



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Price: Canada, \$8.50. \$85.00 a year
 Other Countries, \$9.50, \$95.00 a year

Vol. 4, No. 7

Highlights

Preliminary 1987 Marine Transport Statistics

- Total cargo tonnage handled at Canadian ports in 1987 was 11% higher than a year earlier.
- Wheat, the leading commodity handled in domestic shipping since 1983, posted an increase in tonnage handled of 25% over 1986.
- Coal, iron ore and wheat were the principal commodities handled in international shipping, accounting for 44% of cargo tonnage handled.
- Almost half of international cargo (49%) unloaded at Canadian ports in 1987 originated in the United States. At 38%, Asia and Oceania constituted the principal destination for international cargo loaded in Canada.
- A quarter of all cargo handled at the Port of Montreal was containerized.
- Vessels registered in Canada carried 19% of international cargo tonnage handled in 1987.

November 1988

Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Programs and Publishing Products Group, Acting Permissions Officer, Crown Copyright Administration, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

Prix: Canada \$8.50 par mois. \$85.00 par année
 Autres pays. \$9.50 par mois. \$95.00 par année

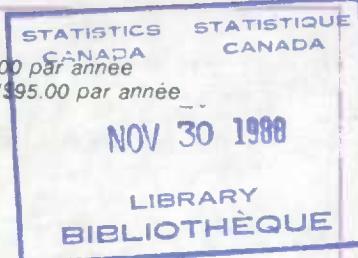
Vol. 4, no 7

Faits saillants

Statistique préliminaire du transport maritime, 1987

- Le volume total de marchandises manutentionné dans les ports canadiens en 1987 a augmenté de 11% par rapport à l'année précédente.
- Le tonnage de blé, principal produit manutentionné au titre du transport maritime intérieur depuis 1983, a affiché une augmentation de 25% par rapport à 1986.
- La houille, le minerai de fer et le blé étaient les trois principaux produits manutentionnés au titre du transport maritime international et représentaient 44% du tonnage manutentionné.
- Près de la moitié des marchandises de la catégorie du transport international (49%) déchargées dans les ports canadiens en 1987 provenait des États-Unis. Environ 38% des marchandises de cette catégorie chargées au Canada étaient destinées à des pays de l'Asie et de l'Océanie.
- Un quart du volume total de marchandises manutentionné dans le port de Montréal était conteneurisé.
- Les navires canadiens ont transporté 19% du tonnage des marchandises de la catégorie internationale manutentionnées en 1987.

Novembre 1988



Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Groupe des programmes et produits d'édition, agent intérimaire aux permissions, administration des droits d'auteur de la Couronne, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Domestic and International Shipping, 1987

Overview

Preliminary 1987 shipping statistics point to an increase in activity at Canadian ports over 1986 (Figure 1). Some 362 million tonnes of cargo were handled in domestic and international shipping, which was 12% higher than the average for the preceding five-year period.

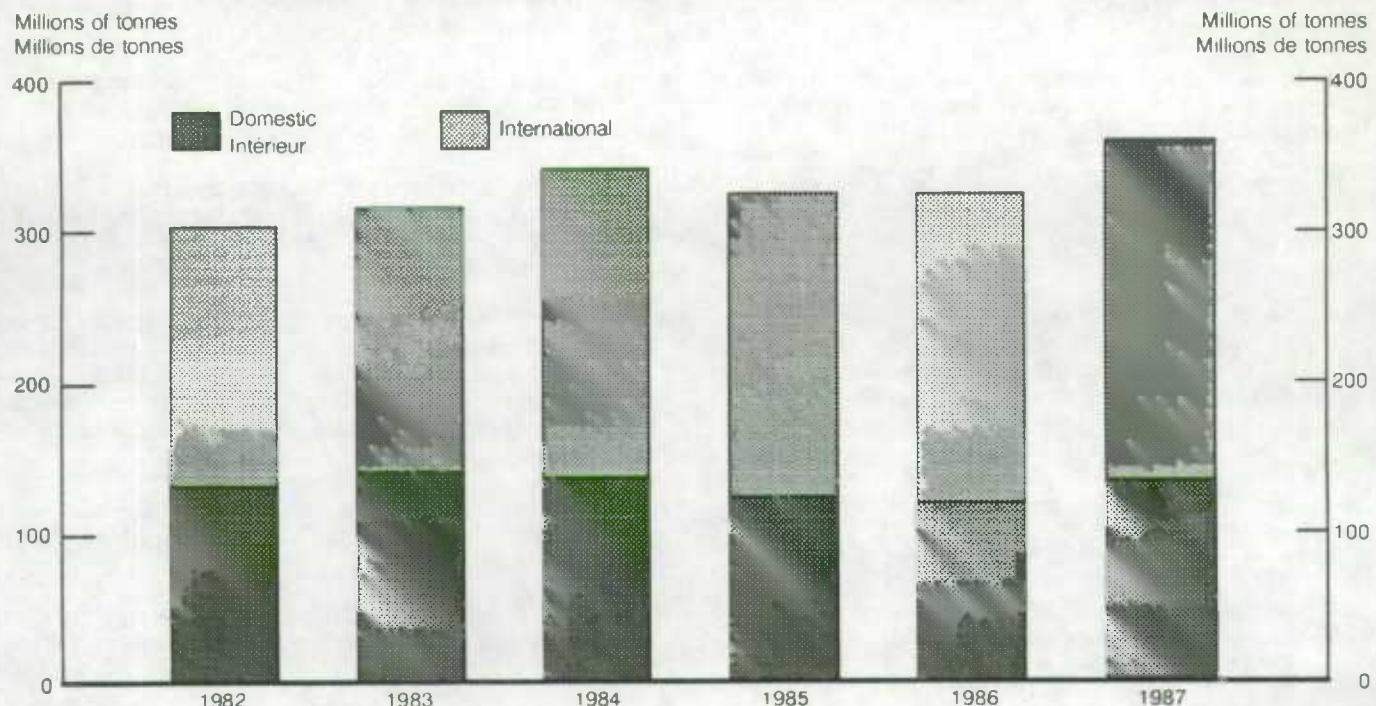
Both international and domestic shipping posted increases over 1986. Cargo tonnage rose by 10% in the international sector, and by 12% in domestic shipping.

