recette. Par conséquent, les dépenses d'exploitation totales des transporteurs privés (\$498 millions) ont dépassé leurs recettes totales (\$391 millions) en 1988.

Les transporteurs publics ont également eu des dépenses totales en 1988 (\$1.0 milliard) bien supérieures à leurs recettes (\$538 millions) parce que certains d'entre eux n'ont déclaré à peu près aucune recette.

Les recettes et les dépenses en 1988 sont résumées pour tous les transporteurs à la figure 8.1.

• Recettes

Les recettes des transporteurs maritimes des trois secteurs établis au Canada ont totalisé \$2.3 milliards en 1988. Les transporteurs pour compte d'autrui ont réalisé 59% des recettes totales de l'industrie, suivis des transporteurs publics avec 24% et des transporteurs privés avec 17% (voir figure 8.3).

FIGURE 8.1

Summary Statistics for Canadian-domiciled Carriers, 1988 and 1987

FIGURE 8.1

Statistiques sommaires sur les transporteurs établis au Canada, 1988 et 1987

	For-hire Pour compte d'autrui	Private Pour compte propre	Government Gouvernement	Total 1988	Total 1987
Number of Carriers - Nombre de transporteurs	179	36	26	241	303
Water Transport Revenue - Recettes du transport par eau: (\$'000)					
Domestic Service - Service domestique: (\$'000)					
Atlantic - Atlantique	113,733	10,289	55,728	179,750	203,874
Inland - Eaux intérieures	331,571	23,284 (1)	14,005	368,860	405,486
Pacific - Pacifique	257,838	56,922	153,863	468,623	434,114
Arctic & Mackenzie - Arctique & Mackenzie	53,576	x ¹	5,211	58,786	68,732
International Service - Service International	404,940	264,856	5,924	675,720	598,280
Subsidies and Bareboat Charter Revenues - Subventions et affrètement à coque-nue (\$'000)	72,153 ²	x (2)	201,658	273,811	261,470
Total Water Transportation Revenue - Total des recettes du transport par eau (\$'000)	1,234,938	355,351	436,389	2,026,678	1,971,956
Total Operating Revenue - Total des recettes d'exploitation (\$'000)	1,351,411	390,564	538,166	2,280,141	2,176,795
Vessel Operating Costs - Frais d'exploitation de navires (\$'000)	946,815	409,735	549,490	1,906,041	1,868,150
Total Operating Costs - Total des frais d'exploitation (\$'000)	1,266,548	498,406	1,017,368	2,782,322	2,653,576
Employment - Emploi:					
Number of vessel crew - Nombre d'équipage	6,416	982	7,580	14,978	15,306
Remuneration - Rémunération (\$'000)	272,919	42,387	252,383	567,690	544,088
Number of other employees - Nombre d'autres employés	2,373	456	6,031	8,860	8,566
Remuneration - Rémunération (\$'000)	71,218	19,925	265,589	356,732	340,215
Number of vessels owned and operated - Nombre de navires possédés et exploités	1,099	213	595	1,907	2,001
Property Value - Valeur des biens: (\$'000)					
Original cost - Coût initial	1,570,008	137,447	1,065,373	2,772,828	2,766,850
Accumulated depreciation - Amortissement accumulé	622,992	93,299	471,625	1,187,916	1,093,462
Depreciated Value - Valeur amortie	947,016	44,149	593,747	1,584,913	1,673,388
Fares - Passages:					
Number of passengers - Nombre de passagers	4,969,100	31,227	25,811,156	30,811,483	31,689,130
Number of vehicles - Nombre de véhicules	1,030,858	-	10,911,293	11,942,151	10,907,458

¹ Arctic and Mackenzie revenues have been grouped with inland revenues.

¹ Les recettes de la région de l'Arctique et du fleuve Mackenzie ont été regroupées avec celles des eaux intérieures.

² Private carrier subsidy revenues have been grouped with for-hire subsidy revenues.

² Les subventions des transporteurs pour compte propre ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte d'autrui.

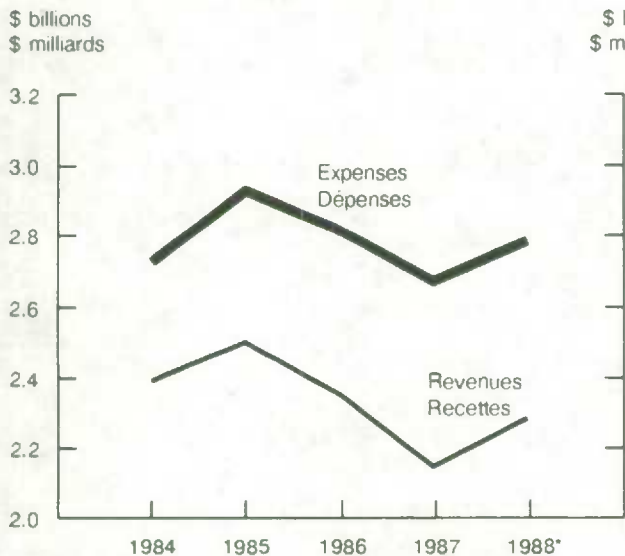
FIGURE 8.2

Operating Revenues and Expenses of Canadian-domiciled Water Transport Carriers, 1984-1988

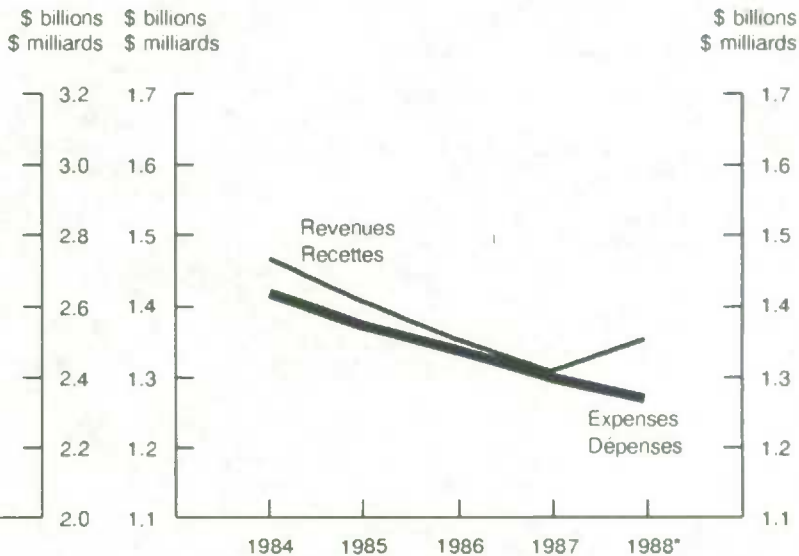
FIGURE 8.2

Recettes et dépenses d'exploitation des transporteurs maritimes établis au Canada, 1984-1988

A: All Carriers
Tous les transporteurs



B: For-hire Carriers
Transporteurs pour compte d'autrui



* Lower revenue threshold of \$250,000
Le seuil des recettes le plus bas est de \$250,000

Major revenue-generating activities carried out by Canadian water transport carriers in 1988 were: transport of commodities (51%); towing of barges and log booms (14%).

