



Canada

**ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE N° 17**  
**(Geographical Paper No. 17)**

# Étude du port de Québec

*Pierre Camu*

**DIRECTION DE LA GÉOGRAPHIE**  
**Ministère des Mines et des Relevés**  
**techniques, Ottawa**

*Prix: 75 cents*

GB  
131  
G4p  
no.17  
Main  
c.1

This document was produced  
by scanning the original publication.

Ce document est le produit d'une  
numérisation par balayage  
de la publication originale.



Canada

SMRSS/SLCT  
GB 131 G4p no.17 c.1  
Camu, Pierre  
Étude du port de Québec



3 6503 15984744 2

GB  
131  
G4p  
no.17  
c.1

ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE N° 17  
(Geographical Paper No. 17)

LIBRARY  
SURVEY AND MAPPING BR./  
BIBLIOTHÈQUE  
DIRECTION DES LEVES ET DE LA CARTOGRAPHIE  
EMR CANADA

# Étude du port de Québec

*Pierre Camu*

**DIRECTION DE LA GÉOGRAPHIE**  
**Ministère des Mines et des Relevés**  
**techniques, Ottawa**

*Prix: 75 cents*



Vue aérienne de Québec montrant deux des sections les plus importantes du port: au premier plan, les quais en bordure du fleuve (du quai de la Reine à la Pointe-à-Carcy); au fond, le Bassin Louise.

(Photo: A.R.C.)

## TABLE DES MATIÈRES

	Page
INTRODUCTION	
PREMIÈRE PARTIE - LE PORT.	
I.    Aperçu historique . . . . .	2
II.   Description du port . . . . .	4
1-Quelques caractéristiques physiques . . . . .	4
2-Limites du port . . . . .	5
3-Installations portuaires . . . . .	5
4-Structure administrative et financière . . . . .	7
5-Compagnies maritimes qui desservent le port de Québec . . . . .	10
6-Compagnies de débardeurs (arrimeurs) . . . . .	10
DEUXIÈME PARTIE - ÉTUDE DU TRAFIC PORTUAIRE DE 1935-1955.	
I.    Les navires . . . . .	12
II.   Les denrées (1935-1955) . . . . .	14
III.  Les passagers . . . . .	21
TROISIÈME PARTIE - LE TRAFIC DES DENRÉES EN 1955.	
I.    Analyse du trafic dans le port . . . . .	22
II.   L'arrière-pays ou la clientèle portuaire . . . . .	29
III.  Les relations maritimes . . . . .	30
IV.  Les fonctions du port . . . . .	34
CONCLUSION . . . . .	34
BIBLIOGRAPHIE . . . . .	38
APPENDICE	
PREMIÈRE PARTIE: TRAFIC CÔTIER OU DOMESTIQUE . . . . .	41
DEUXIÈME PARTIE: TRAFIC ÉTRANGER . . . . .	55



## PRÉFACE

Ce rapport présente les résultats d'une étude du port de Québec faite par la Division de la géographie, en rapport avec la participation du Canada aux travaux de l'Union Géographique Internationale. En 1952, la Commission des Ports Industriels de cet organisme rappelait aux pays membres le besoin d'accentuer les études sur les ports industriels afin de stimuler davantage la recherche en ce domaine. La Division de la géographie s'est efforcée de donner suite à ces recommandations, surtout lorsque les résultats de ces études peuvent être utiles aux autorités gouvernementales. Le présent rapport est le fruit de cette politique.

A part sa valeur pratique pour ceux que le port de Québec intéresse, nous espérons que cette étude contribuera à l'avancement de la géographie portuaire.

N. L. Nicholson,  
Directeur,  
Division de la géographie.



# ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC

## INTRODUCTION

### Objectif

Au printemps de 1956, le Comité du Port de la Chambre de Commerce de Québec demandait au ministère des Mines et des Relevés techniques de préparer une étude analytique du trafic du port au cours d'une période récente. Le Ministère confia à la Division de la géographie la tâche d'entreprendre cette étude. A la lumière des études précédentes des ports de Trois-Rivières (1951), de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick (1953), et d'Halifax (1954), on analysa tout spécialement le mouvement des denrées dans le port au cours d'une année complète, soit l'année 1955.

A cette fin, on constitua une équipe de recherches à la fin de mai 1956, sous la direction de M. P. Camu et composée de MM. J.-J. Boisvert, L. Michaud, J. Lemieux et C. Roberge.

### Méthode d'enquête

Le travail débuta par l'analyse systématique, au Bureau fédéral de la statistique, à Ottawa, du trafic intérieur ou domestique (cabotage), à partir des déclarations faites par chaque capitaine de navire arrivant à Québec ou en partant. Il fut ainsi possible de compiler les tonnages et la composition des denrées en provenance ou à destination d'autres ports canadiens. Les résultats apparaissent dans l'appendice.

La deuxième partie du travail, entreprise à Québec même dans l'édifice des Douanes, du milieu de juin au milieu d'août 1956, consistait dans l'étude détaillée des "ships manifests", déclarations des capitaines de navires au long-cours, relevant



les tonnages et la composition des denrées en provenance ou à destination des ports étrangers (trafic étranger par opposition à intérieur ou domestique). Les résultats condensés apparaissent dans l'appendice. Enfin, la troisième partie du travail, la synthèse du trafic étranger et intérieur, fut achevée à l'automne de 1956.

### Présentation du rapport

Le rapport lui-même est divisé en trois parties: la première partie contient ce que l'on peut appeler les données fondamentales à la connaissance d'un port, soit un bref aperçu historique, une description des limites et installations portuaires et un aperçu de l'organisation administrative; la deuxième partie est une étude synthétique du trafic du port, de 1935 à 1955; quant à la troisième partie, elle est consacrée à l'étude du trafic en 1955 d'après l'enquête effectuée sur le terrain.

Nous avons incorporé des renseignements additionnels fournis gracieusement par MM. L. Beaudry, i.p., gérant du port, Y. Poisson, secrétaire de la Chambre de Commerce, et le Lt.-col. P. L'Heureux, surintendant des Douanes. Nous les remercions sincèrement de leur collaboration. Nous tenons aussi à exprimer notre gratitude à M. G. Richardson, chef de la Division des transports du Bureau fédéral de la statistique.

## PREMIÈRE PARTIE

### LE PORT

#### I- Aperçu historique

L'histoire du port de Québec a déjà été étudiée plusieurs fois. On connaît le rôle qu'il a joué dans l'histoire économique et commerciale du Canada tout entier, et dans celle de la province de Québec, en particulier. Il fut, jusqu' à l'avènement des chemins de fer, le premier port du pays, la porte d'entrée et de sortie de la

---



---

## ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC

---



---

vallée du Saint-Laurent et des Grands lacs. Il fut également un grand centre de construction navale pendant tout le dix-neuvième siècle et même avant, au temps de la construction des navires en bois.

Deux causes ont, semble-t-il, provoqué assez rapidement le déclin du port à l'époque de la Confédération canadienne. La première cause, prévue depuis longtemps, fut l'ouverture d'un chenal plus profond qui devait permettre aux océaniques de remonter le fleuve vers un point de transbordement situé plus à l'intérieur, c'est-à-dire Montréal. Vers 1865, le chenal était déjà creusé à vingt pieds de profondeur sur une largeur de plus de deux cents pieds. Le déclin du port de Québec et l'essor du port moderne de Montréal débutaient. La deuxième cause, l'apparition des navires en acier, fut plus néfaste que la première encore parce qu'elle faisait perdre à Québec une industrie majeure, celle de la construction des navires en bois qui utilisait beaucoup les services portuaires.<sup>1</sup> En moins de deux ans, le nombre des navires construits à Québec, qui atteignait une moyenne de 72 unités en 1860-1869, passa, en 1870-1872, à une moyenne de 38 navires, pour cesser complètement après 1872.<sup>2</sup>

Le port n'a pas connu par la suite de période aussi brillante. Il devint un port régional, rôle qu'il assume depuis ce temps.

Blanchard, dans son étude de Québec, divise l'histoire du port en cinq grandes périodes:

- 1- de 1608 à 1760: période du régime français, le port s'identifie à la  
Pointe-à-Carcy,

---

<sup>1</sup> A. Faucher: "The decline of shipbuilding at Quebec in the nineteenth century", dans The Canadian Journal of Economics and Political Science, vol. XXIII, no 2, mai 1957, pages 195 à 215.

<sup>2</sup> P. Camu - L'axe économique du Saint-Laurent; de Kingston à Québec, page 22.

- 2- de 1763 à 1852: période de la construction navale; des quais et des jetées de bois sont construits sur les deux rives du fleuve vers l'amont,
- 3- de 1852 à 1863: période où le port de Lévis supplante celui de Québec,
- 4- de 1877 à 1920: période de reconstruction, avec la création du Bassin Louise, de l'élévateur à grain et du quai des immigrants,
- 5- de 1925 à 1931: période de réadaptation, avec l'aménagement de l'Anse-au-Foulon.<sup>1</sup>

Depuis, ajoutons une autre période et appelons-la la période moderne ou contemporaine, période qui n'a pas connu de développement majeur. C'est une période d'entretien et d'attente. Nous arrivons ainsi en 1959 au parachèvement du projet de canalisation et à une évaluation nouvelle des ports du Saint-Laurent. Le port de Québec, plus que les autres, se demande ces jours-ci si son trafic diminuera, se maintiendra ou augmentera.

## II- Description du port

### 1- Quelques caractéristiques physiques

Le port de Québec est situé au point de confluence du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Saint-Charles, à 160 milles en aval de Montréal et à environ 900 milles de l'océan Atlantique. Il est à la fois port de rivière ou fleuve et port d'estuaire. La rade de Québec est bien abritée, protégée contre les forts vents du nord-est par l'île d'Orléans, et contre ceux de l'ouest par la ville haute. Québec est aussi un port de marée, avec des amplitudes moyennes de 19 pieds. Les profondeurs varient ici et là, et le chenal lui-même a 150 pieds de profondeur, en moyenne. Comme les autres ports du Saint-Laurent inférieur, c'est un port saison-

---

<sup>1</sup> R. Blanchard - "Québec, esquisse de géographie urbaine", dans L'Est du Canada Français, pages 231 et 237.

---

---

## ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC

---

---

nier, fermé l'hiver à cause des glaces qui encombrant le fleuve; mais il possède quand même la plus longue saison de navigation. Celle-ci s'étend sur neuf mois de l'année, soit du début d'avril à la fin de décembre. Enfin, la salinité des eaux, encore assez forte jusqu'à l'île d'Orléans, est imperceptible à Québec.

### 2- Limites du port<sup>1</sup>

Gibb fait la distinction dans son rapport entre, d'une part, le port de Québec qui s'étend de Pointe-au-Père, 182 milles en aval, à Portneuf, 32 milles en amont, et le havre de Québec qui va de Cap-Rouge à Montmorency. Ce sont les limites du havre que l'on utilise aujourd'hui lorsqu'on parle du port de Québec, soit à partir d'une ligne, en amont, qui croise le fleuve entre Cap-Rouge et un point vis-à-vis de la rive droite, jusqu'à une ligne, en aval, tracée de l'embouchure de la rivière Montmorency jusqu'à l'église de Sainte-Pétronille sur l'île d'Orléans, et prolongée jusqu'à un point de la rive droite.

Le port lui-même se divise en cinq secteurs: (voir figure 1)

a) le Bassin Louise, b) la section de l'estuaire de la Saint-Charles, c) le vieux port face au fleuve, de la Pointe-à-Carcy au centre maritime du ministère des Transports, d) l'Anse-au-Foulon et, e) les quais le long de la rive droite.<sup>2</sup>

### 3- Installations portuaires

Les installations sont décrites dans le Rapport annuel du Conseil des ports nationaux et, quelquefois, dans l'Annuaire du Canada. Voici, en résumé, ce que

---

<sup>1</sup> I Édouard VIII, Chap. 42, Loi concernant le Conseil des ports nationaux.

<sup>2</sup> Gibb, A. Rapport de l'Enquête sur les Ports nationaux du Canada, 1931-1932, p. 99. Cette division est encore valable aujourd'hui. Le plan détaillé du port apparaît sur la carte hydrographique no 1321, publiée par le Service hydrographique du Canada, ministère des Mines et des Relevés techniques.

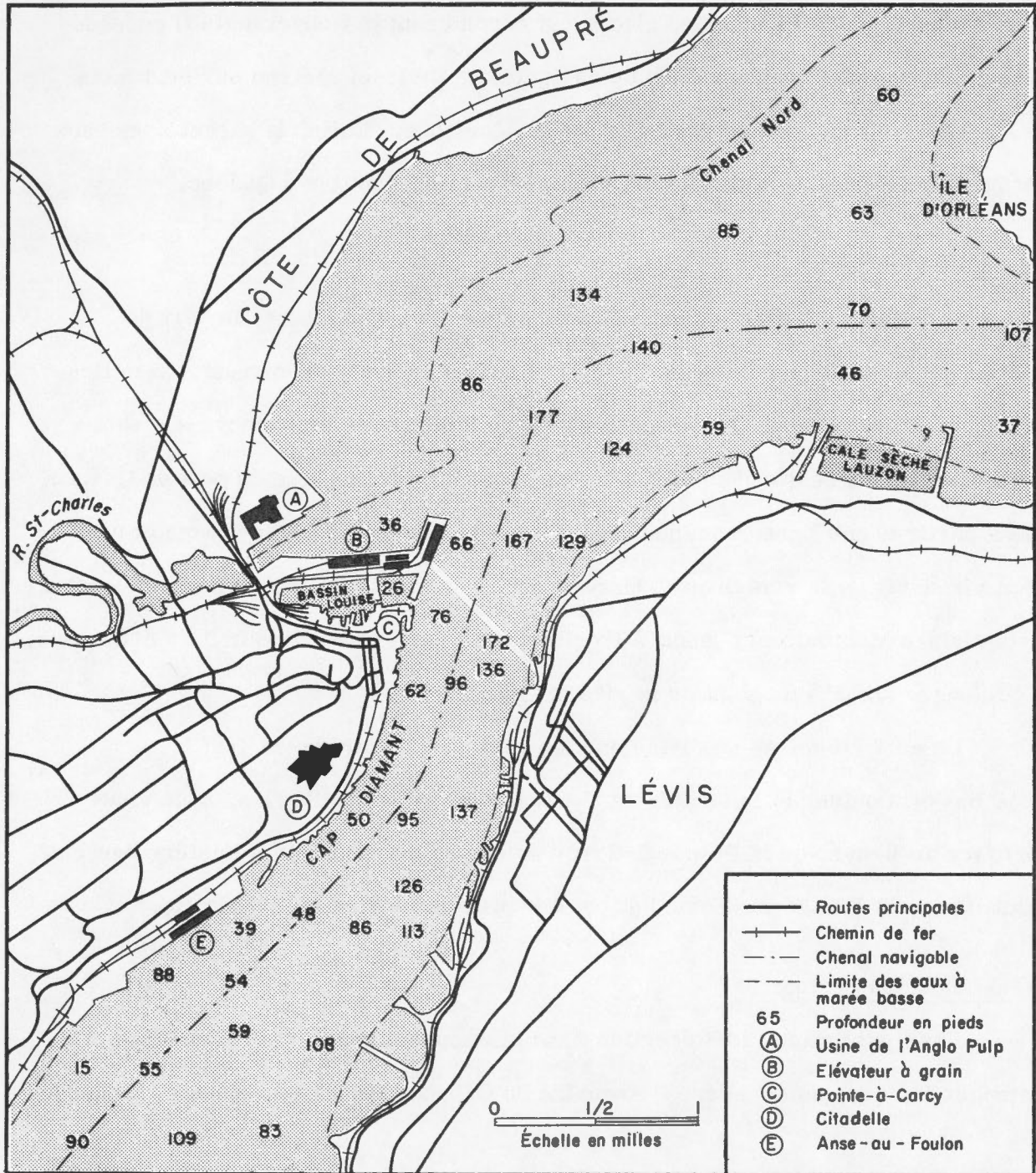


Figure 1. Site du port de Québec

---



---

 ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC
 

---



---

le port de Québec offre:

Chemin de fer (en milles)	23
Nombre de quais, jetées et mûles	39
Postes de mouillage (longueur en pieds)	20,425
Hangars de transit (superficie en pieds carrés)	691,000
Nombre de tours marines pour décharger les navires	3
Entrepôt frigorifique (espace en pieds cubes)	500,000
Entrepôt pour le poisson (capacité en livres)	1,000,000
Élévateur à grain (capacité en millions de boisseaux)	4
Chargement de boisseaux à l'heure (en milliers)	90
Capacité de levée de la grue flottante (en tonnes)	75
Parc à charbon (capacité en milliers de tonnes)	215
Réservoir d'huile et de pétrole (en millions de gallons)	108

#### 4- Structure administrative et financière

Depuis 1805, le port de Québec a relevé de quatre administrations différentes: Trinity House, de 1805 à 1858; la Commission du Port de Québec et Trinity House conjointement, de 1858 à 1876; les Commissaires du port de Québec, de 1876 à 1935; finalement, le Conseil des ports nationaux, de 1936 à nos jours.<sup>1</sup> La dernière administration fut suggérée par sir Alexander Gibb dans son rapport de 1931-1932 sur les ports nationaux du Canada, rapport qui avait bien analysé la structure financière et administrative. On le relit encore avec profit aujourd'hui, bien que certaines de ses conclusions soient dépassées.

Le port de Québec n'a pas connu, depuis 1936, de développement ayant

---

<sup>1</sup> L'administration locale relève du Gérant du port. Le Capitaine du port relève de la Chambre de Commerce locale.

l'ampleur de l'aménagement de l'Anse-au-Foulon; un coup d'oeil dans le rapport annuel du Conseil des ports nationaux nous permet d'évaluer les nouveaux travaux réalisés jusqu'à nos jours. Il s'agit surtout de travaux d'entretien, de réparation et de reconstruction. Le remplacement des locomotives à vapeur par trois locomotives diesels, la reconstruction des hangars 29 et 28, le pavage de voies d'accès, le remplacement de voies ferrées, de centrales électriques de transmission, de chaufferies, etc., voilà le genre de travaux qui furent effectués. Les sommes d'argent dépensées à cet effet se chiffrent à \$3,750,000 en vingt ans (1935-1955) soit 7 p. 100 du montant total de dépenses en immobilisations payées par le Conseil des ports nationaux pour l'ensemble de ses ports et installations portuaires.

Le port de Québec n'est pas, pour le Conseil des ports nationaux, un port qui rapporte. Si l'on compare son revenu d'exploitation à celui des autres ports du Conseil, c'est le port le plus coûteux, à l'exception bien entendu du port de Churchill (Man.), une création voulue et dispendieuse à maintenir.<sup>1</sup> Québec a enregistré un déficit durant les cinq premières années de la nouvelle administration, puis un surplus en 1940 et en 1941, un déficit en 1942, suivi de trois années de surplus, des années de guerre, suivi de trois années déficitaires (1946-1948); enfin, depuis 1949, Québec n'est plus un port déficitaire, sauf en 1952. Les autres ports sont des ports dont les revenus dépassent ordinairement les frais d'exploitation d'année en année.