In 1987, domestic cargo tonnage represented 38% (and international 62%) of all cargo tonnage handled at Canadian ports. These sector shares are unchanged from 1986, and are not significantly different from the preceding five-year period.

Figure 1

Total Cargo Tonnes Handled, Domestic and International Shipping, 1982-1987

Tonnage total de la cargaison manutentionnée, transport maritime intérieur et international, 1982-1987



Transport maritime intérieur et international, 1987

Aperçu

Les données préliminaires sur le transport maritime de 1987 indiquent une augmentation de l'activité portuaire canadienne par rapport à 1986 (figure 1). Le volume de marchandises manutentionné au titre du transport maritime intérieur et international s'est élevé à 362 millions de tonnes, ce qui représente une augmentation de 12% par rapport à la moyenne enregistrée pour les cinq dernières années.

L'activité relative au transport maritime international et intérieur a connu une hausse par rapport à 1986. Le tonnage a augmenté de 10% pour le transport maritime international et de 12% pour le transport maritime intérieur.

En 1987, le transport maritime intérieur représentait 38% du tonnage total manutentionné dans les ports canadiens et le transport international, 62%. Ces proportions sont les mêmes qu'en 1986 et ne sont pas sensiblement différentes de celles qui ont été établies pour les cinq dernières années.

Domestic Shipping

In 1987, the three principal commodities handled (wheat, logs and bolts, and iron ore) accounted for 43% of the cargo total (Figure 2). All three commodities posted strong increases from 1986 levels. Wheat, the leading commodity in 1987 at 23 million tonnes, recovered from a slump in 1986, but did not match the levels posted in the 1983-84 period (Figure 3). Logs and bolts also rebounded from a low point in 1986 to reach 22 million tonnes in 1987, the highest level in six years. Iron ore tonnage, relatively stable since 1983, reached a peak of 14 million tonnes in 1984, then dropped to 10 million in 1985. Iron ore tonnage recovered in subsequent years, to reach 13 million tonnes in 1987.

Transport maritime intérieur

En 1987, les trois principaux produits manutentionnés (le blé, les billes et billots et le minerai de fer) représentaient 43% du volume total (figure 2). Ces trois produits ont affiché des augmentations importantes par rapport aux niveaux de 1986. Le blé, principal produit manutentionné en 1987 avec 23 millions de tonnes, s'est redressé à la suite d'une forte baisse enregistrée en 1986, mais n'a pas atteint les niveaux observés durant la période de 1983-1984 (figure 3). Le volume de billes et billots manutentionne, descendu à un niveau très bas en 1986, a atteint 22 millions de tonnes en 1987, soit le niveau le plus important des six dernières années. Le volume manutentionné de minerai de fer, demeuré relativement stable depuis 1983, a atteint un sommet de 14 millions de tonnes en 1984, puis a chuté à 10 millions de tonnes en 1985. Il a regagné du terrain les années suivantes pour atteindre 13 millions de tonnes en 1987.