Commodity transport revenues were \$1.2 billion in 1988, up 4% from 1987. For-hire carriers earned 61% of industry commodity transport revenues (\$712 million), which was 53% of total 1988 for-hire earnings. Private carriers accounted for a further 25% of the commodity transport total (\$294 million), however, this amount represents a full 75% of private carrier revenues. Government carriers generated 14% of commodity transport revenues (\$155 million), and this activity made up 29% of total government sector earnings.

Overall, towing revenues increased (6%) from the 1987 level. For-hire carriers led the way in receipts from towing activities. At \$272 million, this sector made up 84% of industry towing revenues. The balance (16%) of towing receipts, some \$52 million, accrued to private carriers. Overall 1988 charter revenues decreased 10% from the total posted for 1987, mainly because of a drop in time charter revenue.

All three industry sectors engaged in chartering, and the for-hire sector again dominated with 93% of overall charter revenue. Most of this revenue was from voyage charter arrangements.

Les transporteurs par eau canadiens ont tiré leurs recettes en 1987 principalement du transport de marchandises (51%), du touage de chalands et d'estacades flottantes (14%).

Les recettes provenant du transport de marchandises ont atteint \$1.2 milliard en 1988, en hausse de 4% par rapport à 1987. Les transporteurs pour compte d'autrui ont tiré \$712 millions du transport de marchandises, ce qui a représenté 53% de leurs gains totaux en 1988 et 61% des recettes de l'ensemble de l'industrie au titre du transport de marchandises. Les transporteurs privés sont intervenus pour 25% du total des recettes du transport de marchandises avec \$294 millions, mais ce chiffre représente pas moins de 75% des recettes de ces transporteurs. Les transporteurs publics ont généré 14% des recettes tirées du transport de marchandises (\$155 millions), cette activité étant la source de 29% de leurs gains totaux.

Dans l'ensemble, les recettes de touage ont augmenté (6%) par rapport à 1987. Les transporteurs pour compte d'autrui sont ceux qui ont tiré le plus de recettes du touage, soit \$272 millions ou 84% des recettes de touage de l'industrie. Le reste des recettes de touage (16%), soit quelque \$52 millions, est revenu aux transporteurs privés. Les recettes totales d'affrètement en 1988 ont diminué de 10% comparativement à 1987. Cette diminution était principalement le résultat d'une baisse de recettes à titre d'affrètement de voyage.

Les trois secteurs de l'industrie font de l'affrètement, la part du lion revenant encore une fois aux transporteurs pour compte d'autrui qui ont réalisé 93% des recettes totales à ce titre. L'affrètement à voyage a été la source de la plus grande partie de ces recettes.

FIGURE 8.3

Revenues of Canadian-domiciled Water Carriers, 1988 and 1987

FIGURE 8.3

Recettes d'exploitation des transporteurs établis au Canada, 1988 et 1987

	For-hire Pour compte d'autrui	Private Pour compte propre	Government Gouverne- ment	Total 1988	Total 1987
(\$'000)					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation:					
Water transportation - Transport par eau:					
Transport of Commodities - Transport de marchandises	712,403	294,231	154,661	1,161,294	1,119,511
Domestic Services - Services domestiques	372,742	37,109	153,276	563,127	581,263
International Services - Services internationaux	339,660	257,121	1,385	598,167	538,249
Transport of Passengers - Transport de passagers	40,931	465	79,793	121,189	109,933
Domestic Services - Services domestiques	34,250	465	75,214	109,929	103,390
International Services - Services internationaux	6,681	-	4,579	11,260	6,543
Towing - Touage	272,813	51,754 ³	x ^{2,3}	324,567	307,070
Domestic Services - Services domestiques	261,803	46,478 ³	x	308,280	290,662
International Services - Services internationaux	11,010	5,276	-	16,287	16,408
Bareboat Charter to Others - Affrètement coque- nue à autrui	43,873 (1)	x ¹	8,077	51,950	44,792
Time Charter to Others - Affrètement à temps à autrui	36,774	2,100	277	39,152	85,547
Domestic Services - Services domestiques	27,446	97	277	27,820	77,279
International Services - Services internationaux	9,329	2,003	-	11,332	8,268
Voyage Charter to Others - Affrètement au voyage à autrui	85,693	2,382	x	88,074	69,574
Domestic Services - Services domestiques	50,112	1,967 ³	x ³	52,079	42,028
International Services - Services internationaux	35,580	415	-	35,995	27,546
Other Vessel Revenues - Autres recettes au titre des navires	14,504	4,420	x ²	18,924	18,851
Domestic Services - Services domestiques	11,824	4,420	x	16,244	17,586
International Services - Services internationaux	2,680	-	x	2,680	1,265
Water Transport Subsidies - Subventions	27,948 ¹	(1)	193,581	221,528	216,679
Total Water Transport Revenue - Total, recettes des transports par eau	1,234,938	355,351³	436,389	2,026,678	1,971,957
Services Incidental to Water Transportation - Services auxiliaires du transport par eau	26,276	14,367	22,241	62,885	58,671
Other Transportation Revenues - Autres recettes de transport	30,964 ⁴	-	(4)	30,964	1,532
Non-transportation Revenues - Autres recettes	59,233	20,846	79,536	159,615	144,635
Total Operating Revenue - Total, recettes d'exploitation	1,351,411	390,564	538,166	2,280,141	2,176,795

¹ Private carriers revenues have been grouped with for-hire carrier revenues.

¹ Les recettes des transporteurs pour compte propre ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte d'autrui.

² Other vessel revenues have been grouped with towing.

² Les autres recettes au titre des navires ont été regroupées avec celles du touage.

³ Government carrier revenues have been grouped with private carrier revenues.

³ Les recettes des transporteurs gouvernementaux ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte propre.

⁴ Government carrier revenues have been grouped with for-hire carrier revenues.

⁴ Les recettes des transporteurs gouvernementaux ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte d'autrui.

Other revenue-generating activities of note were water transport subsidies and non-transportation revenues. Subsidies amounting to \$222 million were received mainly by government carriers (\$194 million or 87%). Non-transportation revenues made up 7% of total industry earnings, totalling \$160 million in 1988. Government carriers accounted for 50% of total non-transportation revenues.