Mais ce n'est là qu'un aspect de la structure financière d'un port. Nous n'avons pas tenu compte ici des sommes diverses à déduire du revenu, par exemple,

---

<sup>1</sup> Churchill, depuis 1953, est un port dont les recettes dépassent les frais d'exploitation.

---



---

 ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC
 

---



---

le revenu des fonds de réserve transféré à la réserve, les frais divers relatifs au revenu, la réserve de renouvellement et, surtout, les intérêts dus à l'État. Si l'on tient compte de ces frais additionnels qui apparaissent d'ailleurs dans l'état du revenu aussi bien que dans celui du Conseil, on n'est pas surpris d'y apercevoir au bas de la page un déficit annuel pour le port de Québec, aussi bien que pour les ports d'Halifax, de Saint-Jean (N.-B.) et de Chicoutimi.

Les ports coûtent cher; les frais d'entretien, de répartition et de construction montent constamment. Lorsqu'on veut augmenter l'équipement portuaire, construire de nouveaux hangars, agrandir ou simplement draguer les chenaux d'accès plus profondément, il faut emprunter des sommes considérables. Même le port de Montréal qui, à lui seul, rapporte près de 34 p. 100 du revenu total du Conseil des ports nationaux, serait incapable de s'agrandir sans emprunter ailleurs de fortes sommes.<sup>1</sup> Il apparaît de plus en plus difficile pour les grands ports d'être des ports autonomes; il leur faut un appui, un lien de propriété direct, soit municipal, cantonal, provincial ou fédéral.

Le problème financier du port de Québec est celui d'un port qui possède des installations portuaires capables de recevoir un grand nombre de navires, de manipuler sur ses quais de fortes quantités de marchandises, bref, d'être bien plus achalandé qu'il ne l'est présentement. Son trafic n'est que la moitié de ce qu'il devrait être. Réserver un rôle de port régional à un port national, c'est le faire travailler à perte. Un coup d'oeil à la liste des revenus du port nous indique que ce sont les droits perçus pour l'utilisation de l'équipement portuaire (dans le cas de Québec, l'élévateur à grain) qui rapportent le plus, soit 36 p. 100 des recettes d'exploitation, suivi des droits payés pour l'usage des quais, jetées et bassins,

---

<sup>1</sup> Montréal et le pont Jacques-Cartier représentent 56 p. 100 du revenu total net.



26 p.100 en 1955.

5- Compagnies maritimes qui desservent le port de Québec

<u>Compagnie</u>	<u>Ports principaux</u>	<u>Service et fréquence</u>
Alcoa Steamship Co. Inc.	Ports des Antilles, de la Guyane anglaise, etc.	Fret; occasionnel.
Anticosti Shipping Co.	Ports d' Anticosti.	Fret et passagers; 4 fois par mois.
Canada Steamship Lines Ltd.	Ports du fleuve St-Laurent, de la rivière Saguenay et des Grands lacs.	Passagers et fret, grains; régulier.
Canadian National Steamships	Ports des Antilles.	Fret; fréquent.
Canadian Pacific Steamships Limited	Londres, Liverpool, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Le Havre.	Passagers et fret; régulier.
Capo Line	Ports méditerranéens.	Fret; fréquent.
Clarke Steamship Co. Ltd.	Ports du golfe St-Laurent, Labrador, Terre-Neuve, Îles-de-la-Madeleine.	Fret et passagers; régulier.
Cie Générale Transatlantique	Le Havre, Bordeaux, Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Hambourg, Bremen.	Fret; fréquent.
County Line Limited	Le Havre, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Hambourg.	Fret et passagers; occasionnel.
Cunard Steamship Co. Ltd.	Liverpool, Londres, Southampton, Le Havre, Greenock, Glasgow, Avonmouth.	Passagers et fret; régulier.
Flota Mercante Grancolombiana	La Colombie, l'Équateur, Le Venezuela.	Fret, occasionnel.
Greek Line	Southampton, Le Havre, Bremerhaven, Lisbonne, Naples, Le Pirée.	Passagers et fret; régulier.
Furness Lines	Divers.	Croisières pour touristes.

---



---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**


---



---

<u>Compagnie</u>	<u>Ports principaux</u>	<u>Service et fréquence</u>
Head Line	Liverpool, Belfast, Dublin.	Fret; fréquent.
Holland-American Line	Rotterdam.	Croisières pour touristes.
Home Lines Limited	Southampton, Le Havre.	Passagers; régulier.
Manchester Liners Ltd.	Manchester.	Fret et passagers; régulier.
Poseidon Lines	Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Bremen, Hambourg.	Fret et passagers; fréquent.
Saguenay Terminals Ltd.	Le Venezuela, la Colombie, Cuba, Haïti, la République Dominicaine, etc.	Fret et passagers; fréquent.
Swedish American Line	Tampa, Nouvelle-Orléans, Houston, la Havane, la Suède, la Norvège, le Danemark, la Finlande, la Pologne, etc.	Fret et passagers; fréquent.

On remarque, de plus, l'arrivage de pétroliers venant de divers endroits du Canada et de l'étranger, de charbonniers de la Nouvelle-Écosse, de barges transportant du grain en provenance des Grands lacs, et de cabotiers desservant les deux rives du fleuve.

#### 6- Compagnies de débardeurs (arrimeurs)

Les compagnies de débardeurs sont: Albert Baker Ltée, Québec Terminals et Canadian Import Company.

## DEUXIÈME PARTIE

### ÉTUDE DU TRAFIC PORTUAIRE DE 1935 à 1955

L'étude analytique du trafic dans le port de Québec se divise en trois parties:

1) le trafic des navires, 2) le trafic des denrées et cargaisons et 3) le trafic des

passagers. Les trois parties sont basées sur les données statistiques publiées depuis 1936, année où Québec est devenu un port du Conseil des ports nationaux, jusqu'à 1955 inclusivement. On a calculé une moyenne pour les trois dernières années (1953-1955) afin de mieux déterminer les fonctions portuaires.

### I- Les navires

Québec est un port fréquenté par plusieurs sortes de navires. Distinguons trois types qui s'amarrent tous les jours pendant la saison de navigation.

Le plus petit navire est la goélette qui relie Québec aux ports de l'estuaire et du golfe. Elle fait du cabotage régional et rivalise avec le chemin de fer et le camion dans le transport des marchandises générales, du bois à pâte et autres produits. La goélette fait partie du paysage maritime du bas du fleuve.

Le navire des Grands lacs fréquente aussi Québec en assez grand nombre; il relie la vieille capitale aux ports situés en amont, il est complémentaire de la goélette, et il fait aussi du cabotage national (grains, bois, papier, pétrole et ciment) et international (États-Unis).

Enfin, le troisième type de navire, le plus grand à venir à Québec, et que l'on retrouve dans tous les grands ports du monde est le navire océanique, qu'il soit paquebot, cargo-mixte, tramp ou pétrolier. Les océaniques représentent 17 p. 100 du nombre total des navires qui arrivent dans le port de Québec. Il est impossible de séparer les goélettes des navires des Grands lacs; ensemble, ils représentent 83 p. 100 des navires entrés dans le port au cours des trois dernières années.

La jauge nette des navires, cependant, nous indique l'importance des océaniques qui, au cours des trois dernières années, forment 62 p. 100 de la jauge nette totale tandis que les cabotiers et autres sortes de navires représentent 38 p. 100.

Les figures 2A et 2B illustrent ces pourcentages et nous révèlent aussi:

---



---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**


---



---

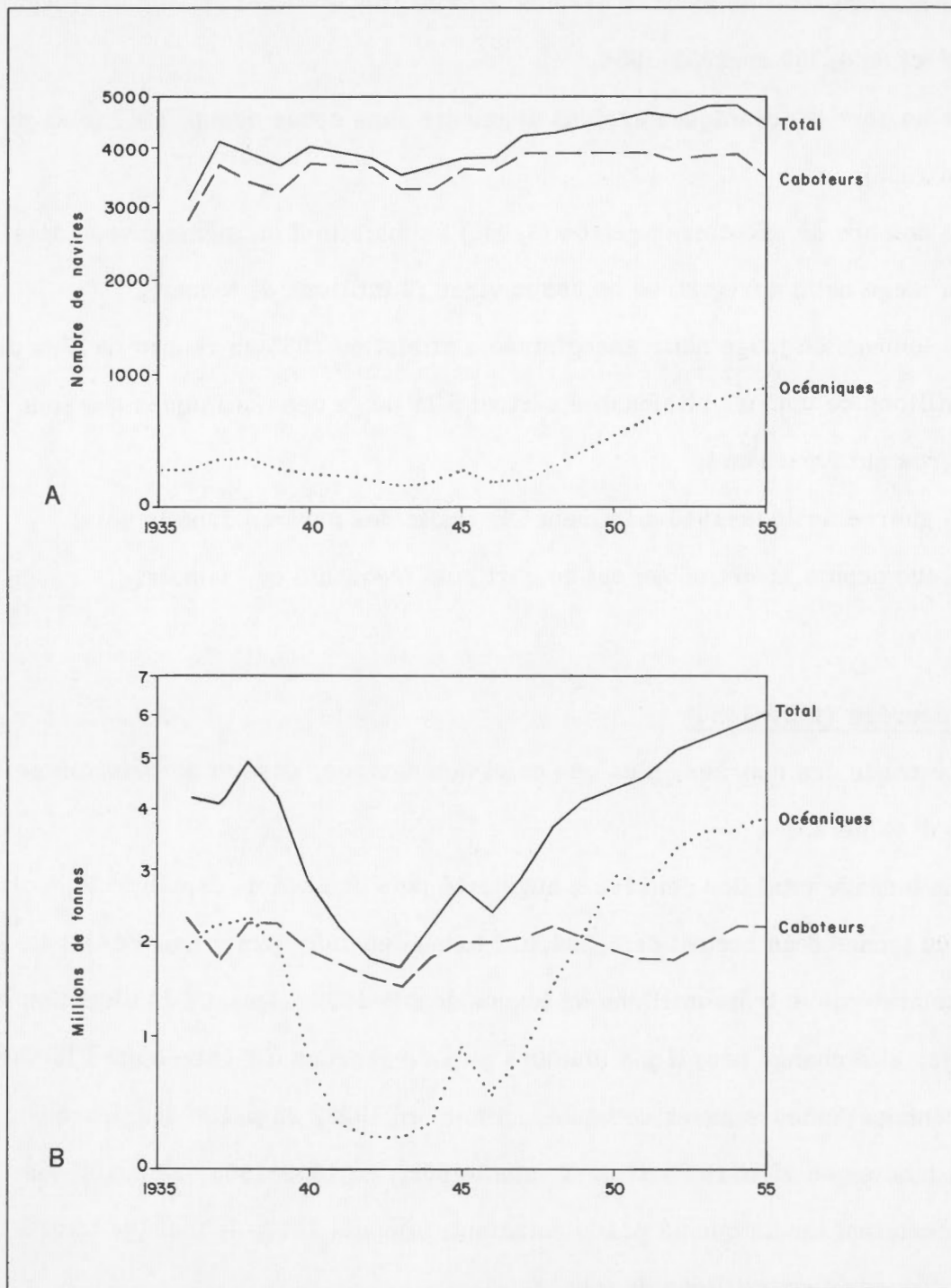


Figure 2. A. Nombre de navires arrivés dans le port de Québec, de 1935 à 1955.  
 B. Jauge nette des navires arrivés dans le port de Québec, de 1935 à 1955.

Rapport annuel des Commissaires du port de Québec, 1935.  
 Rapport annuel du Conseil des ports nationaux, 1936 à 1954.

- a) que le nombre total de navires arrivés dans le port a atteint un sommet inégalé jusqu'ici de 4, 700 en 1953-1954,
- b) que le nombre d'océaniques arrivés augmente sans cesse depuis 1947 (plus de 869 en 1955),
- c) que le nombre de cabotiers arrivés (3, 800) se maintient au même niveau ainsi que la jauge nette enregistrée de ces navires (2 millions de tonnes),
- d) que le tonnage de jauge nette enregistrée a atteint en 1955 un record de plus de six millions de tonnes, attribuable surtout à la jauge des océaniques qui sont plus gros qu'auparavant,
- e) que la guerre de 1939-1945 a influencé le trafic des navires dans le port,
- f) enfin, que depuis 1945 Québec est un port plus fréquenté que jamais.

## II- Les denrées (1935-1955)

Le trafic des denrées, plus que celui des navires, permet de déterminer les fonctions d'un port.

Le tonnage total des denrées a augmenté plus de six fois depuis 1920, soit de 500, 000 tonnes à un record de 3, 396, 923 tonnes en 1955 (voir figure 3A). Le tonnage total dépasse trois millions de tonnes depuis 1952. Quant à la direction de ce tonnage, elle change peu; il y a toujours plus de denrées à l'entrée qu'à la sortie. Le pourcentage demeure assez constant. Ainsi, en 1938, 28 p.100 des denrées sortaient tandis que 72 p.100 entraient dans le port; en 1953-1956, 27 p.100 des denrées sortaient tandis que 73 p.100 entraient. Depuis 1953, le tonnage total à l'entrée dépasse deux millions de tonnes.

Une subdivision du tonnage total, qui nous renseigne un peu plus sur la nature du trafic des denrées, est celle du tonnage intérieur ou domestique (denrées transportées entre ports canadiens et Québec), et du tonnage étranger (denrées transportées

---

---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**

---

---

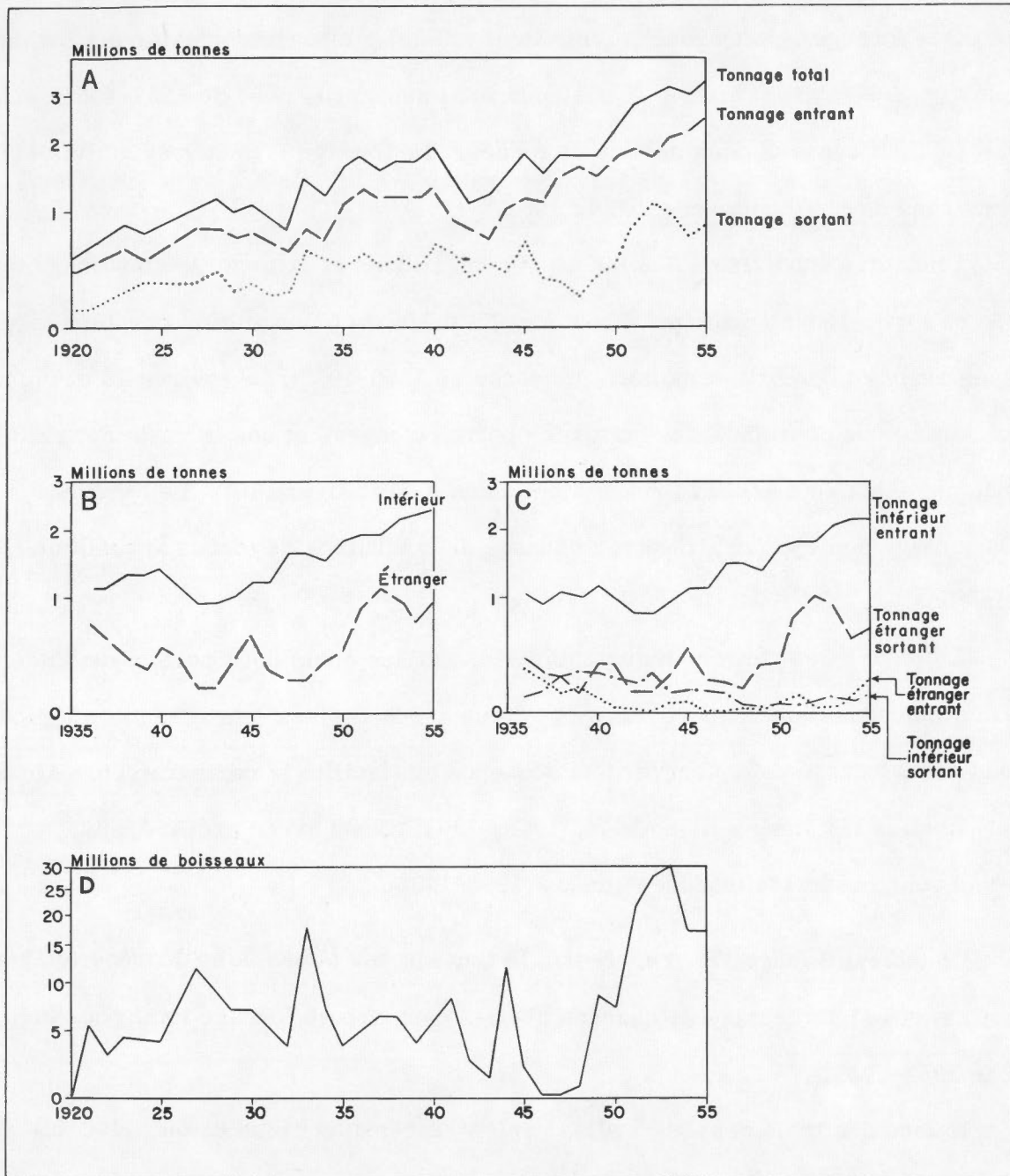
entre ports étrangers et Québec). Voir figure 3B. Le tonnage domestique a toujours été plus considérable; il atteint 71 p.100 du total pendant la période 1953-1955, et depuis 1953, il dépasse deux million de tonnes. Le tonnage étranger se maintient aux environs de 900,000 tonnes depuis 1951.

Une autre subdivision des tonnages domestiques et étrangers, en tonnages entrés et sortis, nous révèle qu'à peu près 70 p.100 du tonnage total consiste en denrées arrivant de ports canadiens (moyenne de 1953-1955), qu' environ 23 p.100 est un tonnage de denrées à destination de ports étrangers et que le reste du trafic est complémentaire des deux tonnages précédents (voir figure 3C). Remarquons que le tonnage domestique à l'entrée dépasse deux millions de tonnes annuellement depuis 1953.

La nature des denrées manutentionnées sur les quais nous permet de discerner plus facilement les fonctions portuaires. Nous avons choisi quelques années typiques et nous avons essayé de conserver une séquence qui facilite la comparaison. Ainsi furent choisies les années 1938, 1944, 1948, 1952. Nous avons préparé une moyenne pour les trois dernières années (1953-1955).

Le tableau I (page 17), représente le tonnage des principales denrées (entrées et sorties) et le pourcentage de chacune d'elles comparé au tonnage total pour la période 1953-1955.

Notons que trois denrées à elles seules représentent plus de 60 p.100 du trafic total: le pétrole combustible, le bois à pâte, et les grains; si nous ajoutons les deux suivantes, le charbon et l'essence, nous atteignons 80 p.100 du tonnage total. Toutes sont des denrées en vrac. Le ciment, les minerais et autres concentrés, le soufre, les rebuts de métaux et la pâte de bois le sont aussi pour former 90 p.100 du trafic total du port de Québec au cours des trois dernières années. Nous avons là un trafic de cargaisons lourdes non emballées, donc de



**Figure 3. A.** Trafic des denrées dans le port de Québec de 1920 à 1955, à l'entrée, à la sortie, au total.  
**B.** et **C.** Détail du trafic des denrées dans le port de Québec de 1935 à 1955 en tonnage étranger ou intérieur.  
**D.** Arrivages de grain dans le port de Québec, de 1920 à 1955, en millions de boisseaux.