Figure 2

Principal Commodities Handled, Domestic Shipping, 1987

Principales marchandises manutentionnées, transport maritime intérieur, 1987

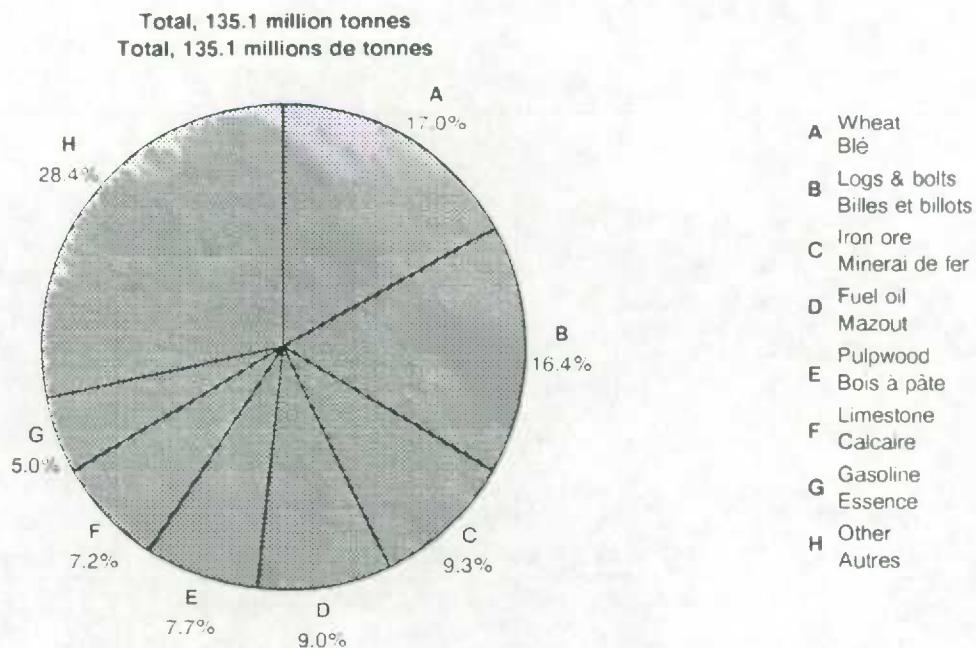
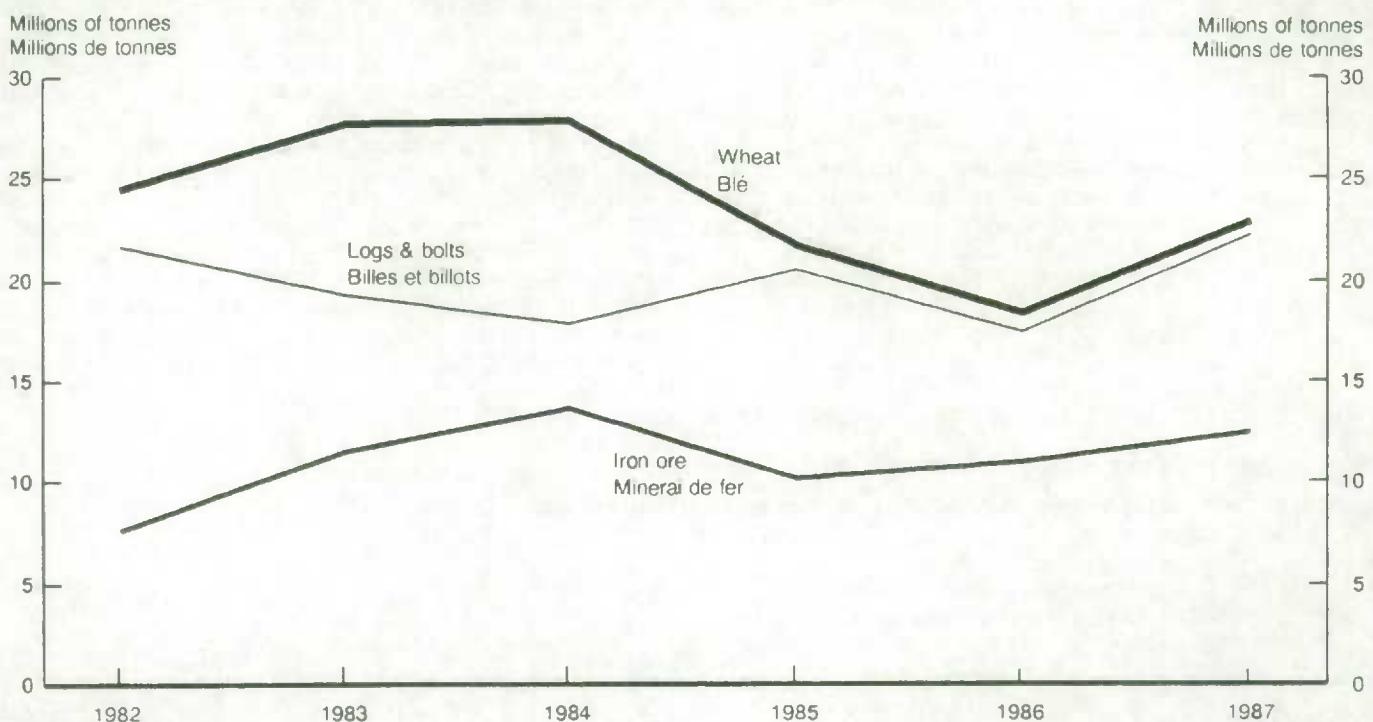