The major components of overall revenues earned by for-hire carriers have remained relatively unchanged in recent years (see Figure 8.4). Commodity transport has consistently been the largest source of revenues to for-hire carriers since 1984. Since 1985, chartering and other sources of revenues, including non-transportation revenues have been on the decline, while towing has remained relatively stable.

• Expenses

Total 1988 expenditures in the Canadian-domiciled shipping industry were \$2.8 billion, 5% higher than in 1987. Vessel operating costs amounted to \$1.9 billion, a increase of 2% from 1987. For-hire carriers had vessel operating costs representing 75% of their total expenses, compared to 82% for private carriers, and 54% for government carriers (see Figure 8.6).

Overall, the major operating expense categories were vessel crew wages (20% of total expenditures), purchased transport (14%), and fuel and lubricating oil (9%). Other significant cost items were management expenses (15%), dock and warehouse expenses, (9%) as well as non-transportation costs (6%).

Some 179 for-hire carriers accounted for 50% of vessel operating costs and 46% of total expenditures. There were 36 private carriers reporting 21% of vessel operating costs and 18% of total expenses, while 26 government carriers had 29% of vessel operating costs and 36% of total expenditures.

For-hire carriers have seen considerable fluctuation in major expense items since 1984 (see Figure 8.5). Fuel costs decreased in 1988 because of lower prices.

Employment

There were 23,838 persons employed by Canadian-domiciled carriers in 1988, a marginal decrease from 1987. The composition of the workforce remained essentially unchanged from 1987. (See Figure 8.7).

• Workforce by Occupation

In 1988, vessel crew comprised the largest employment category in each industry sector. The office and administration, and dock and warehouse categories ranked second and third, respectively.

Vessel crew remained the largest occupational category with about 15,000 employees nationally, 2% less than in 1987. Nearly a quarter of the workforce, or 5,500 employees, were engaged in administration, and this is up from about 5,400 in 1987. Government carriers employed 73% of the administration personnel, most of which were based in Ontario.

Les subventions au transport par eau et les recettes autres que les recettes de transport sont également dignes de mention. Les subventions ont totalisé \$222 millions et ont été reçues principalement par les transporteurs publics (\$194 millions ou 87%). Les autres recettes ont constitué 7% des gains totaux de l'industrie, ayant totalisé \$160 millions en 1988. Les transporteurs gouvernementaux ont figuré pour 50% du total des autres recettes.

La ventilation des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui est demeurée à peu près la même ces dernières années (voir figure 8.4). Le transport de marchandises est la principale source de recettes de ces transporteurs depuis 1984. Depuis 1985, l'affrètement et les autres sources de recettes, y compris les activités autres que le transport sont en pertes de vitesse alors que le touage est resté relativement stables.

• Dépenses

Les dépenses de l'industrie canadienne du transport maritime ont totalisé \$2.8 milliards en 1988, une augmentation de 5% par rapport à 1987. Les frais d'exploitation des navires se sont chiffrés à \$1.9 milliard, soit 2% de plus qu'en 1987. Ces frais ont représenté 75% des dépenses totales des transporteurs pour compte d'autrui, contre 82% de celles des transporteurs privés et 54% de celles des transporteurs publics (voir figure 8.6).

Dans l'ensemble, les principaux postes de dépenses au titre des frais d'exploitation des navires ont été les salaires et traitement des équipages (20% des dépenses totales), les services de transport achetés (14%) et le combustible et l'huiles de graissage (9%). Les frais d'administration ont également été un poste important (15%), de même que les frais de quai et d'entrepôt (9%) et les frais autres que les frais de transport (6%).

Les 179 transporteurs pour compte d'autrui ont engagé 50% des frais d'exploitation des navires et 46% des dépenses totales. Les 36 transporteurs privés ont déclaré 21% des frais d'exploitation des navires et 18% des dépenses totales, alors que les 26 transporteurs publics ont supporté 29% des frais des navires et 36% des dépenses totales.

Les principaux postes de dépenses des transporteurs pour compte d'autrui ont considérablement fluctué depuis 1984 (voir figure 8.5). Les dépenses de combustible ont diminué en 1988 en raison d'une baisse des prix.

Emploi

Les transporteurs établis au Canada employaient 23,838 personnes en 1988, ce qui représente une diminution légère par rapport à 1987. La composition de ce groupe de travailleurs est demeurée essentiellement la même qu'en 1987 (voir figure 8.7).

• Main-d'oeuvre par profession

En 1988, les membres d'équipage représentaient la principale catégorie d'emploi dans chaque secteur de l'industrie. Les employés de bureau et d'administration occupaient le deuxième rang et les débardeurs et employés d'entrepôt, le troisième.

Les membres d'équipage forment toujours la principale catégorie professionnelle avec environ 15,000 salariés au pays, 2% de moins qu'en 1986. Près du quart de la main-d'oeuvre, ou 5,500 salariés, s'occupaient d'administration, soit un chiffre supérieur à celui de 1987 (5,400). Les transporteurs publics employaient 73% du personnel d'administration, la plupart en Ontario.

The number of dock and warehouse employees in 1988 increased by about 7% overall, with a substantial (29%) increase in the number of these workers in the Pacific region. Some 2,200 employees in this category represented 9% of the total workforce. Part-time employees and those not in the above categories made up the remaining 1%.

● Workforce by Sector

Government carriers employed 57% of all industry employees in 1988. Over half of these worked as vessel crew and another 29% were employed as office and administration workers.

For-hire carriers employed 37% of industry employees in 1988. Nearly three-quarters of this sector's workforce were employed as vessel crew.

Private carriers employed the remaining 6% of industry workers. The major occupational group in this sector, vessel crew, accounted for 68% of its employees.

● Workforce by Province of Domicile

Employment in the Canadian marine transport industry was concentrated by carriers domiciled in Ontario (with 8,872 employees, or 37% of total employment), British Columbia (31%), New Brunswick (13%) and Québec (11%). By province of domicile and occupation, the largest numbers were vessel crew in Ontario and British Columbia (each accounting for about 20% of total industry employment), and office/administration workers in Ontario (15%).

Fuel and Lubricating Oil

The consumption of fuel and lubricating oil by all industry carriers increased slightly in 1988. The overall cost decreased by 8% (see Figure 8.8).

Fuel oil (consisting of bunker 'C', intermediate, diesel, and gas oil) was the principal type of fuel consumed. There was a marginal increase (3%) in fuel oil consumption in 1988, and gasoline usage decreased by 35% over the same period.

The average industry price per litre for fuel oil decreased from 20.2 cents in 1987 to 17.9 cents in 1988.

Ontario-based shipping firms consumed the most fuel oil at 400 million litres, or 31% of the total. This represents an increase of 9% over 1987 Ontario fuel oil usage. British Columbia, on the other hand, reduced its 1988 fuel oil consumption by 10%, going to 349 million litres from 386 million in 1987. Québec carriers increased fuel consumption by 10% to 371 million litres in 1988.