Transportation on the Great Lakes, ed. 1937, p. 187.

Rapport annuel des commissaires du port de Québec, 1920 à 1935.

Rapport annuel du Conseil des ports nationaux 1939, 44, 48, 51, 54, 55.

---



---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**


---



---

**TABLEAU I** Tonnage des principales denrées (entrées et sorties) dans le port de Québec, certaines années, en milliers de tonnes.

Denrée	1938	1944	1948	1952	1953-55	Pourcentage du total en 1953-55
Pétrole combustible ...	143.7	93.5	227.3	450.9	659.8	20.2
Bois à pâte .....	178.9	296.5	485.0	544.8	657.6	20.2
Grains .....	233.9	110.2	--	833.8	663.0	20.3
Charbon (bitumineux .. et anthracite) .....	679.8	454.6	589.2	400.8	328.9	10.1
Essence .....	67.7	96.5	188.4	246.0	277.0	8.5
Amiante .....	--	--	38.6	104.6	140.0	4.3
Ciment .....	41.6	41.2	57.5	68.4	109.0	3.3
Papier-journal .....	87.5	1.7	22.3	54.6	118.7	3.6
Minerais .....	16.9	--	--	60.1	83.0	2.5
Soufre .....	--	--	19.7	20.1	23.0 )	
Rebuts de métaux .....	--	--	--	--	20.7 )	
Bois de construction ..	9.7	91.8	20.7	35.0	15.9 )	
Engrais .....	13.5	1.5	11.3	19.4	16.3 )	2.9 app.
Pâte de bois .....	--	54.3	19.9	19.1	17.5 )	
Autres denrées .....	71.0	137.8	49.7	83.3	64.1	2.0
<b>TOTAL .....</b>	<b>1,554.2</b>	<b>1,379.6</b>	<b>1,729.6</b>	<b>2,939.9</b>	<b>3,194.5</b>	<b>97.9</b>
Autres denrées indiquées séparément dans le rapport annuel du C. P. N., mais de faible tonnage...	198.5	45.3	120.7	80.2	68.3	2.1
<b>GRAND TOTAL .....</b>	<b>1,742.7</b>	<b>1,424.9</b>	<b>1,850.3</b>	<b>3,020.1</b>	<b>3,262.8</b>	<b>100.0</b>

Source: Rapport annuel du Conseil des ports nationaux, 1938, 1944, 1948, 1952-1955.  
denrées qui rapportent moins en revenus.

Les denrées qui ont augmenté considérablement depuis 1938 sont le pétrole combustible et l'essence, le bois à pâte, le ciment et le papier-journal. Les tonnages de grains et de charbon fluctuent selon les années, comme dans le port de Montréal, avec la caractéristique particulière qu'à de forts tonnages de grains correspondent



---



---

 DIVISION DE LA GÉOGRAPHIE
 

---



---

de faibles tonnages de charbon et inversement.

Les denrées en transit ou en transbordement appartiennent à la fonction commerciale; c'est le cas du grain, de l'amiante, des minerais et autres concentrés, des autres denrées, des rebuts de métaux, et même du ciment et des produits pétroliers qui arrivent dans le port de Québec comme produits finis et sont redistribués et vendus ensuite dans la ville et la région. Appartiennent à la fonction industrielle, les denrées chargées ou déchargées directement aux usines situées au bord de l'eau, ainsi le bois à pâte, le soufre, la pâte de bois, le papier - journal et les engrais. Le charbon aussi appartient plutôt à la fonction industrielle. Bref, 65 p.100 du tonnage total appartient à la fonction commerciale, et 35 p.100 à la fonction industrielle.

**TABLEAU II** Tonnage des principales denrées entrées dans le port de Québec, certaines années, en milliers de tonnes.

Denrée	1938	1944	1948	1952	1953-55	Pourcentage pour la période 1953-55
Bois à pâte .....	40	191	484	454	657	27.8
Pétrole combustible .....	141	93	221	448	651	27.6
Charbon .....	677	449	587	398	327	13.9
Essence .....	65	94	188	245	274	11.6
Grains .....	141	20	--	90	248	10.5
Ciment .....	41	41	56	67	95	4.0
Soufre .....	--	--	19	20	23)	
Engrais .....	12	--	5	18	15)	
Bois de construction .....	33	24	13	13	4)	
Mélasse .....	--	--	--	2	--)	2.1 app.
Sel .....	7	1	--	--	--)	
Gypse .....	--	--	--	3	8)	
Autres denrées .....	90	126	50	73	60	2.5
<b>TOTAL .....</b>	<b>1,247</b>	<b>1,039</b>	<b>1,623</b>	<b>1,831</b>	<b>2,362</b>	<b>100.0</b>

Source: Rapport annuel du Conseil des ports nationaux 1938, 1944, 1948, 1952-1955.

---



---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**


---



---

En divisant le tonnage total en tonnage d'entrée et de sortie d'après la nature des denrées, nous précisons davantage le rôle de port expéditeur ou receveur et dans quelle proportion. Les tableaux II et III indiquent que les principales denrées reçues sont le bois à pâte, les produits pétroliers, les grains et le charbon, toutes des matières pondéreuses et en vrac, et que les principales denrées expédiées sont les grains -- 50 p. 100 du fret de retour -- le papier-journal et l'amiante.

**TABLEAU III** Tonnage des principales denrées sorties du port de Québec, certaines années, en milliers de tonnes.

Denrée	1938	1944	1948	1952	1953-55	Pourcentage pour la période 1953-55
Grains .....	119	100	15	779	415	46.7
Amiante .....	67	--	38	104	146	16.4
Papier - journal .....	87	1	16	54	118	13.3
Minerais et concentrés n.a.d. ....	--	--	--	57	81	9.1
Rebuts de métaux .....	--	--	--	--	21)	
Pâte de bois .....	138	105	14	17	17)	5.5
Bois de construction ...	9	78	76	21	11)	
Autres denrées .....	75	101	67	98	80	9.0
<b>TOTAL .....</b>	<b>495</b>	<b>385</b>	<b>226</b>	<b>1,130</b>	<b>389</b>	<b>100.0</b>

Source: Même que le tableau précédent.

Enfin, depuis 1953, des relevés statistiques plus détaillés permettent de distinguer entre les tonnages étrangers et les tonnages domestiques. Voici donc pour l'ensemble des années 1953-1955 les tonnages des principales denrées d'après leur provenance.

Sans entrer dans les détails, puisqu'ils nous sont révélés dans le tableau qui suit, une remarque saute aux yeux: les quatres colonnes ne sont pas très bien

---



---

 DIVISION DE LA GÉOGRAPHIE
 

---



---

**TABLEAU IV** Tonnage des principales denrées à l'entrée et à la sortie (trafic étranger et trafic domestique). Moyenne pour la période 1953-55.

Denrée	Etranger à l'entrée	Etranger à la sortie	Domestique à l'entrée	Domestique à la sortie
Pétrole combustible	73,542		578,346	8,010
Bois à pâte			645,253	
Grains		409,988	248,627	
Charbon (bitumineux)				
" (anthracite)	33,999		293,124	
Essence			241,339	
Amiante		139,653		
Ciment			95,624	13,417
Papier - journal		71,037		47,502
Minerais et autres concentrés		80,723		
Soufre			23,089 (1)	
Rebuts de métaux		21,173		
Bois de construction		10,560	4,508	
Engrais	13,828			
Pâte de bois		17,180		
Gypse brut			8,534	
Explosifs		8,997		
Autres denrées	11,357	6,551	24,211	22,113
<b>TOTAL</b>	<b>132,726</b>	<b>765,862</b>	<b>2,162,655</b>	<b>91,042</b>
Autres denrées indiquées séparément dans le rapport annuel du C.P.N. mais de faible tonnage	16,984	8,088	60,280	25,252
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>149,710</b>	<b>773,950</b>	<b>2,222,935</b>	<b>116,294</b>

équilibrées. Les quantités sont disproportionnées. Ce qui manque au port de Québec, c'est un fret de retour pour les cabotiers et les océaniques et un fret d'entrée arrivant des ports étrangers. Ce dernier genre de trafic est trop faible et pas assez

---

<sup>1</sup> Le soufre est ordinairement une matière importée qui devrait être indiquée dans la colonne "Étranger à l'entrée".

---

---

## ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC

---

---

varié. Déjà il nous est possible d'entrevoir le rôle que joue le port de Québec dans son milieu géographique; l'importance des cargaisons de provenance ou de destination domestique ou canadienne limite son rôle à celui d'un port régional. On se sert donc de Québec pour décharger ou charger des matières lourdes et en vrac qui ont intérêt à voyager par eau, matières qui, bien entendu, ont la région immédiate de Québec comme point d'origine ou de destination.

L'étude analytique du trafic des denrées nous permet de tirer les conclusions suivantes:

- 1- que c'est plus un port importateur-receveur (73 p. 100) qu'un port exportateur-expéditeur (27 p. 100),
- 2- que 71 p. 100 des denrées partent ou arrivent de ports canadiens et que 29 p. 100 des denrées partent ou arrivent de ports étrangers,
- 3- que 70 p. 100 du tonnage total consiste en denrées arrivant d'autres ports canadiens,
- 4- qu'environ 23 p. 100 du tonnage total est destiné à des ports étrangers,
- 5- que 65 p. 100 du tonnage total relève de la fonction commerciale et 35 p. 100 de la fonction industrielle,
- 6- que trois denrées à elles seules représentent plus de 60 p. 100 du tonnage total, soit le pétrole combustible, le bois à pâte et les grains; en ajoutant le charbon et l'essence, c'est 80 p. 100 du total,
- 7- que d'après la nature des denrées, la fonction commerciale l'emporte, suivie de la fonction industrielle.

### III- Les passagers

Québec est un terminus pour paquebots océaniques depuis assez longtemps, mais surtout depuis la construction du quai de l'Anse-au-Foulon, une gare maritime

moderne. Premier ou dernier port de mer sur la voie maritime du Saint-Laurent pour les navires qui arrivent d'Europe ou s'y destinent, Québec joue dans ce double cas un rôle de port de vitesse. Cependant, à cause des coûts de plus en plus élevés de dockage et autres, comparativement au nombre limité de passagers susceptibles d'embarquer ou de débarquer à Québec, les compagnies maritimes ont tendance à faire remonter leurs paquebots jusqu'à Montréal.

Le mouvement des passagers est encore élevé; il se chiffre à environ 130,000, le nombre de ceux débarquant étant légèrement plus élevé que celui des passagers s'embarquant (voir figure 4). Le nombre des passagers océaniques est, cependant, plus du double de celui des passagers régionaux. Depuis 1935, les années 1953-1955 ont été les meilleures, avec un record de 131,970 passagers en 1953. Sur ce nombre, 110,611 étaient des clients des paquebots. Québec a toujours été un grand port de débarquement d'immigrants avec des moyennes de 40,000 à 50,000 arrivés par année durant la période 1920-1930. Les arrivages d'immigrants ont repris depuis 1945 en augmentant chaque année.

### TROISIÈME PARTIE

#### LE TRAFIC DES DENRÉES EN 1955

##### I- Analyse du trafic dans le port

L'analyse du trafic des denrées a été basée jusqu'ici sur les données statistiques du Rapport annuel du Conseil des ports nationaux (C.P.N.). Les relevés statistiques du port de Québec sont d'ailleurs compilés d'après les "ships manifests", déclarations faites au service des Douanes à Québec par chaque capitaine de navire qui entre ou sort. Il y a d'autres sources de renseignements, par exemple le "Shipping Report" (S.R.) du Bureau fédéral de la statistique dont les renseignements

## ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC

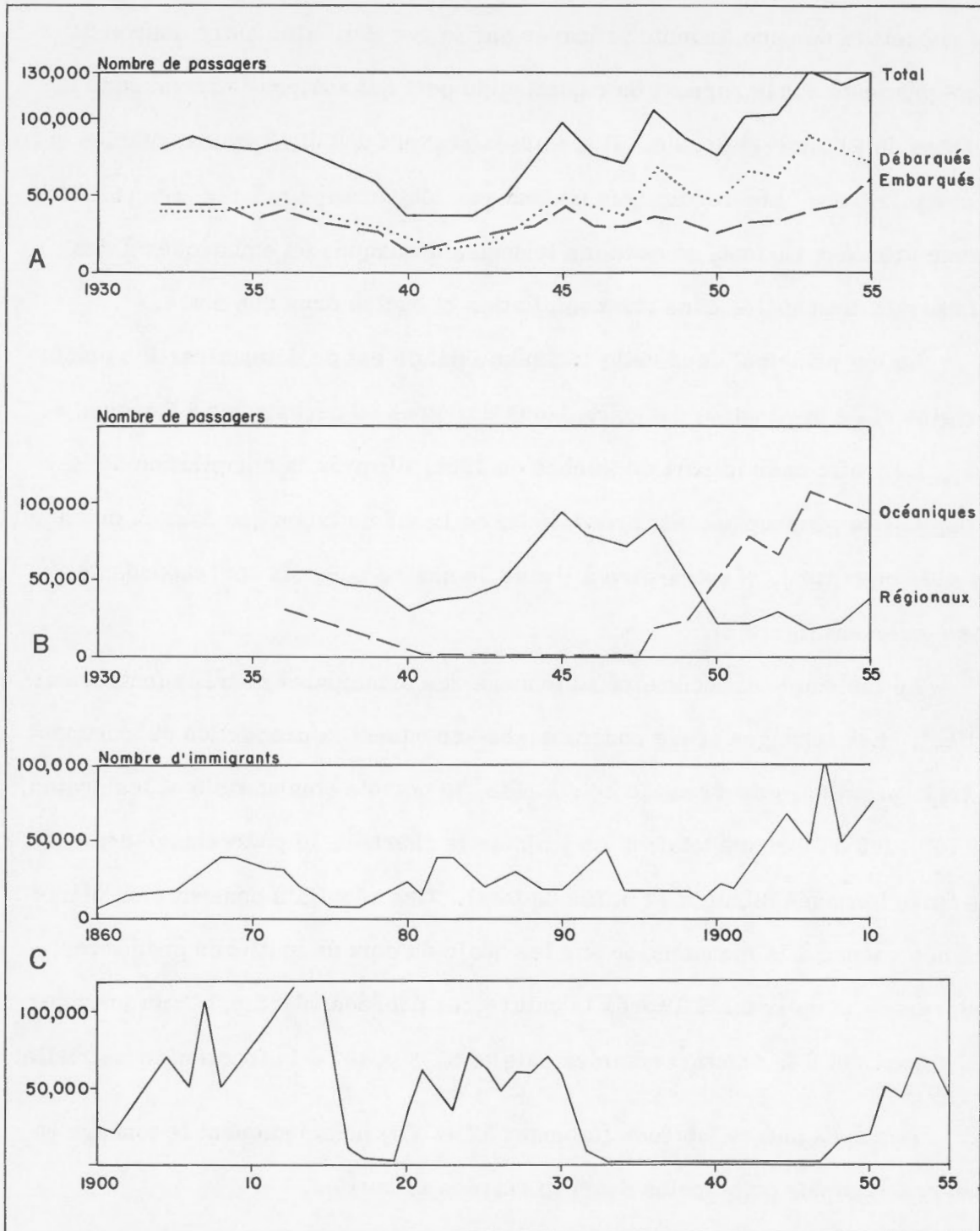


Figure 4. A. Trafic des passagers dans le port de Québec, de 1930 à 1955.  
 B. Détail de la figure précédente.  
 C. Immigrants arrivés dans le port de Québec, période 1860-1955.

Rapport annuel du Conseil des ports nationaux, 1936 à 1955.

sont recueillis sur une formule préparée par le Bureau. Une autre source de renseignements est le rapport du capitaine du port qui analyse le trafic pour la Chambre de Commerce locale. Il y a assez souvent des différences notables entre les compilations. Les recoupages ne sont pas toujours les mêmes, les unités de mesure utilisées varient, et certains tonnages débarqués ou embarqués à des quais privés sont inclus dans une compilation et exclus dans une autre.

Le but principal dans cette troisième partie est de déterminer les points d'origine et de destination des cargaisons chargées ou déchargées à Québec.

Le trafic dans le port de Québec en 1955, d'après la compilation de la Division de la géographie, est présenté ici de la même façon que dans la deuxième partie de ce travail, c'est-à-dire à l'aide de quatre tableaux correspondants (voir également figure 5).

Le tableau V est consacré au tonnage des principales denrées (entrées et sorties). Les tonnages et les pourcentages accentuent la proportion qu'occupent les trois premières denrées, le bois à pâte, le pétrole combustible et les grains, soit 70 p. 100 du tonnage total; si on y ajoute le charbon, le pourcentage des quatre plus forts tonnages monte à 77 p. 100 du total. Ces résultats donnent plus d'importance encore à la manutention sur les quais du port de matières premières, pondéreuses et en vrac. D'après la nature des denrées, 64.2 p. 100 du tonnage total appartient à la fonction commerciale et 35.8 p. 100 à la fonction industrielle.

Les deux autres tableaux (tableaux VI et VII) nous indiquent le tonnage et le pourcentage des principales denrées entrées et sorties.

A l'entrée, les principales denrées sont le bois à pâte, les pétroles, le grain et la farine, le charbon et le ciment, donc des matières premières et des produits manufacturés (pétroles, farine et ciment). Ces cinq denrées forment 96.4 p. 100 du tonnage total.

---



---

 ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC
 

---



---

**TABLEAU V** Tonnage des principales denrées (entrées et sorties) dans le port de Québec, en 1955, en tonnes.

Denrée	1955	Pourcentage du total <sup>1</sup>
1- Bois à pâte	818,696	26.6
2- Pétrole combustible et essence	763,195	24.9
3- Grains et farine	586,493	19.1
4- Charbon	219,708	7.2
5- Amiante	165,973	5.4
6- Papier - journal	122,066	4.0
7- Minerais	109,048	3.5
8- Ciment	105,525	3.4
9- Rebutés de métaux	29,679	
10- Bois d'oeuvre et de construction	25,630	2.2
11- Soufre	12,039	
12- Engrais	497	
13- Autres denrées	113,593	3.7
<b>TOTAL</b>	<b>3,072,142</b>	<b>100.0</b>

Source: Appendice.

A la sortie, les principales denrées sont les grains et la farine, l'amiante, le papier - journal et les minerais et autres concentrés. Les grains à eux seuls représentent 34 p. 100 du tonnage total à la sortie.

Le tableau VIII correspond au tableau IV; il nous renseigne sur le mouvement des cargaisons en 1955. Il est intéressant d'ailleurs de les comparer et de remarquer les changements entre nos résultats et ceux de la moyenne pour une période de 3 ans (1953-1955).

Les remarques faites au sujet du tableau IV s'appliquent ici aussi. Le fret

---

<sup>1</sup> Les pourcentages sont calculés d'après les milliers de tonnes seulement dans les tableaux V, VI, et VII.