Figure 3

Principal Commodities Handled, Domestic Shipping, 1982-1987**Principales marchandises manutentionnées, transport maritime intérieur, 1982-1987**

The nature of shipping activity varies among the provinces. On the west coast, for example, British Columbia was almost exclusively involved in intraprovincial shipping in 1987. The Atlantic provinces, and those surrounding the Great Lakes, shipped cargo interprovincially to a greater extent (Figure 4).

La nature de l'activité relative au transport maritime varie d'une province à une autre. Ainsi, sur la côte ouest, le transport maritime en Colombie-Britannique était presque exclusivement intraprovincial en 1987. Dans les provinces de l'Atlantique et celles qui touchent les Grands Lacs, le volume de marchandises à destination interprovinciale était plus important (figure 4).

Figure 4. Distribution of Cargo Handled in Domestic Shipping, by Province, 1987**Répartition de la cargaison manutentionnée par province, transport maritime intérieur, 1987**

Province of Loading Province de chargement	Cargo loaded Cargaison chargée	% intraprovincial	% interprovincial
'000 tonnes			
Newfoundland - Terre-Neuve	427.3	37.1	62.9
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	5.4	38.3	61.7
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	4 055.7	6.4	93.6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1 553.1	3.6	96.4
Quebec - Québec	13 897.2	53.2	46.8
Ontario	24 396.9	46.7	53.3
Manitoba	16.7	0.0	100.0
British Columbia - Colombie-Britannique	23 208.6	99.9	0.1
North West Territories - Territoires du Nord-Ouest	11.5	0.0	100.0
Canada	67 572.4	62.8	37.2

International Shipping

The principal commodities loaded in 1987 for foreign destinations were iron ore, coal and wheat, which together accounted for 49% of all international cargo loaded that year (Figure 5). Iron ore tonnage has been fluctuating around the 30 million tonne mark since 1984, and reached a high of 33 million tonnes in 1985. The 1987 level of 31 million tonnes represents a slight increase over 1986 (Figure 6). Coal tonnage has been above 25 million tonnes since 1984 when there was a pronounced increase in demand, particularly from Asian countries such as Japan. The 1987 level of 25 million tonnes is only slightly lower than that of the previous two years. At 22 million tonnes, wheat attained a level in 1987 comparable to the totals posted in the early eighties. Drought conditions led to a drop in tonnage loaded in 1985 and 1986, bringing total loadings from approximately 22 million tonnes in 1984 to 18 and 16 million tonnes, respectively.