Fleet Composition

The Canadian-domiciled marine transport fleet consisted of 2,538 vessels in 1988, 3% fewer than in 1987.

For-hire carriers operated 55% of all vessels reported, followed by government carriers with 27% and private carriers with 18%.

The for-hire sector operated 88% of all barges in the industry. In turn, barges comprised about 36% of this sector's vessels, while tugs represented 25%. Another 10% of for-hire vessels are bulk cargo vessels. (See Figure 8.9).

Le nombre de débardeurs et d'employés d'entrepôt en 1988 a augmenté de quelque 7% dans l'ensemble, mais a augmenté substantivement (29%) dans la région du Pacifique. Cette catégorie compte environ 2,200 salariés ou 9% de la main-d'oeuvre totale. Les employés à temps partiel et ceux qui n'appartiennent à aucune des catégories précitées ont constitué le 1% restant.

● Main-d'oeuvre par secteur

Les transporteurs publics employaient 57% des salariés de l'industrie en 1988. Plus de la moitié d'entre eux étaient des membres d'équipage et 29%, des employés de bureau et d'administration.

Les transporteurs pour compte d'autrui employaient 37% des salariés de l'industrie en 1988. Presque les trois quarts des effectifs de ce secteur étaient des membres d'équipage.

Les transporteurs privés employaient le 6% restant de l'effectif de l'industrie. Le principal groupe professionnel dans ce secteur, soit les membres d'équipage, rassemblaient 68% des salariés.

● Main-d'oeuvre par province de domicile

L'emploi dans l'industrie canadienne du transport maritime était concentré par les transporteurs domiciliés en Ontario (avec 8,872 salariés ou 37% de l'emploi total), en Colombie-Britannique (31%), au Nouveau-Brunswick (13%) et au Québec (11%). Une ventilation par province de domicile et par profession montre que les membres d'équipage de l'Ontario et de la Colombie-Britannique étaient les plus nombreux (environ 20% de l'emploi total de l'industrie), suivis par les employés de bureau et d'administration de l'Ontario (15%).

Combustible et huile de graissage

La consommation de combustible et d'huile de graissage par tous les transporteurs de l'industrie n'a que légèrement augmenté en 1988. Les dépenses globales à ce titre aient diminué de 8% (voir figure 8.8).

Le mazout (qui comprend le fuel de soute "C", l'huile intermédiaire, le carburant diesel et le gasoil) a été le principal type de combustible utilisé. En 1987, la consommation de mazout a quelque peu augmenté (3%) et celle de l'essence a diminué de 35%.

Le prix moyen payé par l'industrie pour le litre de mazout est passé de 20.2 cents en 1987 à 17.9 cents en 1988.

Les transporteurs maritimes de l'Ontario ont consommé le plus de mazout, soit 400 millions de litres ou 31% du total. Il s'agit d'une augmentation de 9% par rapport à la consommation de mazout en Ontario en 1987. En Colombie-Britannique par contre, la consommation de mazout en 1988 a baissé de 10% pour se fixer à 349 millions de litres, contre 386 millions de litres en 1987. Les transporteurs domiciliés au Québec ont consommé 371 millions de litres de mazout en 1988, ce qui représente une augmentation de 10%, par rapport à 1987.

Composition de la flotte

La flotte des transporteurs maritimes établis au Canada comptait 2,538 navires en 1988, 3% de moins qu'en 1987.

Les transporteurs pour compte d'autrui exploitaient 55% de tous les navires déclarés. Venaient ensuite les transporteurs publics, avec 27%, et les transporteurs privés, avec 18%.

Le secteur pour compte d'autrui exploitait 88% de tous les chalands de l'industrie. Ces chalands représentaient environ 36% de la flotte de ce secteur et les remorqueurs, 25%. Par ailleurs, 10% des navires des transporteurs pour compte d'autrui sont des vraquiers (voir figure 8.9).

Tankers were important in the private fleet. Nearly 40% of private carrier vessels were tankers. Private carriers operate 76% of all tankers in the industry.

In the government sector, the most prominent category were other vessels, including specialty vessels such as ice breakers, accounting for 69% of government vessels. Ferries and passenger boats represented another 22% of government vessels in 1988.

Property and Equipment

Canadian-domiciled water transport carriers reported 1988 property and equipment valued at an original cost of \$2.8 billion, up from \$2.7 billion in 1987. For-hire carriers, with property and equipment valued at \$1.6 billion, account for 57% of the total. Government carriers and private carriers account for 38% (1.1 billion) and 5% (\$137 million), respectively.

Private carriers appeared to have a disproportionately small share of overall property. This is due, in part, to reporting methods, insofar as private carriers may not report facilities belonging to the parent company, or to headquarters.

Accumulated depreciation in 1988 amounted to \$1.2 billion, resulting in a year-end depreciated value of \$1.6 billion for property and equipment.

Les bateaux-citernes occupaient également une place importante dans la flotte des transporteurs privés. Près de 40% des navires de ces transporteurs étaient des bateaux-citernes. Les transporteurs privés exploitaient 76% de tous les bateaux-citernes de l'industrie.

Dans le secteur public, la première catégorie était celle des autres navires, y compris les navires spécialisés comme les brise-glaces, formaient 69% de la flotte publique. Les traversiers et les paquebots représentaient un autre 22% des navires publics en 1988.

Biens et matériel

Les transporteurs par eau établis au Canada ont déclaré en 1988 des biens et du matériel dont la valeur d'origine atteignait \$2.8 milliards. Le chiffre correspondant en 1987 était de \$2.7 milliards. Les transporteurs pour compte d'autrui, avec des biens et du matériel évalués à \$1.6 milliard, intervenaient pour 57% du total. La part des transporteurs publics était de 38% (\$1.1 milliard) et celle des transporteurs privés, de 5% (\$137 millions).

Les biens des transporteurs privés semblent représenter une proportion excessivement faible du total. Cela s'explique en partie par les méthodes de déclaration puisque les transporteurs privés ne déclarent pas nécessairement les installations appartenant à la société mère ou au siège social.

L'amortissement accumulé en 1988 atteignait \$1.2 milliard et la valeur non amortie en fin d'année des biens et du matériel se chiffrait à \$1.6 milliard.