---



---

**DIVISION DE LA GÉOGRAPHIE**


---



---

**TABLEAU VI** Tonnage des principales denrées entrées dans le port de Québec en 1955, en tonnes.

Denrée	Tonnage	Pourcentage du total
Bois à pâte	796,621	36.0
Pétrole combustible et essence	726,847	32.8
Grains et farine	293,637	13.3
Charbon	218,161	9.9
Ciment	98,217	4.4
Bois d'oeuvre et de construction	14,088	0.6
Autres denrées	66,193	3.0
<b>TOTAL</b>	<b>2,213,764</b>	<b>100.0</b>

Source: Appendice.

**TABLEAU VII** Tonnage des principales denrées sorties du port de Québec en 1955, en tonnes.

Denrée	Tonnage	Pourcentage du total
Grains et farine	292,856	34.1
Amiante	165,973	19.3
Papier - journal	122,066	14.2
Minerais et concentrés	100,318	11.7
Pétrole combustible	36,348	4.3
Pâte à bois	22,075	
Rebuts de métaux	29,444	7.3
Bois de construction	11,542	
Autres denrées	77,756	9.1
<b>TOTAL</b>	<b>858,378</b>	<b>100.0</b>

Source: Appendice.

de retour est trop faible. Québec est avant tout un port d'entrée de matières premières, un port d'expédition de grains, d'amiante et de quelques minerais.

Reprenons les conclusions pour l'année 1955 seulement, d'après la

---



---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**


---



---

**TABLEAU VIII** Tonnage des principales denrées à l'entrée et à la sortie, d'après la provenance (trafic étranger ou trafic intérieur) en 1955.

Denrée	Etranger à l'entrée	Etranger à la sortie	Intérieur à l'entrée	Intérieur à la sortie
Bois à pâte	37	16, 955	796, 584	5, 120
Pétrole combustible et essence	78, 490	15, 816	648, 357	20, 532
Grains	---	292, 856	293, 637	---
Charbon	9, 168	---	208, 993	1, 547
Amiante	---	165, 973	---	---
Papier - journal	---	122, 066	---	---
Minerais et concentrés	---	98, 638	8, 730	1, 680
Ciment	80	---	98, 137	7, 308
Rebuts de métaux	---	29, 444	235	---
Bois de construction	57	11, 356	14, 031	186
Soufre	12, 039	---	---	---
Engrais	---	273	---	224
Autres denrées	25, 132	27, 949	20, 057	40, 455
<b>TOTAL</b>	<b>125, 003</b>	<b>781, 326</b>	<b>2, 088, 761</b>	<b>77, 052</b>

Source: Appendice.

compilation de la Division de la géographie et remarquons:

- 1- que Québec est plus un port importateur-receveur (72 p. 100) qu'un port exportateur-expéditeur (28 p. 100).
- 2- que 70 p. 100 des denrées partent ou arrivent de ports canadiens et que 30 p. 100 des denrées partent ou arrivent de ports étrangers,
- 3- que 68 p. 100 du tonnage consiste en denrées arrivant d'autres ports canadiens,
- 4- qu'environ 25 p. 100 du tonnage total est destiné à des ports étrangers,
- 5- que 64.2 p. 100 du tonnage total relève de la fonction commerciale et 35.8 p. 100 de la fonction industrielle,

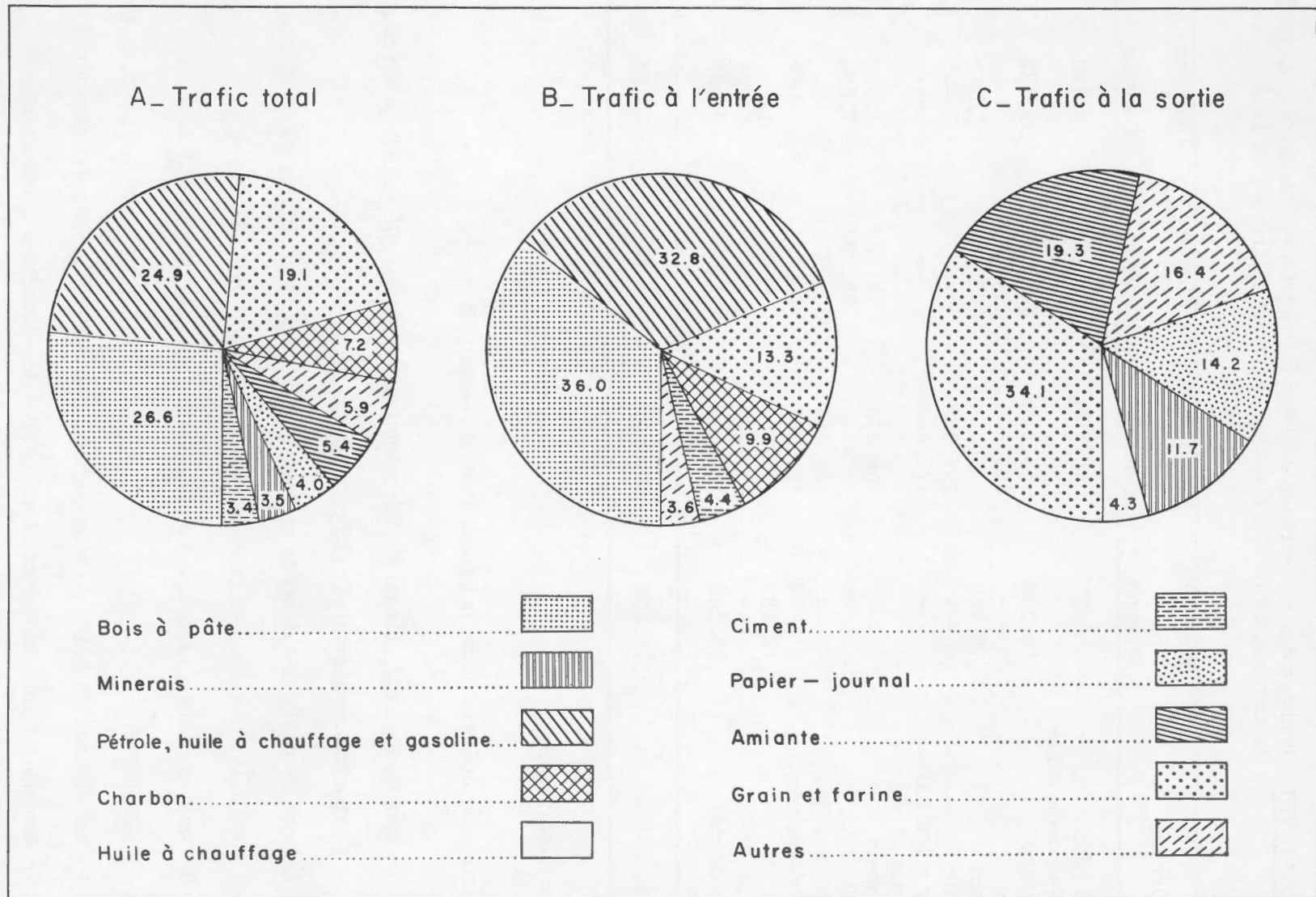


Figure 5. Graphiques illustrant, en pourcentage, le trafic des principales denrées en 1955.

---

---

## ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC

---

---

- 6- que trois denrées ensemble forment 70.3 p.100 du tonnage total, les pétroles, le bois à pâte et les grains; en ajoutant le charbon c'est 77 p.100 du total.
- 7- La fonction commerciale se place donc au premier rang, suivie de la fonction industrielle.

### II- L'arrière-pays ou la clientèle portuaire

On n'a pas déterminé où sont les clients du port qui font du commerce régional ou national. Dans la majorité des cas, en effet, les clients qui reçoivent ou expédient des marchandises vers un autre port canadien sont des clients situés dans la région métropolitaine de Québec. L'arrière-pays de Québec d'après les entrées et les sorties du trafic côtier est avant tout local. D'après la clientèle portuaire et sa distribution, on distingue trois fonctions: 1) une fonction locale lorsque les clients sont situés dans la région métropolitaine desservie par le port, 2) une fonction régionale, lorsque les clients résident dans la province de Québec, 3) une fonction nationale, lorsque les clients demeurent ailleurs au Canada (excluant ceux qui demeurent dans la province de Québec), et internationale si les clients sont situés en dehors du pays, par exemple aux États-Unis.<sup>1</sup>

Les clients qui importent demeurent dans la proportion de 95 p.100 à Québec (fonction locale). Près de 4.9 p.100 des autres clients habitent dans la province de Québec. Quatre cents tonnes de denrées seulement sont importées par des clients qui demeurent ailleurs, au Canada et aux États-Unis.

Les clients qui exportent résident dans la proportion de 16 p.100 à Québec (fonction locale), dans la proportion de 45 p.100 ailleurs dans la province de Québec,

---

<sup>1</sup> Voir à ce sujet P. Camu: "Notes on Port Studies", Le Géographe Canadien, no. 6, pages 51 à 59.

et dans 39 p. 100 des cas au Canada et aux États-Unis.

La localisation des clients est indiquée sur la figure 6. Il est intéressant de comparer cette carte avec la figure 22 de l'étude de M. H. Matheson sur le port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).<sup>1</sup> D'autant plus que les ports de Saint-Jean (N. B.) et Halifax (N. -É.) sont des ports d'hiver, et dont l'un des rôles est d'être des ports complémentaires de Québec et des autres ports du Saint-Laurent inférieur.

Ainsi, d'après sa clientèle, la fonction prédominante est une fonction locale. Nous estimons qu'environ 78 p. 100 du trafic total des marchandises manutentionnées dans le port de Québec le sont pour des clients qui résident dans la région métropolitaine, que 12 p. 100 le sont pour des clients qui résident ailleurs dans le Québec, enfin que 10 p. 100 des marchandises sont expédiées ou reçues pour des clients demeurant ailleurs, au Canada et aux États-Unis.

On trouvera dans l'Appendice les points de destination et d'origine de chaque denrée importée ou exportée en 1955.

### III- Les relations maritimes

Les relations maritimes du port de Québec sont fort étendues. Il s'agit ici de contacts directs par mer entre Québec et les autres ports du monde. Toutes les compagnies maritimes qui desservent Montréal et les ports des Grands lacs ont la possibilité d'utiliser le port de Québec. Toutes ne le font pas. Un petit nombre de compagnies ont une agence à Québec, port d'escale de leurs navires.

Le meilleur moyen de déterminer le réseau de lignes maritimes, c'est encore d'analyser le point d'origine et de destination des marchandises qui passent par le

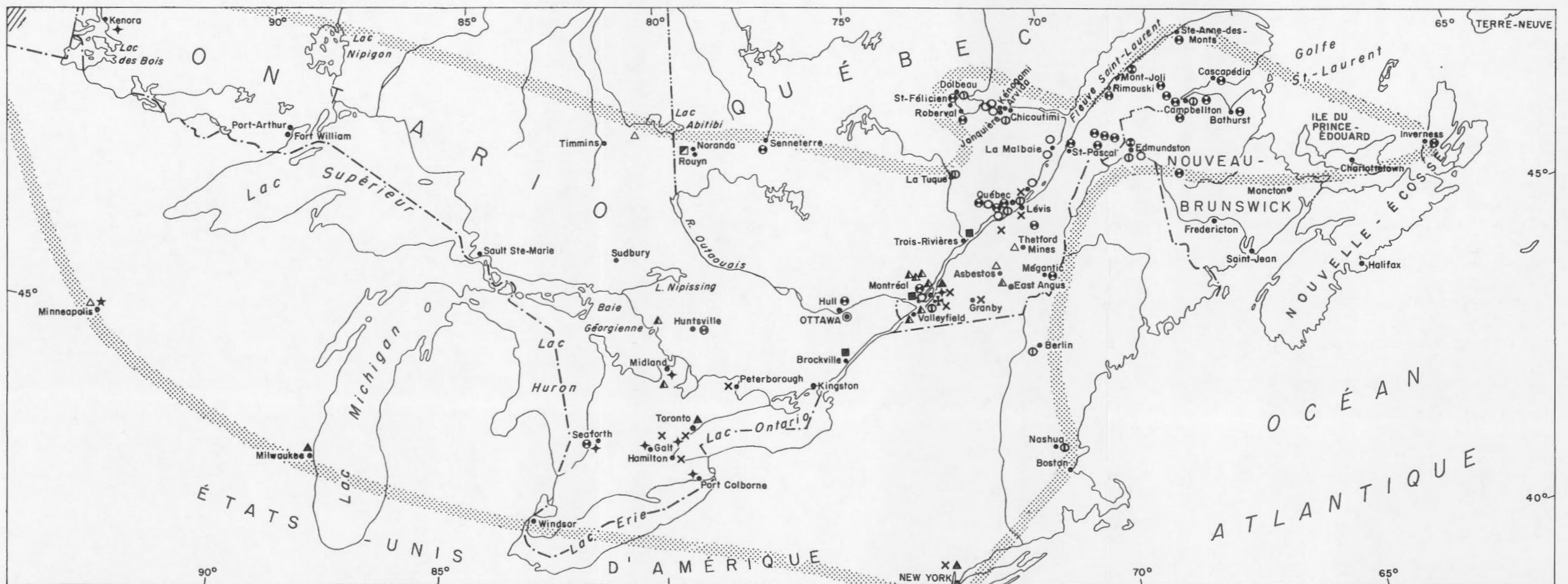
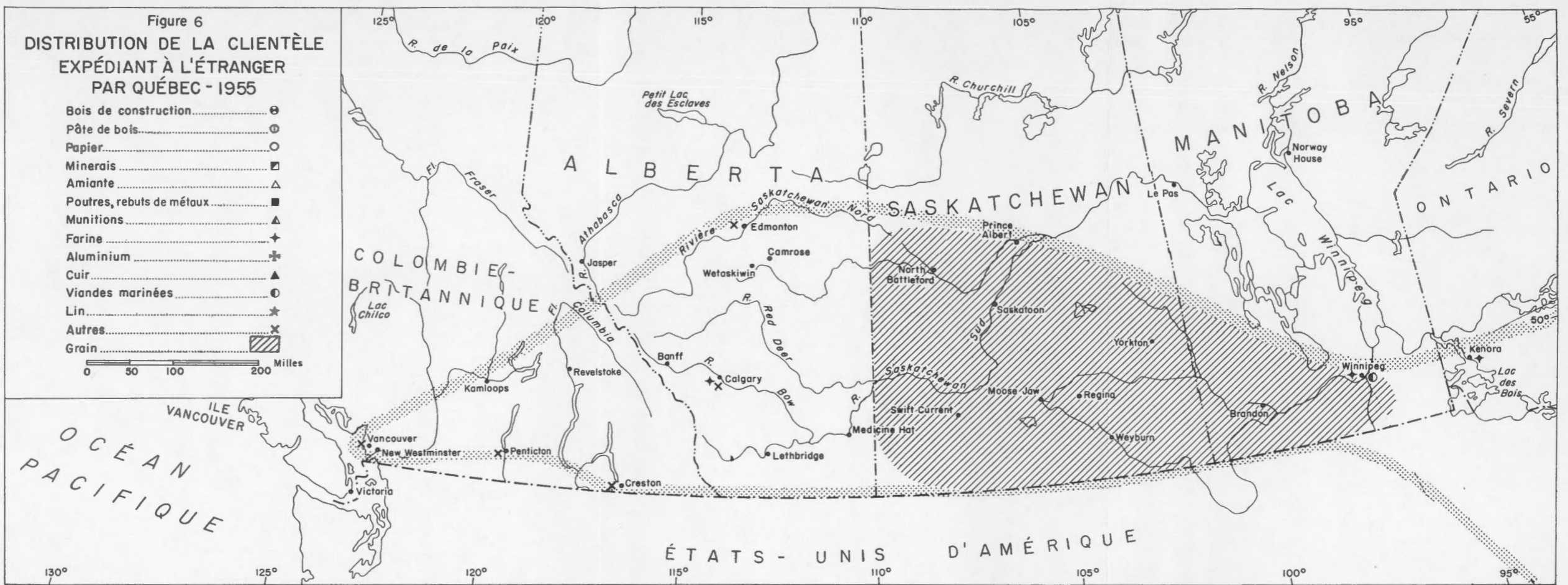
---

<sup>1</sup> M. H. Matheson: "The Hinterlands of Saint John", Geog. Bull. No. 7, 1955, pages 65 à 102.

Figure 6  
DISTRIBUTION DE LA CLIENTÈLE  
EXPÉDIANT À L'ÉTRANGER  
PAR QUÉBEC - 1955

- Bois de construction.....⊙
- Pâte de bois.....⊙
- Papier.....⊙
- Minerais.....⊠
- Amiante.....△
- Poutres, rebuts de métaux.....■
- Munitions.....△
- Farine.....+
- Aluminium.....+
- Cuir.....▲
- Vianes marinées.....⊙
- Lin.....\*
- Autres.....\*
- Grain.....⊠

0 50 100 200 Miles





---

---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**

---

---

port. Quant au nombre de navires qui font escale et la régularité de leurs services, ce sont là des renseignements qu'on peut obtenir aisément. Il est plus difficile de savoir combien de tonnes arrivent de Londres et combien s'en vont vers Buenos-Aires.

Deux séries de relations maritimes ont été déterminées: les contacts par mer entre Québec et les autres ports canadiens (cabotage, lignes maritimes domestiques) et les contacts avec les autres ports du monde (commerce international, lignes océaniques).

Les liaisons maritimes entre Québec et les autres ports canadiens (cabotage) sont indiquées sur la figure 7. Québec est à la tête d'un réseau maritime bien développé avec les ports de l'estuaire et du golfe. Quelques ports cependant expédient à Québec des tonnages considérables, par exemple, plus de 640,000 tonnes de bois à pâte sont expédiées de Forestville à destination de l'usine de l'Anglo Pulp et plus de 200,000 tonnes de charbon arrivent de Sydney (N.-É.). Québec envoie surtout du pétrole et de l'huile à chauffage à Rimouski, Matane et Rivière-du-Loup, du ciment à Forestville, de la pâte à papier à Georgetown (I. P. -É.), et des marchandises générales à Sept-Îles, Baie-Comeau, Matane et les autres ports de l'estuaire.

En amont, Québec reçoit de Montréal plus de 647,000 tonnes de produits pétroliers, 95,000 tonnes de ciment, 13,000 tonnes de marchandises générales et, des ports des Grands lacs, près de 300,000 tonnes de céréales. En retour, Québec expédie de petites quantités de pétrole vers Montréal et des marchandises générales et du minerai de titane vers Sorel.

De tous les ports canadiens reliés à Québec par navire, les plus importants sont indiqués dans le tableau suivant d'après le tonnage total des échanges.