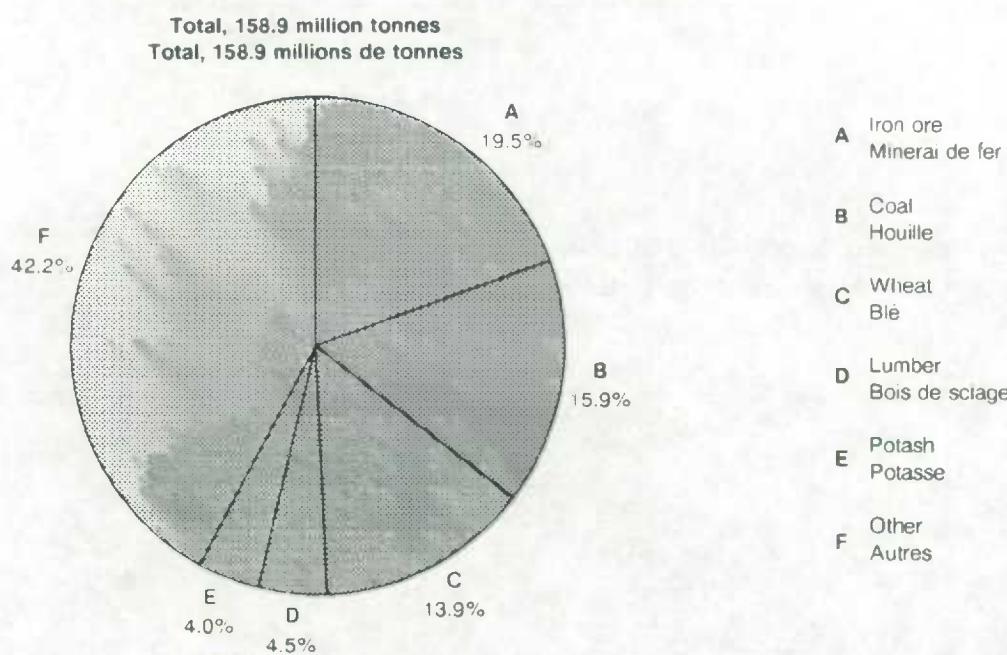
Transport maritime international

En 1987, les principales marchandises embarquées au Canada pour l'étranger étaient le minerai de fer, la houille et le blé; ensemble, elles représentaient 49% du volume total chargé cette année-là au titre du transport international (figure 5). Le volume de minerai de fer manutentionné oscille aux alentours de 30 millions de tonnes depuis 1984 et a atteint un sommet de 33 millions en 1985. Le niveau de 31 millions de tonnes enregistré en 1987 représentait une légère hausse par rapport à 1986 (figure 6). Le volume de houille manutentionnée est supérieur à 25 millions de tonnes depuis 1984, année où il y a eu une forte augmentation de la demande, particulièrement de pays asiatiques tels que le Japon. Le niveau de 25 millions de tonnes atteint en 1987 est à peine inférieur à celui des deux années précédentes. Avec un tonnage s'élargissant à 22 millions, le blé a atteint en 1987 un niveau comparable aux chiffres enregistrés au début des années 80. La sécheresse a entraîné une chute du tonnage des chargements en 1985 et en 1986, le volume passant d'environ 22 millions de tonnes en 1984 à 18 puis à 16 millions de tonnes respectivement.

Figure 5

Principal Commodities Loaded, International Shipping, 1987

Principales marchandises chargées, transport maritime international, 1987



On the import side, the structure of cargo unloadings is similar to loadings, in that raw materials such as coal and iron ore are among the principal commodities involved. The three top commodities unloaded in 1987 were crude petroleum, coal and iron ore, which together accounted for 53% of the total (Figure 7). Unloadings of crude petroleum in 1987 increased by about 19% over 1986 to 15 million tonnes. These past two years have seen crude petroleum recover from the industry slump experienced in the early eighties, when tonnage unloaded remained below 10

En ce qui a trait aux importations, la structure des déchargements est semblable à celle des chargements en ce sens que les matières brutes telles que la houille et le minerai de fer sont parmi les principales marchandises manutentionnées. Les trois principaux produits déchargés en 1987 étaient le pétrole brut, la houille et le minerai de fer qui, ensemble, représentaient 53% des déchargements totaux (figure 7). Les déchargements de pétrole brut en 1987 ont augmenté d'environ 19% par rapport à 1986 pour atteindre 15 millions de tonnes. Ces deux dernières années, les déchargements de pétrole brut ont recommencé à augmenter