FIGURE 8.4

Major Sources of Revenues of For-hire Carriers, 1984-1988

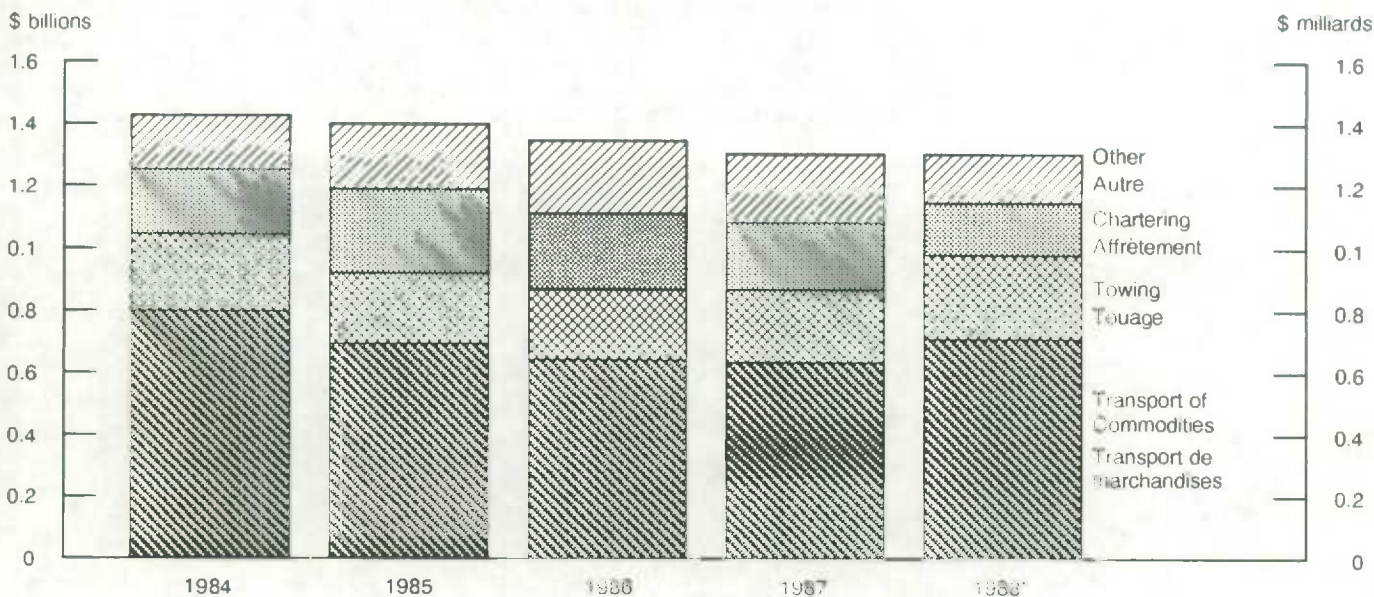


FIGURE 8.4

Sources principales de recettes des transporteurs pour le compte d'autrui, 1984-1988

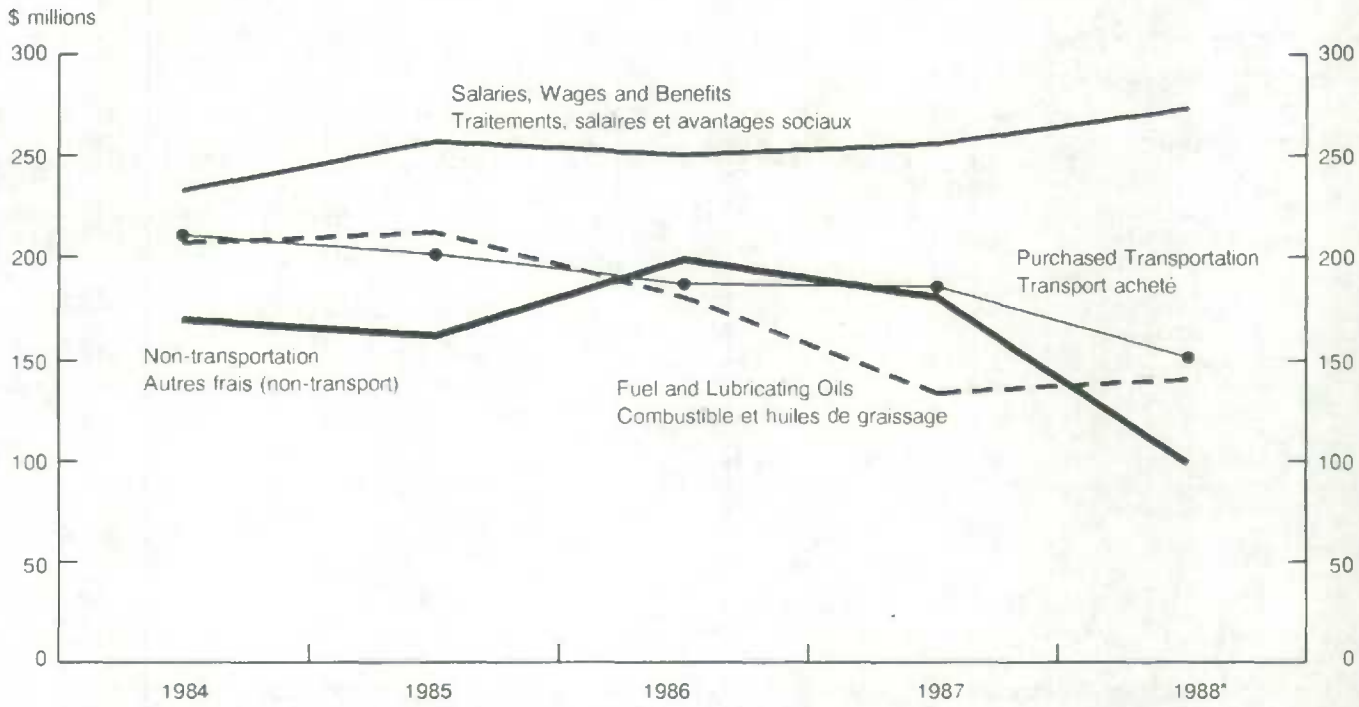
* Lower revenue threshold of \$250,000
Le seuil des recettes le plus bas est de \$250,000

FIGURE 8.5

Major Sources of Expenses of For-hire Carriers, 1984-1988

FIGURE 8.5

Sources principales de dépenses des transporteurs pour le compte d'autrui, 1984-1988



* Lower revenue threshold of \$250,000
Le seuil des recettes le plus bas est de \$250,000

Property and equipment owned by Canadian-domiciled carriers in 1988 consisted of: vessels and floating equipment (\$2.3 billion); terminal property and equipment (\$317 million); other property and equipment (\$98 million) and land (\$26 million).

For more details on property and equipment, refer to Figure 8.10.

Voici la ventilation des biens et du matériel possédés par les transporteurs établis au Canada en 1988: navires et matériel flottant (\$2.3 milliards); biens et matériel de terminus (\$317 millions); autres biens et matériel (\$98 millions); terrains (\$26 millions).

Pour plus de détails sur les biens et le matériel, se reporter à la figure 8.10.