Environ 75 p.100 du cabotage national se fait avec trois ports, Montréal, Forestville et Sydney; le cabotage avec les ports du Québec représente aussi 75 p.100



---



---

 DIVISION DE LA GÉOGRAPHIE
 

---



---

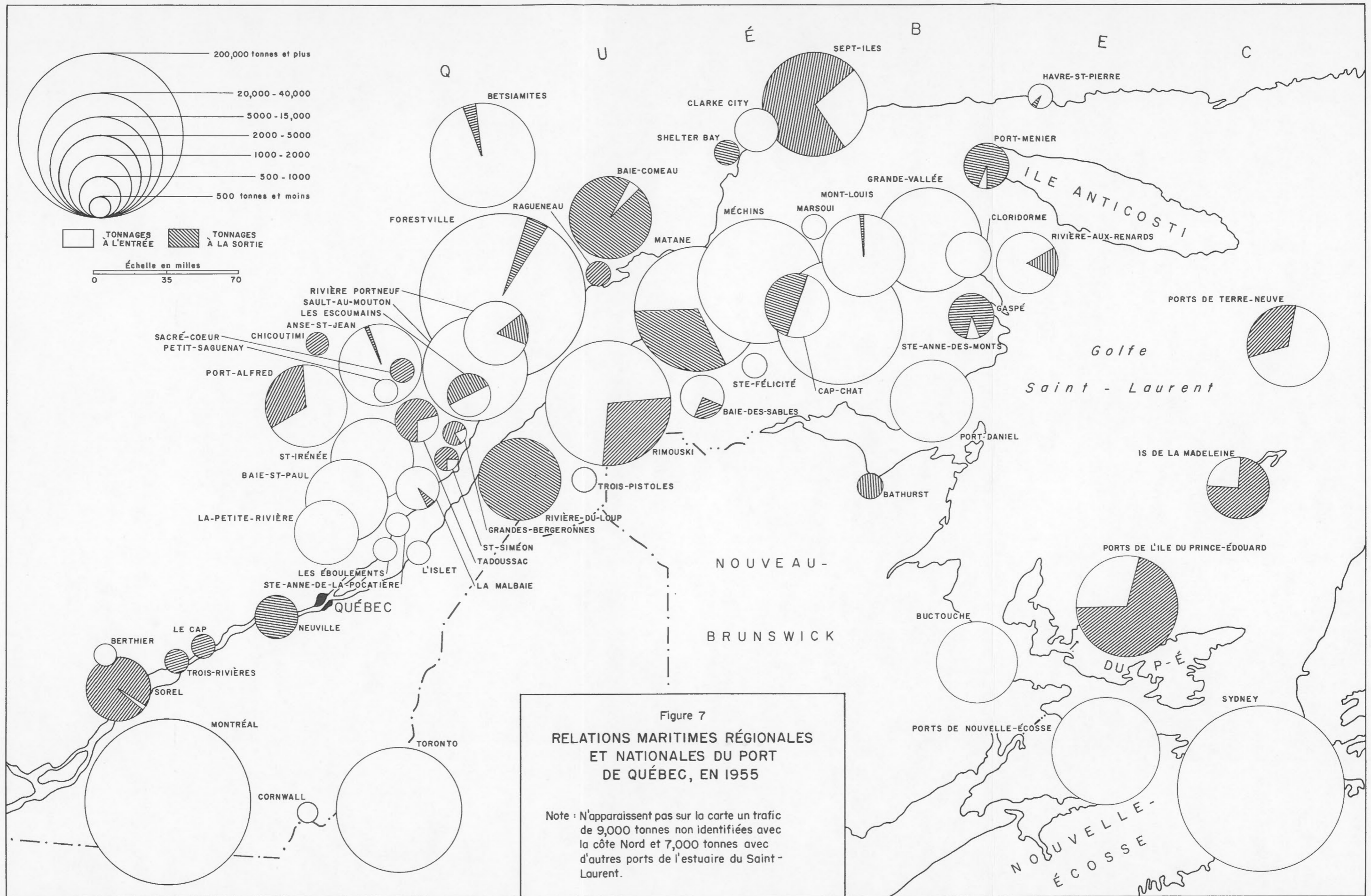
du cabotage national. Environ 48 p. 100 des échanges se font avec des ports canadiens situés en amont, et 52 p. 100 avec des ports canadiens situés en aval.

**TABLEAU IX** Trafic de Québec avec les autres ports canadiens en 1955, en tonnes.

Port	Tonnage à l'entrée	Tonnage à la sortie	TOTAL
Montréal	755, 988	8, 168	764, 156
Forestville	640, 360	7, 576	647, 936
Sydney (N. -É).	208, 993	--	208, 993
Port Colborne	95, 985	---	95, 985
Toronto	84, 955	3	84, 958
Prescott	49, 065	---	49, 065
Ste-Anne-des-Monts	36, 838	372	37, 210
Port-Arthur et Fort William	35, 401	---	35, 401
Les Méchins	26, 457	518	26, 975
Rimouski	16, 166	8, 478	24, 644
Matane	13, 998	7, 043	21, 041
Sault-aux-Moutons	13, 549	260	13, 809
Kingston	12, 967	---	12, 967
Betsiamites (Bersimis)	10, 410	525	10, 935
Sept-Îles	2, 430	6, 062	8, 492
Autres ports de la N. -É.	9, 480	---	9, 480
Ports du N. -B.	3, 213	252	3, 465
Ports de l'Î. du P. -É.	3, 200	4, 090	7, 290
Ports de T. -N.	2, 798	1, 540	4, 338
Autres ports de l'Ontario	13, 790	175	13, 965
<hr/>			
Autres ports du Québec	52, 718	31, 990	84, 708
<hr/>			
TOTAL	2, 088, 761	77, 052	2, 165, 813

Source: Appendice.

Les relations maritimes océaniques peuvent atteindre tous les ports du monde,





---



---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**


---



---

mais on remarque facilement des contacts fréquents et importants avec les ports anglais et les ports européens de l'Atlantique et de la mer du Nord; ensemble, les tonnages échangés avec Québec représentent 70 p.100 du tonnage océanique total, soit 35 p.100 dans chaque cas. Les relations maritimes avec les ports sud-américains forment 14 p.100 du tonnage océanique total. Deux routes maritimes prennent donc une importance exceptionnelle pour le port de Québec: celle de l'Atlantique-Nord et celle qui longe la côte est du continent américain, desservant les ports des États-Unis, des Antilles et des pays sud-américains. Le tableau suivant illustre bien les relations maritimes du port de Québec.

**TABLEAU X** Relations maritimes du port de Québec avec les autres ports du monde en 1955, en tonnes.

Groupe de ports	Exportations	Importations	TOTAL
Ports du Royaume - Uni	309,459	15,579	325,038
Ports de l'Europe continentale	317,877	6,410	324,287
Ports de la Méditerranée	54,394	1,712	56,106
Ports de l'Amérique du Sud et des Antilles	46,207	80,825	127,032
Ports des États-Unis	27,416	20,348	47,764
Ports d'Australie	12,829	---	12,829
Ports d'Asie	12,260	---	12,260
Ports d'Afrique	687	---	687
Tonnages indéterminés	197	129	326
<b>TOTAL</b>	<b>781,326</b>	<b>125,003</b>	<b>906,329</b>

Source: Appendice.

La principale fonction du port de Québec, d'après ses relations maritimes, est une fonction régionale: en 1955, plus de 53 p.100 du tonnage total manutentionné dans le port arrive des autres ports de la province de Québec ou s'y dirige. Les

deux autres fonctions sont, par ordre d'importance, la fonction internationale, avec 29 p.100 du tonnage total des marchandises échangées avec d'autres ports du monde, et la fonction nationale, soit 18 p.100 du tonnage total débarqué ou embarqué à destination d'autres ports canadiens.

#### IV- Les fonctions du port

On vient de déterminer trois séries de fonctions portuaires, soit 1) d'après le trafic des cargaisons manipulées dans les limites du port, 2) d'après l'arrière-pays ou la distribution de sa clientèle et 3) d'après les relations maritimes.

Voici donc, en les regroupant, les fonctions du port de Québec en 1955.

- A) D'après le trafic des cargaisons manutentionnées et l'activité à l'intérieur des limites du port:
- 1) la fonction commerciale est la plus importante fonction portuaire,
  - 2) la fonction industrielle se place au deuxième rang,
  - 3) Québec est aussi un port de passagers et un port de service, ajoutant deux fonctions supplémentaires aux fonctions dites primordiales (fonctions commerciale et industrielle).
- B) D'après la répartition géographique de sa clientèle:
- 1) la fonction locale l'emporte, car plus de 78 p.100 des cargaisons sont expédiées par des clients résidant dans la région métropolitaine de Québec,
  - 2) la fonction régionale (territoire de la province de Québec) suit avec 12 p.100,
  - 3) la fonction nationale et internationale arrive en troisième lieu. Environ 10 p.100 des cargaisons sont envoyées par des clients résidant ailleurs au Canada et aux États-Unis ou leur sont destinées.
- C) D'après les relations maritimes:
- 1) Québec entretient surtout des contacts maritimes avec les autres ports de la province, plus de 53 p.100 du tonnage total,
  - 2) en second lieu, Québec échange avec les ports d'outre-mer (fonction internationale) plus de 29 p.100 des denrées manipulées,
  - 3) la fonction nationale arrive en troisième lieu, c'est-à-dire que 18 p.100 du tonnage total est échangé avec d'autres ports canadiens.

#### CONCLUSION

Après cette étude analytique du trafic dans le port de Québec en 1955, étude

---

---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**

---

---

qui a mis en relief les fonctions portuaires, reposons le problème.

Est-ce que Québec, par suite de la canalisation du Saint-Laurent, perdra, maintiendra ou augmentera son trafic?

Nous savons qu'en 1956 le tonnage total des denrées manipulées sur les quais a atteint un chiffre record, plus de quatre millions de tonnes. Nous savons également que le but principal du projet de canalisation est d'approfondir la voie maritime en amont de Montréal et de permettre l'accès des ports des Grands lacs aux océaniques. Les premiers bénéficiaires seront donc ceux qui sont situés à l'ouest de Montréal et les ports du Saint-Laurent inférieur risquent de perdre leur trafic de transit et de transbordement.

Dans le cas de Québec, il s'agit du transbordement du grain, 20 p.100 du trafic total, c'est-à-dire de la perte possible d'un cinquième de son trafic ou 46.7 p.100 du fret de retour qu'offre Québec. Or le fret de retour, c'est le point faible dans l'économie portuaire de Québec. Le port ne peut pas se permettre de perdre son trafic de grain. Le gardera-t-il? Une petite partie du grain arrive de l'Ouest par rail, empruntant la voie transcontinentale qui dessert l'Abitibi. Ces arrivages de l'Ouest continueront sans doute; ce sont là des tonnages de base nécessaires aux opérations de transport par cette route. Mais le reste?

Le développement le plus intéressant et le plus probable qui soit est la possibilité pour Québec, non seulement de maintenir son trafic de transbordement du grain, mais de l'augmenter après 1959. On fonde cette possibilité sur le fait que la canalisation, tout en donnant accès aux océaniques à l'intérieur des Grands lacs, donnera aussi accès, aux grands navires des Lacs, au port de Montréal et aux autres ports en aval, dont Québec. Les grands navires des Lacs sont parmi les plus économiques de tous les types de navires qui transporteront des cargaisons sur le parcours Grands lacs-Saint-Laurent. On estime que ces navires transpor-

teront le grain directement des ports du fond du lac Supérieur et du lac Michigan vers les ports du Saint-Laurent inférieur pour transbordement éventuel dans des océaniques à Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec.

De tous ces ports, le plus profond, le plus en aval et le plus rapproché de Sept-Îles est Québec.

On prévoit donc un type de voyage comme celui-ci. Un grand navire des Lacs capable de transporter dans un seul voyage plus de 500,000 boisseaux de grain ou 25,000 tonnes de minerai de fer, part de Sept-Îles chargé de minerai qu'il décharge à Cleveland; de Cleveland il repart vers Port-Arthur et Fort William où il prend une cargaison de grain qu'il décharge à l'élévateur à grain à Québec; de Québec il se dirige vers Sept-Îles pour charger du minerai de fer. Le navire voyage sur lest entre Québec et Sept-Îles et entre un port du lac Érié et Port-Arthur; il voyage rempli sur le reste du trajet.

Une autre possibilité consiste dans le choix des ports du Saint-Laurent inférieur (Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec) comme zone portuaire de transbordement du grain venant de l'Ouest, et du minerai de fer venant de l'Est (le fer étant déchargé à Contrecoeur). On songe même à doubler la capacité des élévateurs à grain dans les ports de cette zone, afin de remplir adéquatement un rôle accru dû au fait de la suppression fort probable du transbordement en des points comme Prescott, Kingston, Port Colborne, Buffalo, et les élévateurs des ports de la baie Géorgienne. L'endroit le plus pratique pour construire un élévateur à grain serait le site de l'édifice de l'immigration en le remplaçant par un prolongement à l'élévateur actuel.

Le grain étant une excellente denrée de remplissage, "bottom freight cargo", Québec peut devenir un port de remplissage pour les navires océaniques revenant des Grands lacs.

Si donc Québec maintient et même accroît sa fonction de transbordement du

---

---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**

---

---

grain, le port a de fortes chances de voir son trafic en général augmenter.

On prévoit un autre genre de trafic pour le port de Québec, celui de devenir un port de service et de ravitaillement de mazout pour les océaniques qui retournent vers des ports d'outremer. On estime qu'un océanique partant d'Anvers et se rendant dans le fond des Grands lacs devra, avant de retraverser l'Atlantique, refaire son "plein d'essence" quelque part dans la région maritime Montréal-Québec.<sup>1</sup> Le point le plus en aval, Québec, est un port moins congestionné que Montréal et où il y aurait avantage, surtout dans une zone sur la rive droite près de Saint-Romuald, à organiser et développer un tel centre de service.

Ainsi Québec, en conservant son trafic de grain et en offrant un centre de service (en plus déjà des chantiers maritimes de Lauzon), profite dans une certaine mesure de l'accroissement de la circulation maritime sur le fleuve dû à l'ouverture des nouveaux canaux du Saint-Laurent. A part ces possibilités, Québec n'a pas beaucoup d'autres avantages à retirer du projet de canalisation du Saint-Laurent. Le seul fait de ne rien perdre est déjà beaucoup. Nous croyons, cependant, que l'avenir du port de Québec dépend beaucoup plus de la venue de deux ou trois grosses industries lourdes. C'est d'une zone de productivité plus que d'une zone franche que le port de Québec a besoin pour reprendre sa marche ascendante.

---

<sup>1</sup> S. A. Vincent - The Economics of Future European-Great Lakes Freighter Service. Publication no 4 de la Society of Naval Architects and Marine Engineers. New York, mai 1956, 11 pages.



BIBLIOGRAPHIE

- Blanchard, Raoul: "Québec, esquisse de géographie urbaine". L'Est du Canada français, Tome II, Montréal, 1935, pages 159 à 292.
- Brown, Clément: Québec, croissance d'une ville. Culture Populaire, Publication no 4, Québec, 1952, 72 pages.
- Camu, Pierre: L'axe économique du Saint-Laurent; de Kingston à Québec. Thèse de doctorat, Université de Montréal, 1951, 305 pages, illust., cartes.
- "Notes on Port Studies". Le Géographe canadien, no o. 1955, pages 51 à 59.
- Canada - Conseil des Ports nationaux: Rapport annuel du Conseil des ports nationaux, Ottawa, 1936-1955.
- Canada - Bureau fédéral de la statistique: Shipping Report, Ottawa, Publication annuelle depuis 1942.
- Canada - Ministère des Mines et des Relevés techniques: St. Lawrence River Pilot below Quebec, Ottawa, 1950, 165 pages; St. Lawrence River Pilot: Quebec Harbour to Kingston Harbour, Ottawa, 1955, 178 pages.
- Chambre de Commerce de Québec: Mémoire sur le Port de Québec à l'honorable ministre des Transports. Québec, 1951, 35 pages (miméographié).
- Mémoire à la Commission royale d'enquête sur le cabotage. Québec, 1955, 38 pages (miméographié).
- "Les perspectives économiques du Québec métropolitain". Mémoire à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada. Québec, 1956, 141 pages, cartes et illust.
- De la Roche, M.: Quebec, Historic Seaport. New York, 1944, 212 pages.
- Faucher, A. "The decline of shipbuilding at Quebec in the Nineteenth century". The Canadian Journal of Econ. and Pol. Science, vol XXIII, no 2, mai 1957, pages 195 à 215.
- Gibb, sir Alexander: Rapport de l'enquête sur les ports nationaux du Canada, 1931-1932. Ottawa, 1933, 180 pages.
- Lamontagne, M.: Les problèmes économiques de la ville de Québec; le passé, le présent, l'avenir. Publication de la Chambre de Commerce de Québec, Québec, 1946, 23 pages.
- Matheson, M.H.: "The Hinterlands of Saint John". Geographical Bulletin, no 7, 1955, pages 65 à 102.

---

---

**ÉTUDE DU PORT DE QUÉBEC**

---

---

- Mignault, P.: "La zone franche, ses avantages pour Québec". Hermès, vol. 1, no 3, 1952, pages 85 à 107.
- Port de Québec, Commissaires du: Rapport annuel des Commissaires du Port de Québec, 1920-1935. Québec, 1921-1936.
- Roy, J.-M.: "Québec: Esquisse de géographie urbaine". Le Géographe canadien, no 2, 1952, pages 83 à 98.
- Roy, P.-G.: La Traverse entre Québec et Lévis. Lévis, 1942, VI, 169 pages.
- Smith, E. T.: "Le commerce du bois carré". Bull. de la Soc. de géog. de Québec, vol. 5, no 5, octobre 1911, pages 335 à 397.
- Vincent, S. A.: The Economics of Future European-Great Lakes Freighter Service. Publication no 4 de la Society of Naval Architects and Marine Engineers. New York, mai 1956, 11 pages.

## APPENDICE

Étude analytique du trafic des denrées dans le port de Québec, en 1955, préparée par une équipe de la Division de la géographie.

Première partie: trafic côtier (domestique ou intérieur) entre ports canadiens uniquement.

Deuxième partie: trafic étranger, trafic entre Québec et les port étrangers.

Toutes les quantités sont en tonnes de 2000 livres, à moins d'indication contraire.

## PREMIÈRE PARTIE

TRAFIC CÔTIER OU DOMESTIQUEI. Denrées à la sortie

1. Pétrole et huile à chauffage .....	20,532 tonnes
2. Ciment .....	7,308 "
3. Pâte à papier .....	5,120 "
4. Titane .....	1,680 "
5. Charbon .....	1,547 "
6. Papier d'emballage .....	1,531 "
7. Carbonate de soude .....	1,231 "
8. Pierre concassée .....	310 "
9. Légumes .....	295 "
10. Engrais chimiques .....	224 "
11. Bois de construction et autres .....	186 "
12. "Chain cranes" .....	140 "
13. Explosifs .....	125 "
14. Nitrate d'ammoniaque .....	100 "
15. Acier et machinerie .....	79 "
16. Barges de débarquement .....	75 "
17. Écrous en fer .....	18 "
18. Foin .....	18 "
19. Barils vides .....	15 "
20. Bouilloires .....	3 "
21. Deux têtes de bétail	
22. Marchandises générales .....	<u>36,514</u> "
TOTAL .....	77,052 tonnes

Détail des 22 rubriques précédentes, indiquant le lieu d'expédition et le lieu de destination. Toutes les quantités sont en tonnes.