Figure 6

Principal Commodities Loaded, International Shipping, 1982-1987

Principales marchandises chargées, transport maritime international, 1982-1987

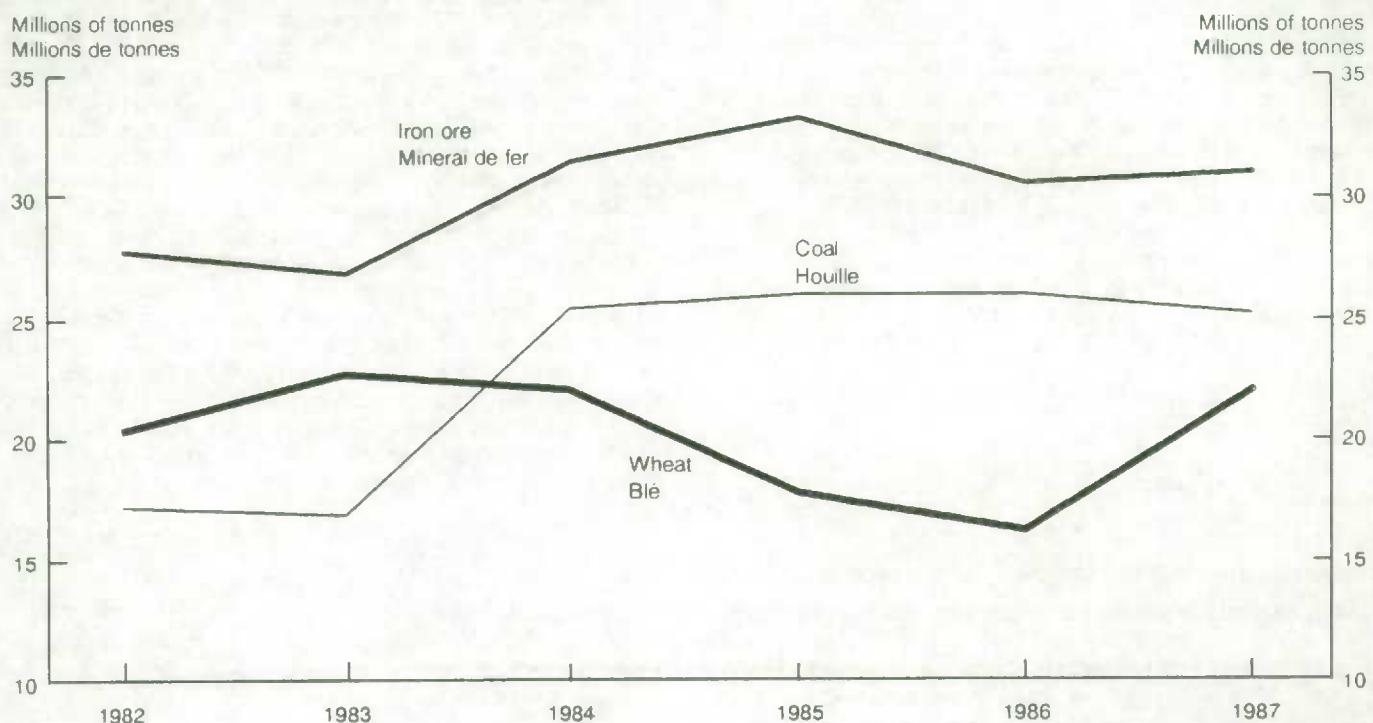
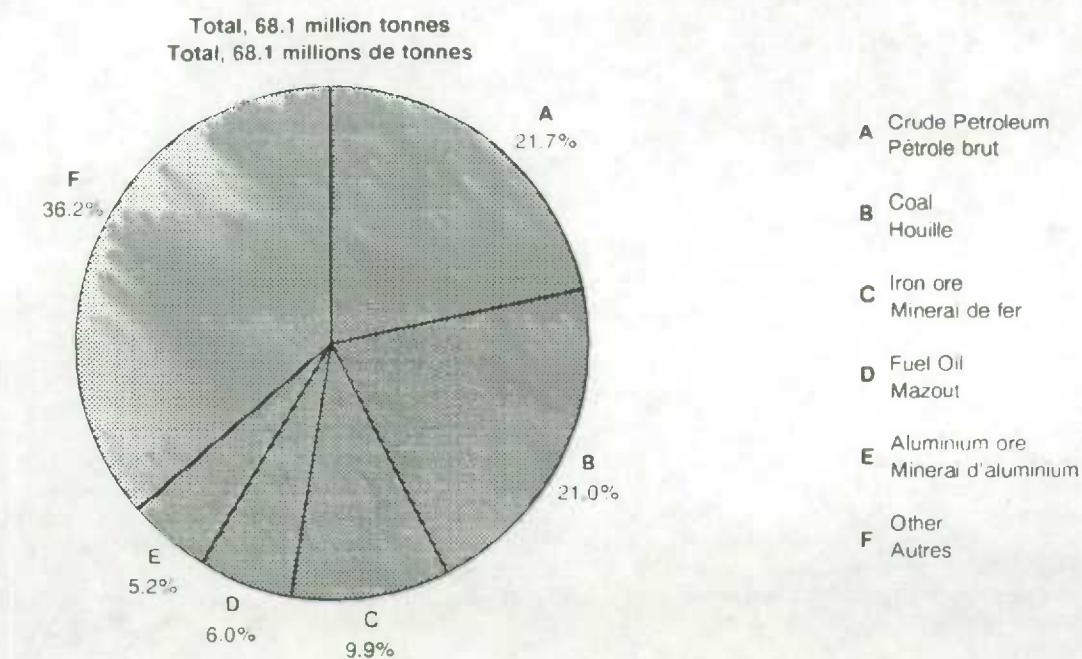