FIGURE 8.6

**Operating Expenses of Canadian-domiciled
Water Carriers, 1988 and 1987**

	For-hire	Private	Government	Total	Total
	Pour compte d'autrui	Pour compte propre	Gouvernement	1988	1987 ¹
	(\$'000)				
Vessel Operating Costs – Frais d'exploitation des navires:					
Vessel crew wages and Salaries – Salaires et traitements des équipages	272,919	42,387	252,383	567,690	544,088
Fuel and lubricating oils – Combustible et huiles de graissage	139,664	32,242	72,214	244,119	266,328
Insurance – Assurance:					
Vessel Insurance – Assurance navire	45,332	4,832	7,708 ¹	57,872	58,748
Cargo Insurance – Assurance marchandise	1,005	61	x ¹	1,067	1,295
Services:					
Agency Fees, Commissions and Brokerage – Droits, commissions et courtage	11,904	1,660	477	14,041	11,004
Berthage and Port Dues – Frais de mouillage et de port	32,824	1,869	754 ²	35,447	28,201
Pilotage – Frais de pilotage	12,035	1,963	x ²	13,998	15,384
Canal Tolls – Droits de canal	10,328	901	x ²	11,229	10,562
Vessel Maintenance and Repairs – Entretien et réparation des navires	132,802	19,780	68,198	220,780	188,026
Depreciation – Amortissement	78,383	8,223	36,258	122,865	126,213
Purchased Transport – Transport acheté:					
Bareboat Charter – Affrètement coque-nue	28,770	2,682	5,180	36,632	27,908
Time Charter – Affrètement à temps	93,756	100,440	x ³	194,196	176,594
Voyage Charter – Affrètement au voyage	13,687	81,748	28,224 ³	123,660	153,416
Towage – Touage	7,505	8,861	x ⁴	16,366	15,157
Other – Autre	5,980	2,252	9,968 ⁴	18,200	20,632
Victuals – Vivres	14,991	1,957	11,059	28,007	31,392
Total Vessel Operating Costs – Total, frais d'exploitation des navires	946,815	409,735	549,490	1,906,041	1,868,150
Dock and Warehouse Expenses – Frais des quais et entrepôts	67,590	49,740	125,540	242,870	231,083
Management Expenses – Frais d'administration	111,019	19,238	300,181	430,439	391,424
Other Transportation Expenses – Autres frais de transport	44,026	1,158	4,450	49,635	14,288
Non-transportation Expenses – Autres frais	97,097	18,534	37,706	153,338	148,631
Total Expenditures – Total, dépenses	1,266,548	498,406	1,017,368	2,782,322	2,653,576

¹ Cargo insurance has been grouped with vessel insurance.

¹ L'assurance marchandise a été regroupée avec l'assurance navire.

² Pilotage and canal tolls have been grouped with berthage and port dues.

² Les frais de pilotage et de droits de canal ont été regroupés avec les frais de mouillage et de port.

³ Time charter has been grouped with voyage charter.

³ Les frais d'affrètement à temps ont été regroupés avec les frais d'affrètement au voyage.

⁴ Towage has been grouped with other.

⁴ Les frais de touage ont été regroupés avec les autres frais de transport acheté.

FIGURE 8.6

**Frais d'exploitation des transporteurs établis au
Canada, 1988 et 1987**

FIGURE 8.7

Number of Employees by Province or Territory and Occupation Group, 1988

	Vessel Crew Equipage	Dock and Warehouse Quais et entrepôts	Office and Administration Bureau et administration	Casual Part-time Occasionnel temps-partiel	Other Autres	Total
For-hire - Pour compte d'autrui:						
Newfoundland - Terre-Neuve	276	6	22	-	-	304
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	297	39	12	1	-	349
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	152	43	41	-	-	236
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	92	6	10	-	-	108
Quebec - Québec	1,566	78	345	98	86	2,173
Ontario	1,826	23	278	119	18	2,264
Manitoba	92	9	10	45	-	156
Saskatchewan	-	-	-	-	-	-
Alberta	225	202	77	4	12	520
British Columbia - Colombie-Britannique	1,882	89	500	94	105	2,670
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-ouest	8	-	1	-	-	9
Total For-hire - Total pour compte d'autrui	6,416	495	1,296	361	221	8,789
Private - Pour compte propre:						
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	9	-	3	-	-	12
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	251	28	21	-	16	316
Quebec - Québec	127	22	20	4	-	173
Ontario	176	19	18	-	13	226
Manitoba	-	-	-	-	-	-
Saskatchewan	-	-	-	-	-	-
Alberta	-	-	-	-	-	-
British Columbia - Colombie-Britannique	419	127	136	6	23	711
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-ouest	-	-	-	-	-	-
Total Private - Total pour compte propre	982	196	198	10	52	1,438
Government - Gouvernement:						
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	141	-	4	-	-	145
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,497	755	365	-	-	2,617
Quebec - Québec	309	-	46	-	-	355
Ontario	2,875	27	3,368	42	70	6,382
Manitoba	16	-	2	-	4	22
Saskatchewan	44	-	1	-	-	45
Alberta	35	-	3	-	-	38
British Columbia - Colombie-Britannique	2,655	761	218	365	-	3,999
Yukon	8	-	-	-	-	8
Northwest Territories - Territoires du Nord-ouest	-	-	-	-	-	-
Total Government - Total, gouvernement	7,580	1,543	4,007	407	74	13,611
All Carriers - Tous les transporteurs						
Newfoundland - Terre-Neuve	276	6	22	-	0	304
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	297	39	12	1	-	349
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	302	43	48	-	-	393
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,840	789	396	-	16	3,041
Quebec - Québec	2,002	100	411	146	86	2,745
Ontario	4,877	69	3,664	161	101	8,872
Manitoba	108	9	12	45	4	178
Saskatchewan	44	-	-	-	0	44
Alberta	260	202	80	4	12	558
British Columbia - Colombie-Britannique	4,956	977	854	465	128	7,380
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-ouest	8	-	1	-	-	9
Total, All Carriers - Total, tous les transporteurs	14,978	2,234	5,501	778	347	23,838