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION	
1. Pétrole et huile à chauffage	Québec - - - 20,532	Rimouski .....	7,637
		Montréal .....	4,400
		Matane .....	3,796
		Rivière-du-Loup .....	3,161
		Forestville .....	920
		Neuville .....	618
			<u>20,532</u>
2. Ciment	Québec - - - 7,308	Forestville .....	5,599
		Île Blanche .....	875
		Sept-Îles .....	300
		Valleyfield (T.-N.) ..	200
		Cornwall .....	175
		Les Escoumains .....	87
		Cap-Chat .....	60
		St-Siméon .....	12
	<u>7,308</u>		
3. Pâte à papier	Québec - - - 5,120	Georgetown .....	3,765
		Ste-Thérèse de Colombier	675
		Cap-de-la-Madeleine..	500
		Trois-Rivières .....	180
	<u>5,120</u>		
4. Titane	Québec - - - 1,680	Sorel .....	<u>1,680</u>
5. Charbon	Québec - - - 1,547	Grosse Île .....	994
		Neuville .....	337
		St-Siméon .....	208
		Île aux Grues .....	8
	<u>1,547</u>		
6. Papier d'emballage	Québec - - - 1,531	Corner Brook (T.-N.)	1,279
		Bathurst .....	252
			<u>1,531</u>

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION	
7. Carbonate de soude	Québec - - - 1,231	Port-Alfred .....	<u>1,231</u>
8. Pierre concassée	Québec - - - 310	Bersimis .....	250
		Forestville .....	60
			<u>310</u>
9. Légumes	Québec - - - 295	Charlottetown .....	<u>295</u>
10. Engrais chimiques	Québec - - - 224	Matane .....	184
		Ile-aux-Grues .....	40
			<u>224</u>
11. Bois de construction et autres	Québec - - - 192	St-Siméon .....	100
		Lévis .....	56
		Sorel .....	36
			<u>192</u>
12. "Chain cranes"	Québec - - - 140	Montréal .....	<u>140</u>
13. Explosifs	Québec - - - 125	Sept-Îles .....	<u>125</u>
14. Nitrate d'ammoniaque	Québec - - - 100	Sept-Îles .....	<u>100</u>
15. Acier et machinerie	Québec - - - 79	Cap-Chat .....	39
		Charlottetown .....	30
		Forestville .....	10
			<u>79</u>
16. Barges de débarquement	Québec - - - 75	Great Whale River .....	51
		Winisk .....	24
			<u>75</u>

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION
17. Écrous en fer	Québec - - - 18	La Scie (T.-N.) ..... 18
18. Foin	Québec - - - 18	St-Siméon ..... 18
19. Barils vides	Québec - - - 15	Montréal ..... 15
20. Bouilloires	Québec - - - 3	Toronto ..... 3
21. Têtes de bétail	Québec - - - 2 têtes de bétail	Clarke City ..... 2 têtes de bétail

## 22. MARCHANDISES GÉNÉRALES

Lieu d'expédition: Québec - - - 36,514

Lieu de destination:

### CÔTE NORD

Sept-Îles .....	5,537
Baie-Comeau .....	3,005
Rivière Portneuf .....	1,278
Forestville .....	987
Les Escoumains .....	492
Tadoussac .....	454
Sacré-Coeur .....	304
Shelter Bay .....	300
Bersimis .....	275
Sault-au-Mouton .....	260
Raguenu .....	257
Havre St-Pierre .....	176
Grandes Bergeronnes .....	135
Autres .....	<u>9,022</u>
TOTAL .....	22,482

22. MARCHANDISES GÉNÉRALES (suite)GASPÉSIE

Matane .....	3,063	
Cap-Chat .....	915	
Les Méchins .....	518	
Gaspé .....	502	
Rivière-au-Renard .....	373	
Ste-Anne-des-Monts .....	372	
Mont-Louis .....	161	
Baie des Sables .....	160	
Grande-Vallée .....	18	
Cloridorme .....	7	
TOTAL .....		6,089

BAS DU FLEUVE

Rimouski .....	841	
Rivière-du-Loup .....	150	
Autres .....	1,028	
TOTAL .....		2,019

ÎLES

Port-Menier .....	663	
Îles aux Meules .....	624	
Île Amherst .....	189	
Île aux Grues .....	74	
Île aux Coudres .....	55	
Grosse Île .....	30	
TOTAL .....		1,635

SAGUENAY

Bagotville .....	164	
Chicoutimi .....	100	
Anse St-Jean .....	122	
TOTAL .....		386



22. MARCHANDISES GÉNÉRALES (suite)CHARLEVOIX

Ste-Thérèse de Colombier .....	130	
La Malbaie .....	62	
St-Siméon .....	36	
Pointe-au-Pic .....	4	
	<hr/>	
TOTAL .....		232

BAIE D' HUDSON

Resolute Bay .....	15	
	<hr/>	
TOTAL .....		15

AUTRES

Montréal .....	3,613	
St-Jean (T.-N.) .....	43	
	<hr/>	
TOTAL .....		3,656

TOTAL DES MARCHANDISES GÉNÉRALES .....		<hr/>	36,514
--	--	-------	--------

## II. Denrées à 1<sup>re</sup> entrée

1. Bois de pâte .....	796,584 tonnes
2. Pétrole, huile à chauffage, gasoline .....	648,357 "
3. Céréales et farine .....	293,637 "
4. Charbon .....	208,993 "
5. Ciment .....	98,137 "
6. Gypse .....	8,730 "
7. Bois, bois de const., bois de sciage .....	8,599 "
8. "Screenings" et "Feed screenings" .....	3,376 "
9. Planches murales (wall board, plaster board)....	2,056 "
10. Machinerie .....	781 "
11. Gyproc .....	742 "
12. Cuivre de rebuts .....	325 "
13. Matériaux de construction .....	248 "
14. Fer et fer de rebuts .....	235 "
15. Foin .....	200 "
16. Guenille .....	124 "
17. Dormants .....	120 "
18. Poissons .....	70 "
19. Pommes de terre .....	58 "
20. Bouteilles vides .....	55 "
21. "Mechanical scrapers" .....	24 "
22. Viande .....	8 "
23. Pommes de terre et lard .....	1 "
24. Marchandises générales .....	17,301 "
TOTAL .....	<u>2,088,761 tonnes</u>

1. BOIS À PÂTELieu d'expédition:RIVE SUD

Ste-Anne-des-Monts .....	34,012
Rimouski .....	16,097
Matane .....	13,998
Mont-Louis .....	5,444
Grande-Vallée .....	4,412
Port-Daniel .....	2,508
Anse St-Jean .....	2,025
Cloridorme .....	1,079
Rivière-au-Renard .....	1,000
Cap-Chat .....	850
Baie des Sables .....	600
Ste-Félicité .....	350
L'Islet .....	250
Ste-Anne-de-la-Pocatière ...	226
Marsoui .....	210
Trois-Pistoles .....	150
TOTAL .....	83,211

RIVE NORD

Baie St-Paul .....	1,780
Forestville .....	640,160
Les Méchins .....	25,787
Sault-aux-Moutons .....	12,549
Betsiamite .....	8,410
Sault-aux-Moutons et Betsiamite .....	5,409
Baie d'Espérance .....	4,000
Hawksbay .....	3,000
St-Irénée .....	2,355
Petite-Riv.-St-François .....	1,460
Les Éboulements .....	530
Grande-Bergeronnes .....	300
Les Escoumains .....	275
St-Siméon .....	140
La Malbaie .....	525
TOTAL .....	706,680

1. BOIS À PÂTE (suite)PROVINCE MARITIMES

Bouctouche (N. -B.) .....	3,213	
Georgetown (Î. P. -É.) .....	<u>3,200</u>	
TOTAL .....		6,413

ROY. DU SAGUENAY

Tadoussac .....	<u>280</u>	
TOTAL .....		280

TOTAL POUR LE BOIS À PÂTE .....796,584

Lieu de destination: Québec - - - 796,584

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION
2. Pétrole, huile à chauffage, gasoline	Montréal .....	647,607	Québec - - - 648,357
	Halifax .....	750	
		<u>648,357</u>	
3. Céréales et farine	Port Colborne .....	95,985	Québec - - - 293,637
	Toronto .....	82,843	
	Prescott .....	49,065	
	Port-Arthur .....	21,633	
	Kingston .....	12,967	
	Fort William .....	12,899	
	Sarnia .....	8,545	
	Walkerville .....	2,640	
	Port-Alfred .....	2,500	
	Port Stanley .....	2,380	
Cap Brulé .....	<u>2,180</u>		
		<u>298,637</u>	

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION
4. Charbon	Sydney .....	208, 993	Québec - - - 208, 993
5. Ciment	Montréal .....	95, 037	Québec - - - 98, 137
	Baie St-Paul .....	3, 100	
		98, 137	
6. Gypse	Dingwall .....	7, 765	Québec - - - 8, 730
	Little Narrows ...	965	
		8, 730	
7. Bois, bois de construction, bois de sciage	Ste-Anne-des-Monts	2, 826	Québec - - - 8, 599
	Anse St-Jean .....	2, 550	
	Ste-Marthe .....	277	
	Grande-Vallée ...	1, 835	
	Les Méchins .....	646	
	Petit-Saguenay ...	250	
	Cap-Chat .....	215	
		8, 599	
8. "Screenings" et "Feed Screenings"	Toronto .....	1, 663	Québec - - - 3, 376
	Port-Arthur .....	869	
	Churchill .....	600	
	Clarke City et autres	120	
	Clarke City .....	116	
	Baie-Comeau, Sept-Îles, et autres .....	6	
	Sept-Îles .....	2	
		3, 376	
9. Planches murales (wall board, plaster board)	Corner Brook (T.-N.)	1, 321	Québec - - - 2, 056
	Humbermouth (T.-N.)	735	
		2, 056	

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
10. Machinerie	Sept-Îles .....	722	Québec - - -	781
	Les Escoumains ....	59		
		<u>781</u>		
11. Gyproc	Corner Brook (T.-N.)	<u>742</u>	Québec - - -	742
12. Cuivre de rebuts	Toronto .....	<u>325</u>	Québec - - -	325
13. Matériaux de construction	Sept-Îles .....	<u>248</u>	Québec - - -	248
14. Fer et fer de rebuts	Windsor .....	225	Québec - - -	235
	Sept-Îles .....	10		
		<u>235</u>		
15. Foin	Berthier .....	<u>200</u>	Québec - - -	200
16. Guenilles	Toronto .....	<u>124</u>	Québec - - -	124
17. Dormants	Sorel .....	100	Québec - - -	120
	Rivière Portneuf ....	20		
		<u>120</u>		
18. Poissons	Île aux Meules .....	<u>70</u>	Québec - - -	170
19. Pommes de terre	Île aux Grues .....	46	Québec - - -	58
	Île aux Coudres ....	12		
		<u>58</u>		
20. Bouteilles vides	Les Escoumains ....	53	Québec - - -	55
	Île aux Meules .....	2		
		<u>55</u>		

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
21. "Mechanical Scrapers"	Les Méchins	<u>24</u>	Québec - - -	24
22. Viandes	Île aux Grues	<u>8</u>	Québec - - -	8
23. Pommes de terre et lard	Île aux Grues	<u>1</u>	Québec - - -	1

#### 24. MARCHANDISES GÉNÉRALES

Lieu d'expédition:

#### CÔTE NORD

Sept-Îles .....	1,442
Clarke City et autres .....	336
Clarke City .....	200
Forestville .....	200
Baie-Comeau et Sept-Îles ...	160
Baie-Comeau .....	148
Baie-Comeau, Sept-Îles et autres .....	142
Les Escoumains et autres ...	121
Forestville et autres .....	111
Sept-Îles et autres .....	48
Havre St-Pierre et autres ...	22
Baie-Comeau et autres .....	18
Havre St-Pierre .....	16
Les Escoumains .....	6
Rivière Portneuf .....	3
Rivière-au-Tonnerre .....	<u>2</u>
TOTAL .....	2,975

24. MARCHANDISES GÉNÉRALES (suite)ÎLES

Île aux Meules .....	188	
Port-Menier .....	53	
Île Amherst .....	37	
Île aux Grues .....	19	
TOTAL .....		297

CHARLEVOIX

Pointe-au-Pic .....	198	
TOTAL .....		198

GASPÉSIE

Gaspé .....	52	
Rivière-au-Renard .....	35	
Cap-Chat .....	15	
Mont-Louis .....	1	
TOTAL .....		103

BAS DU FLEUVE

Rimouski .....	69	
TOTAL .....		69

SAGUENAY

Port-Alfred .....	60	
TOTAL .....		60



24. MARCHANDISES GÉNÉRALES (suite)BAIE D' HUDSON

Resolute Bay .....	<u>35</u>	
TOTAL .....		35

DIVERS

Île aux Meules, Gaspé, Rimouski et autres .....	36	
Île aux Meules, Gaspé et autres Gaspé et autres .....	9	
Île aux Meules et autres .....	8	
Autres (Blanc-Sablon, via Baie- Comeau, Rimouski et autres ports) .....	6	
	<u>161</u>	
TOTAL .....		220

AUTRES

Montréal .....	<u>13,344</u>	
TOTAL .....		<u>13,344</u>

TOTAL DES MARCHANDISES GÉNÉRALES ..... 17,301

Lieu de destination: Québec - - - 17,301

## DEUXIÈME PARTIE

TRAFIC ÉTRANGERI. Denrées à la sortie (exportation).

1. Blé .....	287, 998 tonnes
2. Amiante .....	165, 973 "
3. Papier-journal .....	122, 066 "
4. Minerais et concentrés .....	98, 638 "
5. Poutres en métal et rebuts .....	29, 444 "
6. Pâte à papier .....	16, 955 "
7. Huile à chauffage .....	15, 816 "
8. Bois de construction, etc. ....	11, 356 "
9. Munitions .....	10, 323 "
10. Tourteaux de lin et de soja .....	6, 471 "
11. Farine .....	4, 858 "
12. Aluminium .....	4, 448 "
13. Cuir .....	2, 382 "
14. Viandes marinées .....	535 "
15. Produits chimiques .....	660 "
16. Lignosol et "Lignin Pitch" .....	358 "
17. Engrais chimiques .....	273 "
18. Poissons congelés .....	184 "
19. Linoléum .....	140 "
20. Lait en poudre .....	123 "
21. Barils vides .....	119 "
22. Fruits .....	60 "
23. Baume .....	5 "
24. Marchandises générales .....	2, 118 "
Grand total .	781, 303 tonnes
+ Boissons alcooliques	23 tonnes
TOTAL .	<u>781, 326 tonnes</u>

Détail des 24 rubriques précédentes, indiquant le lieu d'expédition et le lieu de destination. Toutes les quantités sont en tonnes.

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION			
1. Blé	Origine indéterminée. Sur-tout des Prairies canadiennes - - - 287,998	Ports anglais .....	62,604		
		Falsmouth.....	30,000		
		Londres .....	12,326		
		Londres, Hull ou			
		Avonmouth .....	11,296		
		Manchester .....	11,000		
		Anvers .....	11,312		
		Anvers-Hambourg .....	76,892		
		Rotterdam .....	21,974		
		Port allemand non déterminé .....	11,032		
		Port de la Weser .....	3,250		
		Hambourg .....	3,136		
		Gênes .....	22,552		
		Trieste .....	10,590		
		Bermudes .....	34		
		287,998			
2. Amiante	Thetford Mines	86,377	<u>Ports de l'Europe continentale</u>		
	Black Lake - -	34,468			
	Danville - - -	22,306			
	Coleraine - - -	11,366			
	Asbestos - - -	7,156			
	East-Broughton	3,821			
	Matheson (Ont)	479			
		165,973			
				Hambourg .....	18,544
				Brême .....	14,435
				Bremerhaven .....	1,586
				Anvers .....	17,250
				Rotterdam .....	6,063
				Amsterdam .....	951
				Schiedam .....	6
		La Haye .....	1		
		Le Havre .....	7,664		
		Paris .....	887		
		Bordeaux .....	505		
		Bauillac .....	353		
		Dunkerque .....	82		
		Rouen .....	101		
		Copenhague .....	2,470		
		Aalborg .....	169		

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION
2. Amiante (suite)		Oslo ..... 454
		Malmö ..... 1, 008
		Göteborg ..... 30
		Helsinki ..... 19
		Barcelone ..... 30
		Lisbonne ..... 890
		Beira ..... 90
		Lobito ..... 30
		Gênes ..... 3, 652
		Naples ..... 178
		<u>77, 448</u>
		<u>Ports anglais</u>
		Manchester ..... 23, 355
		Londres ..... 16, 849
	Glasgow ..... 4, 167	
	Avonmouth ..... 3, 493	
	Cardiff ..... 2, 723	
	Newcastle ..... 403	
	Liverpool ..... 353	
	Gateshead-on-Tyne .... 306	
	Watford ..... 50	
	Ports divers ..... 772	
	Swansea ..... 23	
	<u>52, 494</u>	
	<u>Ports d'Amérique</u>	
	Buenos Aires ..... 3, 311	
	Barranquilla ..... 3, 240	
	Vera Cruz ..... 2, 956	
	Santos ..... 2, 589	
	Rio de Janeiro ..... 991	
	La Havane ..... 817	

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION
2. Amiante (suite)	Montevideo .....	740
	La Guaira .....	635
	Buenaventura .....	484
	Puerto Camello .....	481
	Tampa .....	356
	Cuidad Trujillo .....	343
	Monterey .....	151
	Puertos Barillos .....	121
		<u>17, 215</u>
		<u>Ports d' Asie</u>
	Yokohama .....	4, 406
	Kobé .....	3, 724
	Singapour .....	303
	Manille .....	250
	Tel Aviv .....	80
	Bangkok .....	81
	Keelung .....	24
	Beyrouth .....	101
	<u>8, 969</u>	
	<u>Ports d' Australie</u>	
	Sydney .....	2, 526
	Melbourne .....	2, 304
	Brisbane .....	1, 211
	Lyttleton .....	1, 010
	Freemantle .....	429
	Auckland .....	303
	Adélaïde .....	121
	<u>7, 904</u>	
	<u>Ports d' Afrique</u>	
	Durban (Af. du Sud) ....	404
	Alger .....	307

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION	
2. Amiante (suite)		Oran .....	282
		Casablanca .....	283
		Alexandrie .....	667
			<u>1,943</u>
3. Papier-journal	Québec - - -		
	Beaupré - - -		
	St-Raymond - -		
	La Malbaie - -		
	Donnaconna - -		
	Clermont - - -		
	St-Joseph		
	d' Alma - - - -		
	Jonquièrre - - -		
	Kénogami - - -		
	Riverbend - - -		
	Edmunston - - -		
	Montréal - - -		
			<u>122,066</u>
		<u>Ports d' Amérique</u>	
		Portsmouth .....	18,158
		Mobile .....	6,841
		Barranquilla .....	6,070
		Buenos Aires .....	3,852
		La Guaira .....	3,479
		San Juan .....	2,656
		Porto Alegre .....	2,081
		Rio de Janiero .....	1,495
		Santos .....	1,487
		Trinidad .....	1,478
		Montevideo .....	1,024
		Maracaibo .....	778
		La Havane .....	527
		Cartagène .....	323
		Bermudes .....	234
		Jamaïque .....	149
		Georgetown .....	81
		Ciudad Trujillo .....	50
		Port-au-Prince .....	31
		Bahamas .....	10
		Chiristo .....	6
		Barbades .....	2
		Newport .....	2,417
			<u>53,229</u>
		<u>Ports anglais</u>	
		Glasgow .....	7,944
		Belfast .....	1,407
		Londres .....	607
		Swansea .....	304
		Liverpool .....	86
		Divers ports	
		d' Angleterre .....	37,721
			<u>48,069</u>