Figure 7

Principal Commodities Unloaded, International Shipping, 1987

Principales marchandises déchargées, transport maritime international, 1987



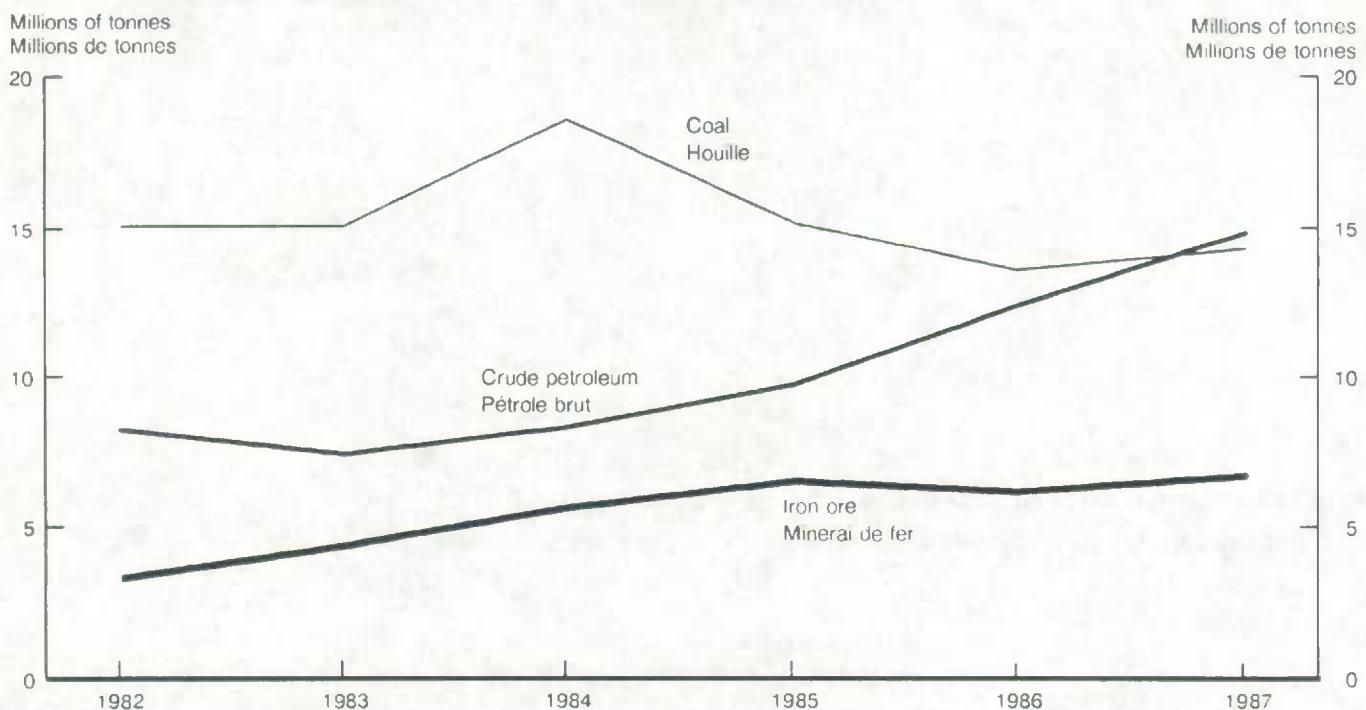
million tonnes from 1982 to 1985. Conversely, coal tonnage unloaded was lower in 1986 and 1987 than during the 1982-1985 period, when it remained around 15 million tonnes, peaking at 19 million in 1984. Coal unloadings in 1987, at 14 million tonnes, were slightly higher than in 1986. Iron ore tonnage was a distant third in terms of unloadings. However, iron ore tonnage unloaded has been steadily increasing over the past six years to attain a level of 7 million tonnes in 1987 (Figure 8).

après les fortes baisses enregistrées dans ce secteur au début des années 80; en effet, le volume déchargé était inférieur à 10 millions de tonnes entre 1982 et 1985. Le volume de houille déchargé était, lui, moins important en 1986 et en 1987 que pendant la période 1982-1985, où il s'était maintenu aux environs de 15 millions de tonnes avec une pointe à 19 millions en 1984. Les déchargements de houille ont été un peu plus élevés en 1987 qu'en 1986, s'élevant à 14 millions de tonnes. En ce qui a trait aux produits déchargés, le minerai de fer s'est classé loin derrière les deux premiers. Toutefois, les déchargements de minerai de fer ont augmenté de façon régulière au cours des six dernières années pour atteindre 7 millions de tonnes en 1987 (figure 8).