FIGURE 8.7

Nombre d'employés par province ou territoire et par type d'emploi, 1988

FIGURE 8.8

Fuel Consumption and Costs by Province or Territory of Domicile, 1987 and 1988

	Fuel Oil		Gasoline		Lubricating Oil		Other Fuel		Total Cost
	Huile		Essence		Lubrifiants		Autre carburant		Coût total
	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	\$'000
Nfld. - T.-N.									
1987	3 978	1,076	231	46	91	134	-	-	1,257
1988	2 347	1,447	6	4	86	205	-	-	1,655
P.E.I. - I.-P.-É.									
1987	5 300	1,504	-	-	70	103	-	-	1,607
1988	5 700	1,522	-	-	79	102	-	-	1,624
N.-S. - N.-É.									
1987	13 436	3,363	-	-	127	187	-	-	3,551
1988	11 374	2,951	-	-	123	194	-	-	3,144
N.B. - N.-B.									
1987	102 465	23,192	3	2	1 604	2,147	-	-	25,341
1988	113 023	23,424	-	-	1 555	2,056	-	-	25,481
Que.									
1987	337 385	61,444	3 083	950	2 004	2,686	-	-	65,080
1988	371 340	58,857	34	18	1 904	3,051	1	-	61,926
Ont.									
1987	368 340	67,437	3 280	1,634	3 158	4,202	1 058	432	73,705
1988	399 810	57,521	3 332	1,643	3 634	4,203	2 401	767	64,135
Man.									
1987	14 466	2,095	-	-	120	172	1	1	2,269
1988	16 281	1,723	1	-	53	71	1	1	1,795
Sask.									
1987	126	33	11	3	3	4	-	0	41
1988	130	37	5	2	4	5	-	2	45
Alta. - Alb.									
1987	9 643	2,973	-	-	125	158	-	-	3,131
1988	7 499	2,453	-	-	73	112	-	-	2,565
B.C. - C.-B.									
1987	385 571	87,507	170	75	2 271	2,679	13	13	90,275
1988	348 870	78,532	1 048	372	2 749	2,748	41	23	81,674
Y.T. - Yuk.									
1987	110	36	1	-	-	-	1	1	38
1988	108	34	1	1	1	3	1	2	39
N.W.T. - T.N.-O.									
1987	78	34	-	-	-	-	-	-	34
1988	92	35	-	-	-	-	-	-	35
Total									
1987	1 240 899	250,694	6 779	2,710	9 572	12,474	1 072	448	266,325
1988	1 276 572	228,536	4 428	2,039	10 261	12,750	2 445	794	244,120

FIGURE 8.8

Consommation et coûts de carburant selon la province ou le territoire de domicile, 1987 et 1988

FIGURE 8.9

Percentage Distribution of Vessels Operated by Canadian-domiciled Carriers, 1988

	All Carriers Tous les transporteurs	For-hire Pour compte d'autrui	Private Pour compte propre	Government Gouvernement
	%			
Container - Porte-conteneur	0.2	0.3	-	0.1
Roll-on/Roll-off - Roulier	0.4	0.3	0.6	0.1
Cargo - A cargaison diverse	3.2	3.8	3.9	1.1
Tanker - Bateau-citerne	9.4	0.7	36.3	7.8
Bulk - Vraquier	7.0	9.0	9.8	0.1
Tug - Remorqueur	16.1	23.7	13.3	0.1
Barge - Gabare	23.1	35.9	14.1	0.1
Ferry & Passenger - Traversier & Paquebot	10.2	8.1	1.2	22.1
Other ¹ - Autre ¹	30.3	18.1	20.8	67.4
Total	100%	100%	100%	100%
Total	2,538	1,385	478	674

¹ Does not include vessels smaller than 15 Gross Register Tonnes.

¹ Les navires dont la jauge brute au registre est moins de 15 tonnes ne sont pas inclus.

FIGURE 8.9

Répartition de pourcentage des navires opérés par les transporteurs maritimes établis au Canada, 1988

FIGURE 8.10

Value of Property and Equipment, 1988, by Type of Carrier

	For-hire Pour compte d'autrui	Private Pour compte propre	Government Gouvernement	Total
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Vessels and Floating Equipment - Navires et matériel flottant	1,427,207	126,534	778,101	2,331,842
Terminal Property and Equipment - Biens et matériel de terminus	52,787	3,638	260,751	317,176
Other Property and Equipment - Autres biens et matériel	69,941	7,232	20,657	97,830
Land - Terrain	20,073	44	5,863	25,980
Total Property and Equipment - Total des biens et du matériel	1,570,008	137,447	1,065,373	2,772,828
Accumulated Depreciation - Amortissement accumulé	622,992	93,299	471,625	1,187,916
Depreciated Value - Valeur amortie	947,016	44,149	593,747	1,584,912

FIGURE 8.10

Valeur des biens et du matériel, 1988, selon la catégorie de transporteur

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**. 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.

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, (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 for-hire and government carriers reporting less than \$100,000 total gross operating revenues in 1987 and previous years and \$250,000 beginning in 1988. 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.

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.

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**. Un rapport est présenté à Statistiques 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.

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, 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 pour compte d'autrui et les transporteurs publics ayant déclaré des recettes brutes d'exploitation totales de moins de \$100,000 en 1987 et les années précédentes et \$250,000 à partir de 1988. 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.

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 (G.R.T./N.R.T.) 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.

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.

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.

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.

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.

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

Commodity: cargo loaded or unloaded is classified according to a structure based on Statistics Canada's Standard Commodity Classification codes.

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 focussed 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.

Terms Related to Ports (applicable to domestic and international shipping)

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.

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 eastwards, 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.

Net Register Tonnage: the gross register tonnage (as defined above) minus the capacity utilized by propelling machinery, fuel, and personnel accommodation.

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 which 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 which are carriers domiciled in Canada. The domestic service areas are: Atlantic, Pacific, Inland Waters, Mackenzie River, and Arctic.

Terms Related to Area of Operation – Concluded

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 services 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 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 were 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 which 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 and between \$250,000 and \$1 million beginning in 1988.

Establishment: for industrial statistics purposes, an establishment is the smallest industrial 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.

Terms Related to Carriers – Concluded

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 which 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 which 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 which 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 which 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 précisé 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

Marchandise: La cargaison chargée ou déchargée est classée suivant une structure fondée sur les codes de la Classification type des produits.

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^e 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 de déclaration S1 et S4.

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.

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 contigues au continent et aux îles de l'Arctique canadien à l'intérieur de la zone délimitée par le 60^e parallèle de latitude nord, le 141^e 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.

Termes relatifs à la région d'activité - Fin

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 définira 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 intérieures 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 étranger, 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 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 soeur. 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 et entre \$250,000 et \$1 million à partir de 1988.

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 soeur.

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'opération

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 de Statistique Canada.

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 établies 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
 - 50 commodity grouping
50 groupes de marchandises
 - 73 commodity grouping
73 groupes de marchandises
- Foreign origin/destination port
Port étranger d'origine/de destination

Data Elements¹ - Éléments d'information¹

- Tonnage - 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
- G.R.T./N.R.T. - 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
 - Private
Privé
 - Government
Public
- 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

- Revenues/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:

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

February 1991

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:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
12e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Février 1991

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada \$	U.S.A. États- Unis US\$	Other Autres US\$	Titre
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

January 1991

Janvier 1991

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

Then **Canadian Social Trends** is the acquisition for you. A first on the Canadian scene, this journal is claiming international attention from the people who need to know more about the social issues and trends of this country.