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION
3. Papier-journal (suite)	<u>Ports de l' Europe continentale</u>	
	Hambourg .....	3,310
	Bremerhaven .....	217
	Brême .....	109
	Rotterdam .....	1,237
	Amsterdam .....	1,147
	Anvers .....	1,069
	Rouen .....	1,941
	Sète .....	1,906
	Le Havre .....	301
	Quimper .....	31
	Lisbonne .....	144
	Oporto .....	219
	Le Pirée .....	748
		12,379
	<u>Ports d' Australie</u>	
	Sydney .....	1,305
	Brisbane .....	1,150
	Melbourne .....	1,140
	Wellington .....	326
	Lyttleton .....	302
	Dunedin .....	267
	Auckland .....	201
	Adélaïde .....	171
	Tamworth .....	40
	Freemantle .....	23
		4,925
	<u>Ports d' Asie</u>	
	Kobé .....	1,364
	Pusan .....	524
	Port Sweetenham .....	440

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION		
3. Papier-journal (suite)		Hong Kong .....	345	
		Djakarta .....	325	
		Manille .....	262	
		Bangkok .....	83	
		Saïgon .....	70	
		Beyrouth .....	51	
			<u>3,464</u>	
4. Minerais et concentrés	Noranda (P.Q.) et villes du Nord de l <sup>e</sup> Ontario.	Rotterdam .....	20,717	
		Ardrossan, Écosse ....	27,021	
		Immingham .....	19,790	
		Anvers .....	14,681	
		Copenhague .....	13,000	
		Le Havre.....	3,426	
		Hambourg .....	2	
		Brême .....	1	
			<u>98,638</u>	
5. Poutres en métal et rebuts	Québec - - - -	25,715	Liverpool .....	42
	Montréal - - - -	3,680	Newport .....	17
	Brockville - - -	42	Manchester et Glasgow .	1
	Cap-de-la-		Hambourg .....	84
	Madeleine - - -	7	Brême .....	36
		<u>29,444</u>	Rotterdam .....	912
			Anvers .....	5,226
			Paris .....	5,448
			Bilbao .....	4,754
			Ports italiens .....	10,722
			Le Pirée .....	2,162
			<u>29,444</u>	



PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION		
6. Pâte à papier	Québec - - - - -	8,027	Londres .....	4,662
	Donnaconna - - -	4,964	Manchester .....	3,172
	Dolbeau - - - - -	1,527	Glasgow .....	2,300
	La Tuque - - - - -	1,272	Greehithe .....	2,046
	Montréal - - - - -	352	Aberdeen .....	1,780
	Montmorency - - -	336	Stoneclough .....	122
	Edmunston - - - -	148	Swansea .....	106
			Avonmouth .....	58
	Jonquièrre - - - -	132	Kidderminster .....	37
	Campbellton - - -	107		
	Berlin (N.H.) - - -	45	Brême .....	60
	Nashua - - - - -	45	Hambourg .....	41
		<u>16,955</u>	Rotterdam .....	41
			Le Havre .....	659
			St-Louis-du-Rhône .....	58
			Gênes .....	204
			Naples .....	84
			Buenos-Aires .....	1,525
				<u>16,955</u>
	7. Huile à chauffage.	Québec - - - - -	15,816	Bayonne .....
8. Bois de construction, etc.	Québec - - - - -	4,882	Londres .....	3,631
	Roberval - - - - -	1,201	Manchester .....	2,801
	Notre-Dame-du-Lac - - - - -	640	Glasgow .....	2,117
	Rimouski - - - - -	267	Leith .....	990
	Mégantic - - - - -	179	Liverpool .....	750
	Causapscal - - - -	149	Kittering .....	338
	Cabano - - - - -	148	Hull .....	189
	Senneterre - - - -	100	Swansea .....	138
	Donnaconna - - - -	65	Hanelly .....	132
	Pont-Rouge - - - -	62	Aberdeen .....	100
	St-Alexis - - - - -	58	Dublin .....	33
	Ste-Rose-du		Belfast .....	14
	Dégélé - - - - -	58	Cardiff .....	
				13,444 p.m.p.

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION		
8. Bois de construction, etc. (suite)	Montréal - - - -	56		
	Rivière-à- - - -		Hambourg..... 1	
	Pierre - - - - -	54	Le Cap..... 7	
	Estcourt - - - -	38		
	Ste-Anne-des		Bermudes ..... 29	
	Monts - - - - -	37	Panama ..... 11	
	Mont-Joli - - - -	36	Ste-Lucie ..... 7	
	St-Félicien - - -	30	Trinidad ..... 21	
	St-Pascal - - - -	25	Grenade ..... 5	
	Cascapédia - - -	23	St-Vincent ..... 1	
	Gatineau - - - -	22	Barbades ..... 41	
	Ste-Marie-		4,600 p.m.p. 41	
	de-Beauce- - - -	10	TOTAL (+p.m.p.) 11,356	
	Upsalquitch. (N.B.)	1,050		
	Charlo - - - - -	844		
	Plaster Rock - -	109		
	Bathurst - - - -	52		
	Campbellton - -	82		
	Edmunston - - -	56		
	Inverness (N.-É)	78		
	Brucefield (Ont.)	225		
	Huntsville - - - -	20		
	Origine inconnue	700		
		<u>11,356</u>		
	9. Munitions	Bouchard - - - -	4,771	Barry ..... 1,952
		Valleyfield - - -	1,891	Milfordhaven ..... 757
		Québec - - - - -	1,039	
Les Cèdres - - - -		763	Moss ..... 124	
Lepage - - - - -		643	Oslo ..... 93	
Borden - - - - -		516		
St-Lin - - - - -		268	Aarhus ..... 842	
Montréal - - - -		63		
Debert - - - - -		63	Hambourg ..... 79	
Nobel - - - - -		48		
Ste-Anne - - - -		13	Buitenhuisen..... 456	
Steynerville - -		3	Amsterdam ..... 63	
Angus - - - - -		242	Rotterdam ..... 26	
		<u>10,323</u>	Scheveningen ..... 12	

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION		
9. Munitions (suite)		Zeebrugge .....	1,601	
		Anvers .....	667	
		Cherbourg .....	866	
		Pauillac .....	326	
		Bordeaux .....	261	
		Lisbonne .....	71	
		Naples .....	873	
		Livourne .....	136	
		Gênes .....	132	
		Le Pirée .....	48	
		Derince .....	473	
		Istamboul .....	246	
		Karachi .....	51	
		Destination inconnue ....	168	
		<u>10,323</u>		
10. Tourteaux de lin et de soja	Indéterminé. Quelques tonnes de Minneapolis (É.-U.)	Bremerhaven .....	5,156	
		Hambourg .....	40	
		Liverpool .....	1,235	
		Londres .....	40	
		<u>6,471</u>		
11. Farine	Port Colborne -	1,670	Southampton .....	2,454
	Montréal- - - -	1,129	Londres .....	91
	Winnipeg - - - -	494	Liverpool .....	53
	Seaforth - - - -	688	Hull .....	53
	Midlands - - - -	406	Aberdeen .....	14
	Keewatin - - - -	139	Newport .....	4
	Calgary - - - -	92		
	Galt - - - - - -	88	Bremerhaven .....	1,074
	Port Credit - - -	46	Hambourg .....	687
	Origine inconnue	106		
		<u>4,858</u>	Anvers .....	336

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION	
11. Farine (suite)		Naples ..... 35	
		Le Pirée ..... 57	
		<u>4,858</u>	
12. Aluminium	Arvida - - - - -	4,197	Newport ..... 1,837
	Montréal - - - - -	186	Swansea ..... 166
	Québec - - - - -	65	Sunsvall ..... 1,102
		<u>4,448</u>	Rotterdam ..... 1,140
			Anvers ..... 200
			<u>4,448</u>
13. Cuir	Québec - - - - -	1,990	Liverpool ..... 22
	Montréal - - - - -	226	Londres ..... 1
	Milwaukee - - - - -	104	Hambourg ..... 470
	New York - - - - -	41	Rotterdam ..... 1,581
	Toronto - - - - -	18	Anvers ..... 94
	Acton, Ont. - - - - -	3	Bordeaux ..... 41
		<u>2,382</u>	Le Havre ..... 31
			Barranquilla ..... 32
			Buenaventura ..... 23
			La Havane ..... 54
			Tampico ..... 33
		<u>2,382</u>	

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION		
14. Viandes marinées	Québec -----	519	<u>Antilles</u>		
	St-Boniface (Man.)	16			
		<u>535</u>		Trinidad .....	321.0
				Demerara .....	41.0
				Barbades .....	37.0
				Antigua .....	35.0
				Bridgetown.....	18.0
				Georgetown .....	8.5
				St. Kitts .....	7.0
				St-Domingue .....	6.3
				St.John's .....	4.3
				Grenades .....	4.0
				San Fernando .....	4.0
				St- Georges .....	3.4
		St-Lucie .....	2.4		
		St-Vincent.....	1.5		
		Gastries .....	1.0		
		Le Havre .....	40.0		
			<u>535.0</u>		
15. Produits chimiques	South Charleston		Londres.....	21	
	(Virg.) - - - -	423	Goteborg .....	37	
	Edmonton - - - -	134	Copenhague .....	20	
	Port Robinson - -		Hambourg .....	62	
	(Ont.) - - - - -	37	Bremerhaven.....	18	
	Québec - - - - -	28			
	Clover Bar - - -	21	Rotterdam .....	201	
	Origine inconnue	17	Anvers .....	289	
		<u>660</u>	Gênes .....	12	
				<u>660</u>	

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
16. Lignosol et "Lignin Pitch"	Québec - - - - -	275	<u>Lignosol</u>	
	Origine inconnue	83	La Havane .....	20
			La Guaira .....	17
			Maracaibo .....	12
				<u>49</u>
			<u>"Lignin Pitch"</u>	
			Vera Cruz .....	268
			Puerto Cabello .....	27
			La Havane .....	13
			Buenaventura .....	1
			<u>309</u>	
17. Engrais chimiques	Québec - - - - -	273	La Guaira .....	223
			Grenade .....	40
			St-Georges .....	10
				<u>273</u>
18. Poissons congelés	Québec	137	Southampton .....	6
	Vancouver	27	Londres .....	1
	Origine inconnue	20	Hambourg.....	48
		<u>184</u>	Rotterdam .....	17
			Le Havre .....	111
			Autres .....	1
			(La Havane, Barbade, Beyrouth)	
				<u>184</u>

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
19. Linoléum	Toronto - - - -	82	Liverpool .....	140
	Outremont - - - -	45		
	Québec - - - -	13		
		<u>140</u>		
20. Lait en poudre	Québec - - - -	74	Vera Cruz .....	102
	St-Agapit - - - -	34	Tampico .....	6
	Granby - - - -	14	Trinidad .....	6
	Origine inconnue-	1		
		<u>123</u>	La Guaira .....	1
			Kobé .....	8
				<u>123</u>
21. Barils vides	Québec - - - -	<u>119</u>	Barbades .....	<u>119</u>
22. Fruits	Creston (C.-B.) -	40	Southampton .....	60
	Penticton (C.-B.)	20		
		<u>60</u>		
23. Baume	Québec - - - -	5	Londres .....	4
			Autres .....	1
			(Hambourg, Le Havre)	<u>5</u>
24. Marchandises générales	Québec - - - -	385	Glasgow .....	210
	Montréal - - - -	323	Southampton .....	42
	Laprairie - - - -	61	Londres .....	27
	Peterborough - -	16	Liverpool .....	19
	Beaupré - - - -	7	Newcastle .....	7
	Hamilton - - - -	3	Belfast .....	6
	Ottawa - - - -	2	Manchester .....	1
	Toronto - - - -	2		
	Calgary - - - -	2	Hambourg .....	11
	New York - - - -	2	Bremerhaven .....	3
	Lévis - - - -	2	Brême .....	1
	Granby - - - -	1		

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION		
24. Marchandises générales (suite)	Autres - - - - -	1	Rotterdam .....	63
	Origine inconnue	1,311	Anvers .....	320
		<u>2,118</u>	Metz .....	1,347
			Le Havre .....	13
			Le Pirée .....	2
			Vera Cruz .....	15
			La Guaira .....	16
			La Havane .....	5
			Guayaquil .....	3
			Santos .....	3
			Barranquilla .....	2
			Hong Kong .....	1
			Autres .....	1
				<u>2,118</u>
Boissons alcooliques	Québec - - - - - )	23	Manchester, Bremerhaven, Le Havre, Alexandrie, Hong Kong, Adélaïde...	23
	Montmorency - - )			
	Beaupré - - - - - )			
		<u>23</u>		<u>23</u>



## II. Denrées à l'entrée (importations)

1. Pétrole et Huile à chauffage .....	78,490 tonnes
2. Soufre .....	12,039 "
3. Produits chimiques .....	9,684 "
4. Charbon .....	9,168 "
5. Métaux et objets en métal .....	3,425 "
6. Marbre et Granit .....	1,625 "
7. Jus de fruits .....	1,525 "
8. Verre de vitres et Verrerie .....	1,502 "
9. Vins et Boissons alcooliques .....	1,371 "
10. Mélasse .....	1,254 "
11. Munitions .....	990 "
12. Briques .....	549 "
13. Sel .....	360 "
14. Porcelaine .....	326 "
15. Pulpe de fraises et de framboises .....	299 "
16. Sucre .....	237 "
17. Oignons .....	163 "
18. Liège .....	153 "
19. Linoléum .....	142 "
20. Pins de Parana .....	106 "
21. Ciment et Goudron .....	80 "
22. Ananas .....	76 "
23. Arachides .....	58 "
24. Bois et contreplaqué .....	57 "

25. Riz .....	56 tonnes
26. Laine, Coton et Tissus .....	54 "
27. Pâte à papier .....	37 "
28. "Newsprint cores" .....	36 "
29. Motos, vélos et pièces .....	32 "
30. Cuir et objets en cuir .....	27 "
31. Viandes .....	25 "
32. Crevettes .....	7 "
33. Cacao .....	4 "
34. Tapis .....	4 "
35. Marchandises générales .....	<u>1,042</u> "
TOTAL .....	<u>125,003 tonnes</u>

Détail des 35 rubriques précédentes, indiquant le lieu d'expédition et le lieu de destination.

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
1. Pétrole et huile à chauffage	Amusy Bay - - - -	38,344	Québec .....	78,490
	Curacao - - - - -	18,480		
	Aruba - - - - -	16,281		
	Caripito - - - - -	5,355		
	Bay Town - - - - -	30		
		<u>78,490</u>		
2. Soufre	Galveston - - - -	9,539	Québec .....	10,695
			Donnacona .....	672
	Port Sulphur - - -	2,500	St-Raymond (Port.) ..	672
		<u>12,039</u>		<u>12,039</u>
3. Produits chimiques	Hopewell (Virg.) -	4,927	Québec .....	7,186
	Baltimore - - - -	2,052	Montréal .....	2,475
	San Francisco - -	43	Junction (Ohio) .....	23
				<u>9,684</u>
	Liverpool - - - -	65		
	Newcastle - - - -	52		
	Leith - - - - -	23		
	Anvers - - - - -	2,464		
	Rotterdam - - - -	50		
	Hambourg - - - -	8		
	<u>9,684</u>			
4. Charbon	Swansea - - - - -	9,168	Québec .....	9,168
5. Métaux et objets en métal	Liverpool - - - - -	1,097	Québec .....	2,791
	Manchester - - - -	886	Natashquan .....	229
	Grangemouth - - -	448	Montréal .....	193
			Toronto .....	78
	Newcastle - - - -	305	Lévis .....	31
	Southampton - - -	127	Thetford Mines .....	29
			Trois-Rivières .....	17
	Glasgow - - - - -	116	St-Jean (T.-N.) .....	11
	Avonmouth - - - -	32	Montmagny .....	11
	Londres - - - - -	10	Shawinigan .....	6

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
5. Métaux et objets en métal (suite)	Hambourg - - - - -	281	Rivière-du-Loup .....	6
	Brême - - - - -	8	Témiscamingue .....	5
	Bremerhaven - - -	4	Mont-Joli .....	3
			Willowdale .....	3
	Anvers - - - - -	95	Port-Alfred .....	2
	Le Havre - - - - -	7	Boischâtel .....	1
	Gênes - - - - -	6	Dalhousie .....	1
	Rotterdam - - - - -	3	Sherbrooke .....	1
		<u>3,425</u>	Halifax .....	1
			St-Jean (N.-B.) .....	1
			Autres (1) .....	5
				<u>3,425</u>

(1) Autres: Winnipeg, Hamilton, Waterloo, Ste-Anne-de-Beaupré, Windsor, Kamouraska, Vancouver, Sayabec, Chicago, Riverbend, Plessisville, St-Nérée, Charlottetown, Rimouski, Barrie, Chicoutimi, Warwick, Preston, Hull, St-Jean (P.Q.).