Drawing on a wealth of statistics culled from hundreds of documents, **Canadian Social Trends** looks at Canadian population dynamics, crime, education, social security, health, housing, and more.

For social policy analysts, for trendwatchers on the government or business scene, for educators and students, **Canadian Social Trends** provides the information for an improved discussion and analysis of Canadian social issues.

Published four times a year, **Canadian Social Trends** also features the latest social indicators, as well as information about new products and services available from Statistics Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

(Catalogue No. 11-008E) is \$34 annually in Canada, US\$40 in the United States and US\$48 in other countries.

To order, write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

VOUS DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE ?

Alors **Tendances sociales canadiennes** est la publication qu'il vous faut. Première en son genre sur la scène canadienne, cette revue retient l'attention des gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en savoir plus sur les questions sociales de l'heure au pays.

À l'aide d'abondantes statistiques extraites de nombreux documents, **Tendances sociales canadiennes** brosse le tableau de la dynamique de la population canadienne, de la criminalité, de l'éducation, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de plusieurs autres sujets.

Que ce soit pour les analystes de la politique sociale, les analystes des tendances oeuvrant au sein des administrations publiques et du monde des affaires, les enseignants ou encore les étudiants, **Tendances sociales canadiennes** dégage l'information nécessaire à des discussions et des analyses approfondies relativement aux questions sociales.

Tendances sociales canadiennes présente également les plus récents indicateurs sociaux de même que des renseignements relatifs aux produits et services qu'offre Statistique Canada.

TENDANCES SOCIALES CANADIENNES

Ce trimestriel (No 11-008F au catalogue) se vend 34 \$ l'abonnement annuel au Canada, 40 \$ US aux États-Unis et 48 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



TWO SOURCES

OF INTERNATIONAL TRADE

STATISTICS PUBLISHED

EVERY MONTH

DEUX SOURCES

DE DONNÉES SUR LE

COMMERCE INTERNATIONAL

PUBLIÉES CHAQUE MOIS

Follow the direction and patterns of Canada's trade with 200 countries in over 5,000 commodities. Consult **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

These publications give current month totals of value and volume of commodities traded and cumulative totals for the year. And with the recent switch to the "Harmonized System" of commodity coding, international comparisons of trade data are easier because identical products traded internationally are identified by the same code.

Order the publications that manufacturers, international traders, governments, labour and trade associations have come to rely on for up-to-date, comprehensive trade statistics: **Imports by Commodity (H.S. Based)** and **Exports by Commodity (H.S. Based)**.

Mail the enclosed order form to:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

For faster service, using VISA or MasterCard, call
1-800-267-6677.

Exports by Commodity (H.S. Based)
Catalogue No 65-004
Imports by Commodity (H.S. Based)
Catalogue No 65-007

A subscription to either of these publications is \$551 in Canada, US\$661 in the United States and US\$771 in other countries.

All cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada - Publications. For more information about other Statistics Canada publications, contact Statistics Canada Regional Reference Centre nearest you.



Pour connaître les mouvements et la répartition de plus de 5 000 marchandises entre le Canada et 200 pays, consultez **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Ces publications vous donnent les chiffres de la valeur et du volume des échanges de marchandises du mois et les chiffres cumulatifs pour l'année. Grâce à l'adoption du Système harmonisé de codification des marchandises, il est maintenant plus facile de comparer les données sur le commerce international, car les produits identiques échangés entre les pays sont désignés par le même code.

Procurez-vous les deux publications qu'utilisent les fabricants, les importateurs, les exportateurs, les gouvernements ainsi que les associations ouvrières et commerciales pour obtenir des statistiques récentes et complètes sur le commerce: **Importations par marchandise (Base du S.H.)** et **Exportations par marchandise (Base du S.H.)**.

Vous pouvez commander en postant le bon de commande ci-joint à :

Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Pour un service plus rapide, téléphonez au
1-800-267-6677 ;
nous acceptons les cartes VISA et MasterCard.

Exportations par marchandise (Base du S.H.)
n° 65-004 au catalogue
Importations par marchandise (Base du S.H.)
n° 65-007 au catalogue

Un abonnement à l'une ou l'autre de ces publications coûte 551 \$ au Canada, 661 \$ US aux États-Unis et 771 \$ US dans les autres pays.

Veillez faire votre chèque ou mandat poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près.

No other monthly report on the Canadian Economy has this much to offer

Canadian Economic Observer

The most extensive and timely information source for people who want objective facts and analysis on the Canadian Economy... every month

Current economic conditions

Brief, "to the point" a current update summary of the economy's performance including trend analyses on employment, output, demand and the leading indicator.

Feature articles

In-depth research on current business and economic issues: business cycles, employment trends, personal savings, business investment plans and corporate concentration.

Statistical summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

Regional analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International overview

Digest of economic performance of Canada's most important trading partners — Europe, Japan and the U.S.

Economic and statistical events

Each month, CEO also publishes a chronology of current events that will affect the economy, and information notes about new products from Statistics Canada.

Consult with an expert

The names and phone numbers of the most appropriate Statistics Canada contacts are provided with each data table in the statistical summary; not only can you read the data and the analysis, you can talk to the experts about it.

La seule publication à vous offrir autant d'information sur l'économie canadienne

L'Observateur économique canadien

La revue la plus complète et la plus à jour qui soit pour les gens qui désirent des renseignements objectifs et une analyse de l'économie canadienne... chaque mois.

Les conditions économiques actuelles

Résumé bref et incisif de l'actualité économique du mois, comportant l'analyse des tendances de l'emploi, de la production, de la demande et de l'indicateur avancé.

Les études spéciales

Recherche approfondie sur les questions du domaine des affaires et de l'économie : cycles économiques, tendances de l'emploi, épargne personnelle, projets d'investissement et concentration des sociétés.

L'aperçu statistique

Tableaux, graphiques et diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi et des marchés financiers.

L'analyse régionale

Ventilation par province des indicateurs économiques stratégiques.

Le survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Événements économiques et statistiques

Chaque mois, L'OEC publie une chronologie des événements qui influenceront l'économie de même que des renseignements sur les nouveaux produits de Statistique Canada.

Consultez un expert

Les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources figurent à chaque tableau de l'aperçu statistique; non seulement pouvez-vous lire les données et l'analyse, mais vous pouvez de plus discuter du sujet avec les experts de Statistique Canada.



The Canadian Economic Observer

(Catalogue no. 11-010) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free at 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.

L'Observateur économique canadien.

(n° 11-010 au catalogue) coûte 220 \$ l'abonnement annuel au Canada, 260 \$ US aux États-Unis et 310 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.