6. Marbre et granit	Livourne - - - - -	1,516	Québec .....	1,553
	Gênes - - - - -	45	Montréal .....	72
				<u>1,625</u>
	Helsinki - - - - -	56		
	Liverpool - - - - -	8		
	<u>1,625</u>			
7. Jus de fruits	Tampa - - - - -	622	Québec .....	1,365
	San Francisco - -	333	Montréal .....	160
	Winterhaven - - -	28		<u>1,525</u>
	Vera Cruz - - - -	279		
	Coatzacoalcas - -	13		
	La Havane - - - -	250		
	<u>1,525</u>			

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION		
8. Verres de vitres et verrerie	Liverpool - - - -	213	Québec.....	882
	Newcastle - - - -	66	Montréal.....	313
	Southampton - - -	2	St-Jean-Port-Joli.....	125
			St-Isidore.....	120
	Anvers - - - - -	645	Jonquièrre.....	37
	Hambourg - - - -	575	Rivière-du-Loup.....	9
	Autres (1) - - - -	1	St-Jean (T.-N.).....	8
		<u>1,502</u>	Courville.....	5
			Toronto.....	3
				<u>1,502</u>
	(1) <u>Autres</u> : Brême, Rotterdam, Le Havre, Glasgow, Avonmouth, Gênes, Livourne.	<u>Autres</u> : Noranda, Eastman.		
9. Vins, liqueurs, boissons, etc.	Ports français - -	903	Québec.....	1,275
	Ports anglais - - -	152	Autres.....	96
	Ports italiens - -	54		<u>1,371</u>
	Ports allemands -	70		
	Autres ports - - -	192		
	<u>1,371</u>			
10. Mélasse	Barbades - - - - -	<u>1,254</u>	Québec.....	895
			Rimouski.....	192
			Vallée-Jonction.....	55
			Laurier Station.....	20
			St-Pâcome.....	20
			Garthby Station.....	20
			Trois Pistoles.....	20
			Lac Mégantic.....	10
			St-Georges-de-Beauce.	10
			N.-Dame-de-la-Guadeloupe	6
			Matane.....	6
			<u>1,254</u>	
11. Munitions	Milford Haven - - -	667	Québec.....	895
	Avonmouth - - - -	276	St-Paul-l' Ermite.....	12
	Leith - - - - - - -	37	Beloëil.....	12

PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
11. Munitions (suite)	Grangemouth - - -	8	Amond (Ohio) .....	8
			Destination inconnue....	63
	Anvers - - - - -	2		<u>990</u>
		<u>990</u>		
12. Briques	Glasgow - - - - -	490	Québec .....	545
	Grangemouth - - -	55	Shawinigan .....	4
	Liverpool - - - - -	4		<u>549</u>
		<u>549</u>		
13. Sel	Liverpool - - - - -	208	Québec .....	242
	Cadix - - - - -	152	Montréal .....	118
		<u>360</u>		<u>360</u>
14. Porcelaine	Liverpool - - - - -	220	Québec .....	294
	Manchester - - - -	35	Montréal .....	18
	Newcastle - - - -	21	Toronto .....	9
	Grangemouth - - -	17	Maria .....	2
	Glasgow - - - - -	5	Rivière-du-Loup .....	2
	Avonmouth - - - -	4	Autres (1) .....	1
				<u>326</u>
	Bremerhaven - - -	18		
	Hambourg - - - -	3		
	Rotterdam - - - -	2	(1) <u>Autres</u> : Chicoutimi, Noranda, Lévis, Paspébiac, Gaspé.	
	Le Havre - - - - -	1		
	<u>326</u>			
15. Pulpe de frai- ses et de framboises	Rotterdam - - - -	299	Québec .....	<u>299</u>
16. Sucre	Georgetown - - - -	237	Québec .....	142
			Montréal .....	95
				<u>237</u>
17. Oignons	Liverpool - - - - -	156	Québec .....	156
	Rotterdam - - - -	7	Montréal .....	7
		<u>163</u>		<u>163</u>

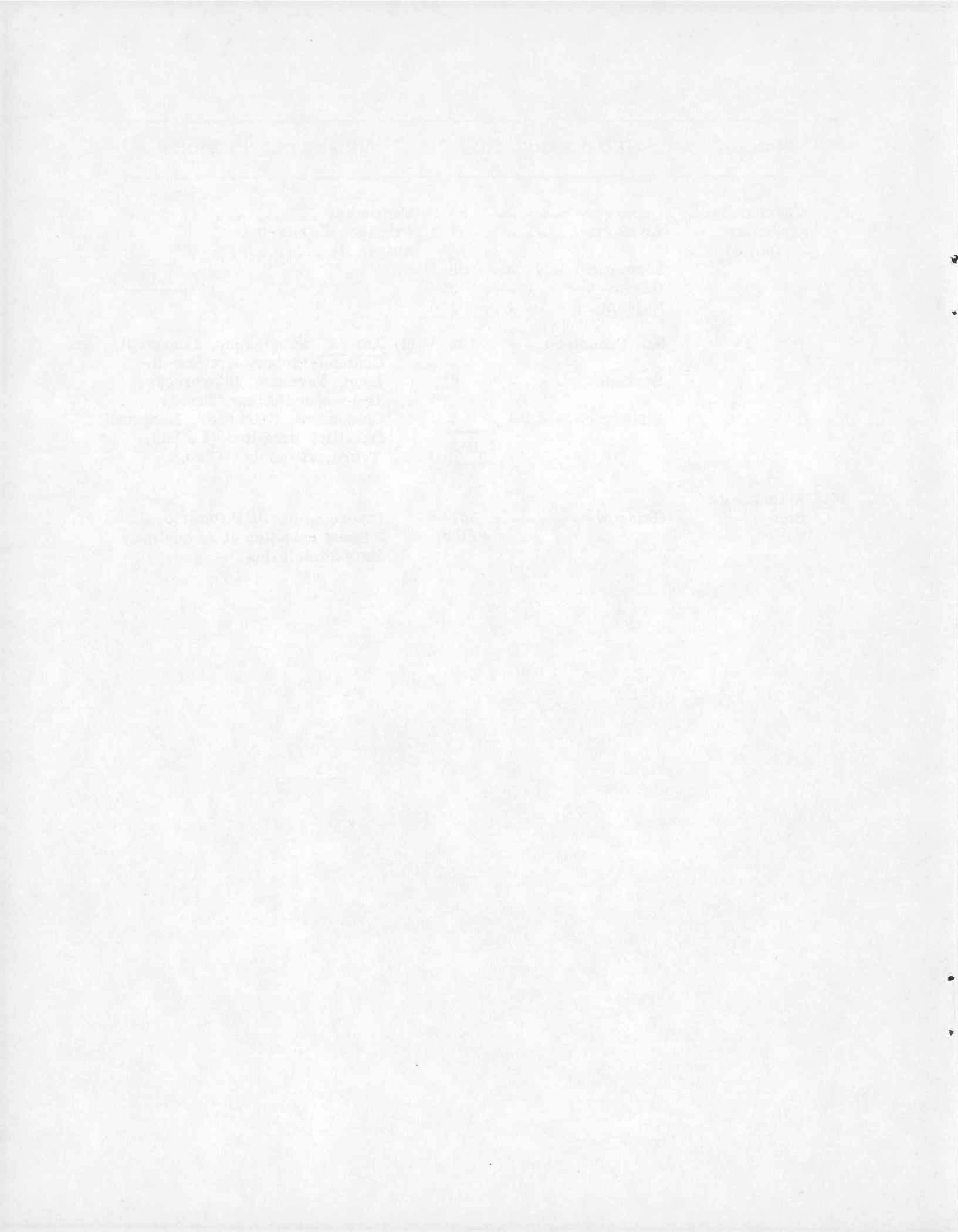
PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
18. Liège	Lisbonne - - - -	140	Québec .....	130
	Séville - - - - -	13	Montréal .....	23
		<u>153</u>		<u>153</u>
19. Linoléum	Grangemouth - -	75	Québec .....	111
	Liverpool- - - -	30	Montréal .....	31
	Glasgow - - - - -	19		<u>142</u>
	Southampton - - -	18		
	Avonmouth - - - -	--		
	<u>142</u>			
20. Pins de Parana	Itajai (Brésil) - -	<u>106</u>	New York .....	<u>106</u>
21. Ciment et goudron	Newcastle - - - -	54	Québec .....	80
	Anvers - - - - -	26		
		<u>80</u>		
22. Ananas	Vera Cruz - - - -	64	Québec .....	76
	Coatzacoalcas - -	12		
		<u>76</u>		
23. Arachides	Tampico - - - - -	56	Québec .....	30
	Naples - - - - -	2	Montréal .....	20
		<u>58</u>	Toronto .....	8
			<u>58</u>	
24. Bois et contre-plaqué	Bordeaux - - - - -	42	Québec .....	42
	Rotterdam - - - -	15	Montréal .....	15
		<u>57</u>		<u>57</u>
25. Riz	Houston - - - - -	<u>56</u>	Québec .....	<u>56</u>

PRODUIT	LIEU D' EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
26. Laine, coton et tissus	Liverpool - - - -	42	Québec .....	31
	Manchester - - -	5	Rivière-du-Loup .....	10
	Southampton - - -	1	Montmorency .....	5
			Toronto .....	5
	Le Havre - - - - -	1	Montréal .....	1
	Rotterdam - - - -	1	Calgary .....	1
	Anvers - - - - -	1	Autres (1) .....	1
	Hambourg - - - -	1		
	Autres (1) - - - -	2		
		<u>54</u>		<u>54</u>
	(1) <u>Autres</u> : Londres, New- castle, Avonmouth, Grangemouth, Glasgow Gênes, Livourne.	(1) <u>Autres</u> : St-Georges-de-Beauce, Huntingdon, Hamilton, Cornwall, Port Credit, Kitchener, London, Winnipeg, Vancouver.		
27. Pâte à papier	Houston - - - - -	37	Québec .....	37
28. "Newsprint cores"	Newport News - -	36	Québec .....	36
29. Motos, velos, et pièces.	Avonmouth - - - -	16	Québec .....	30
	Newport - - - - -	6	Montréal .....	2
				<u>32</u>
	Hambourg - - - -	8		
	Le Havre - - - - -	2		
	Autres - - - - - (Southampton, Liverpool)	--		
	<u>32</u>			
30. Cuir et objets en cuir	Liverpool - - - -	19	Québec .....	21
	Southampton - - -	4	Toronto .....	4
	Avonmouth - - - -	1	Montréal .....	1
			Ste-Anne-de-la-Pocatière	1



PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION		LIEU DE DESTINATION	
	Le Havre - - - -	1	Autres .....	--
	Autres (1) - - - -	2	(Loretteville, Chicago, Victoria)	
		<u>27</u>		<u>27</u>
	(1) <u>Autres:</u> Londres, Glasgow, Swansea, Hambourg, Rotterdam, Anvers, Marseille, Livourne.			
31. Viandes	Buenos Aires - -	<u>25</u>	Montréal .....	<u>25</u>
32. Crevettes	Houston - - - -	<u>7</u>	Québec .....	<u>7</u>
33. Cacao	Rotterdam - - - -	<u>4</u>	Québec .....	<u>4</u>
34. Tapis	Anvers - - - - -	3	Québec .....	<u>4</u>
	Liverpool - - - -	1	Autres (Toronto, Peterborough)	
		<u>4</u>		
35. Marchandises générales	Southampton - - -	83	Québec .....	710
	Liverpool - - - -	89	Montréal .....	260
	Newcastle - - - -	42	Toronto .....	17
	Avonmouth - - - -	17	Dolbeau .....	11
	Grangemouth - - -	14	Ste-Anne-de-Beaupré ..	5
	Glasgow - - - - -	5	Angliers .....	5
	Manchester - - - -	4	St-Jean (T.-N.) .....	4
	Londres - - - - -	2	Lévis .....	4
	Leith - - - - -	-	Charlottetown .....	4
			Winnipeg .....	4
	Hambourg - - - -	42	London .....	3
	Bremerhaven - - -	4	Port-Alfred .....	3
	Brême - - - - -	3	St-Damien .....	2
			Granby .....	1
	Rotterdam - - - -	12	Ottawa .....	1
			Windsor .....	1
	Anvers - - - - -	304	Edmonton .....	1

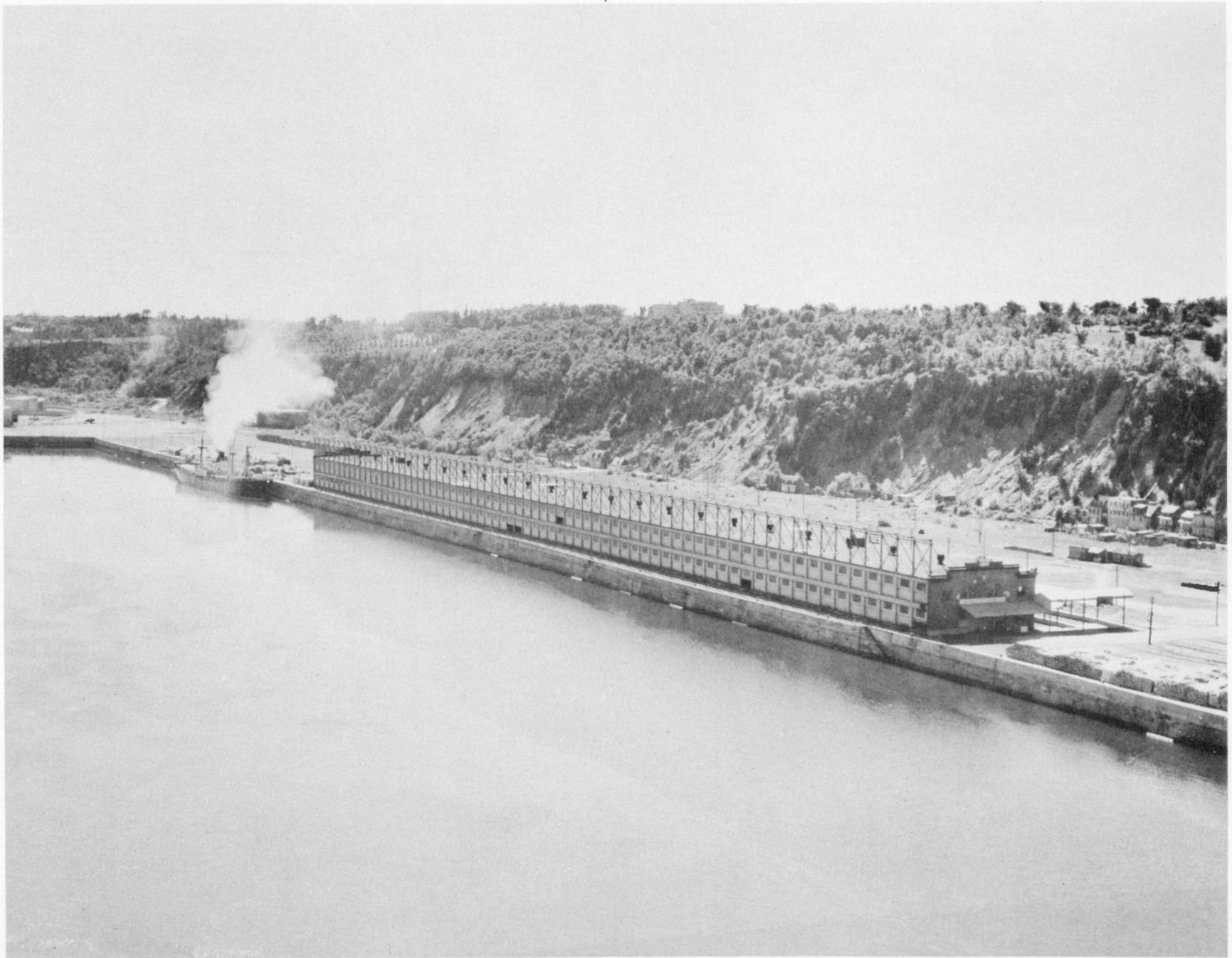
PRODUIT	LIEU D'EXPÉDITION	LIEU DE DESTINATION		
35. Marchandises générales (suite)	Dunkerque - - - -	80	Vancouver .....	1
	Le Havre - - - - -	77	Province d' Ontario . . .	1
			Autres (1) .....	4
				<u>1,042</u>
	Livourne - - - - -	60		
	Gênes - - - - -	3		
	Naples - - - - -	3		
	San Francisco - -	190	(1) <u>Autres:</u> Montmagny, Longueuil, Château-Richer, Rivière-du- Loup, Farnham, Sherbrooke, St-Joseph-d'Alma, Arvida, Chicoutimi, Kitchener, Langstaff, Oakville, Hamilton, Le Pas, Truro, villes de l'Ohio.	
	Barbades - - - -	6		
Lisbonne - - - - -	2			
	<u>1,042</u>			
36. Animaux de race	Glasgow - - - - -	207 (têtes)	Divers points de l' Ontario, de l' Ouest canadien et de quelques états américains.	





Vue directe du Bassin Louise, avec ses bassins intérieur et extérieur. A droite, la gare de triage ainsi que les édifices des Douanes et du Conseil des ports nationaux; à gauche, l'élévateur à grain.

(Photo: Spartan Air Services Ltd.)



Le terminus maritime de l'Anse-au-Foulon, où s'accostent les grands paquebots.

(Photo: Spartan Air Services Ltd.)

DATE DUE  
DATE DE RETOUR

JUL 23 1992			

GB  
131  
G4p  
no.17  
Main  
c.1

## ÉTUDES GÉOGRAPHIQUES

- N° 1. A List of the Place Names of the Island of Newfoundland with their Geographical Positions. Ottawa, 1950. 59 pages, polycopié. *Épuisé*
- N° 2. Geography in Canadian Universities. Par M. R. Dobson, Ottawa, 1950. 51 pages, polycopié. *Épuisé*
- N° 3. Directory of Canadian Geographers. Compilé par Barbara J. McLeod. Ottawa, 1951. 29 pages, polycopié; 2<sup>e</sup> éd., 1953. 34 pages, polycopié. *Épuisé*
- N° 4. Gazetteer of Northern Canada and Parts of Alaska and Greenland. Compilé par S/L H. A. Forbes, ARC, Ottawa, 1948. 75 pages, polycopié. *Épuisé*
- N° 5. Preliminary Bibliography of Colonization and Settlement in Latin and Anglo-America. Par D. K. Doherty, Ottawa, 1952. 70 pages, polycopié. *Épuisé*
- N° 6. Submissions of the Canadian Delegation to the Third Pan American Submission on Geography . . . Compilé par B. Cornwall, D. K. Doherty et J. I. Matheson. Ottawa, 1952. 22 pages, polycopié. *Épuisé*
- N° 7. Extracts relating to the Navigability of Canadian Inland Waterways. Par W. A. Black. Ottawa, 1956. 55 pages, offset. *Prix, 50 cents*
- N° 8. Notes on Potential Building Sites in the Bathurst Inlet Area, N.W.T. Par J. B. Bird et M. B. Bird. Ottawa, 1956. 15 pages, carte, offset. *Prix, 25 cents*
- N° 9. A Report on Sea Ice Conditions in the Eastern Arctic, Summer 1956. Par W. A. Black. Ottawa, 1956. 32 pages, cartes, ill., offset. *Prix, 50 cents*
- N° 10. Rapport préliminaire sur les glaces fluviales à l'île Cacouna, estuaire du Saint-Laurent, province de Québec. Par B. Robitaille. Bilingue, 24 pages, cartes, ill., offset. *Prix, 50 cents*
- N° 11. An Illustrated Glossary of Ice Types in the Gulf of St. Lawrence. Par W. A. Black. 50 pages, carte, ill., offset. *Prix, 75 cents*
- N° 12. Gulf of St. Lawrence Ice Survey, Winter 1956. Par W. A. Black et C. N. Forward. 23 pages., cartes, offset. *Prix, 25 cents*
- N° 13. Notes on Small Boat Harbours, N.W.T. Par J. Ross Mackay. 12 pages, ill., offset. *Prix, 25 cents*
- N° 14. Gulf of St. Lawrence Ice Survey, Winter 1957. Par W. A. Black. 29 pages, cartes, ill., offset. *Prix, 75 cents*
- N° 15. A Report on Sea Ice Conditions in the Eastern Arctic, Summer 1957. Par W. A. Black. Ottawa, 1958. 32 pages, cartes, offset. *Prix, 50 cents*
- N° 16. Ice Conditions in the Gulf of St. Lawrence during the Spring Seasons 1953-1957. Par C. N. Forward. Ottawa, 1958. 11 pages, cartes, offset. *Prix, 25 cents*