Figure 8

Principal Commodities Unloaded, International Shipping, 1982-1987

Principales marchandises déchargées, transport maritime international, 1982-1987



Principal Regions of Origin or Destination

Over a third of all cargo loaded for foreign destinations in 1987 (38%) was bound for Asian and Oceanic countries (Figure 9). Another 25% was shipped to the United States, primarily the Atlantic and Great Lakes regions. Of the 159 million tonnes of international cargo loaded, approximately 25% of this amount was shipped to the United Kingdom and Europe. Central and South America and the Middle East and Africa each accounted for 6% of international cargo loaded in 1987.

Just over 68 million tonnes of international cargo were unloaded at Canadian ports in 1987, almost half of which (49%) originated in the United States (Figure 10). The Great Lakes region was the principal U.S. region

Principales régions d'origine ou de destination

En 1987, plus du tiers (38%) du volume total chargé pour des destinations à l'étranger a été acheminé vers des pays de l'Asie et de l'Océanie (figure 9). Environ 25% a été expédié aux États-Unis, principalement vers les régions de l'Atlantique et des Grands Lacs. Des 159 millions de tonnes chargées pour des destinations à l'étranger, environ 25% ont été expédiées au Royaume-Uni et en Europe, et 6% ont été acheminées dans chaque cas vers l'Amérique du Sud et en Amérique centrale, le Moyen-Orient et l'Afrique.

Un peu plus de 68 millions de tonnes de marchandises de la catégorie internationale ont été déchargées dans les ports canadiens en 1987, dont presque la moitié (49%) provenait des États-Unis (figure 10). C'est la région

shipping cargo to Canada, accounting for 25 million tonnes, or 73% of U.S. cargo. Europe, the Middle East and Africa, and Central and South America each accounted for an additional 11% of unloading. The United Kingdom and Asia and Oceania accounted for 12% and 6%, respectively.

américaine des Grands Lacs qui a expédié au Canada la plus grosse part des marchandises provenant des États-Unis, soit 73% ou 25 millions de tonnes. Pour les autres régions du monde, la répartition des marchandises déchargées au pays était la suivante : Europe, Moyen-Orient et Afrique, et Amérique centrale et du sud, environ 11% chacun; Royaume-Uni 12%; Asie et Océanie, 6%.

Figure 9
Principal Destinations of International Cargo Loaded in Canada, 1987
Destination principales de la cargaison internationale chargée au Canada, 1987

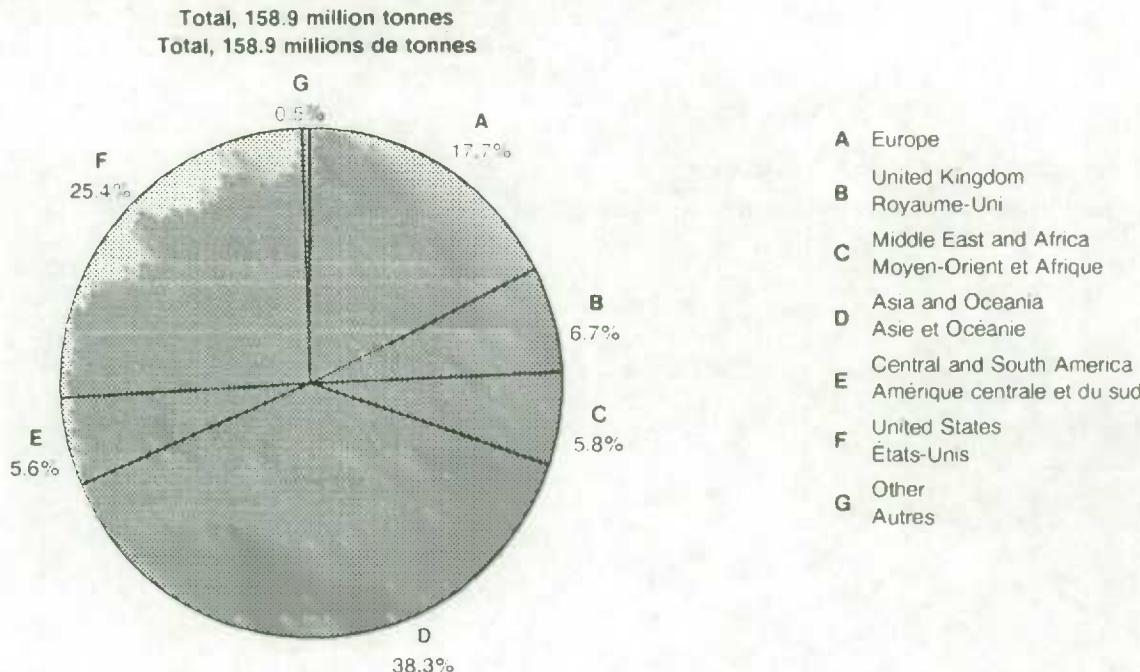
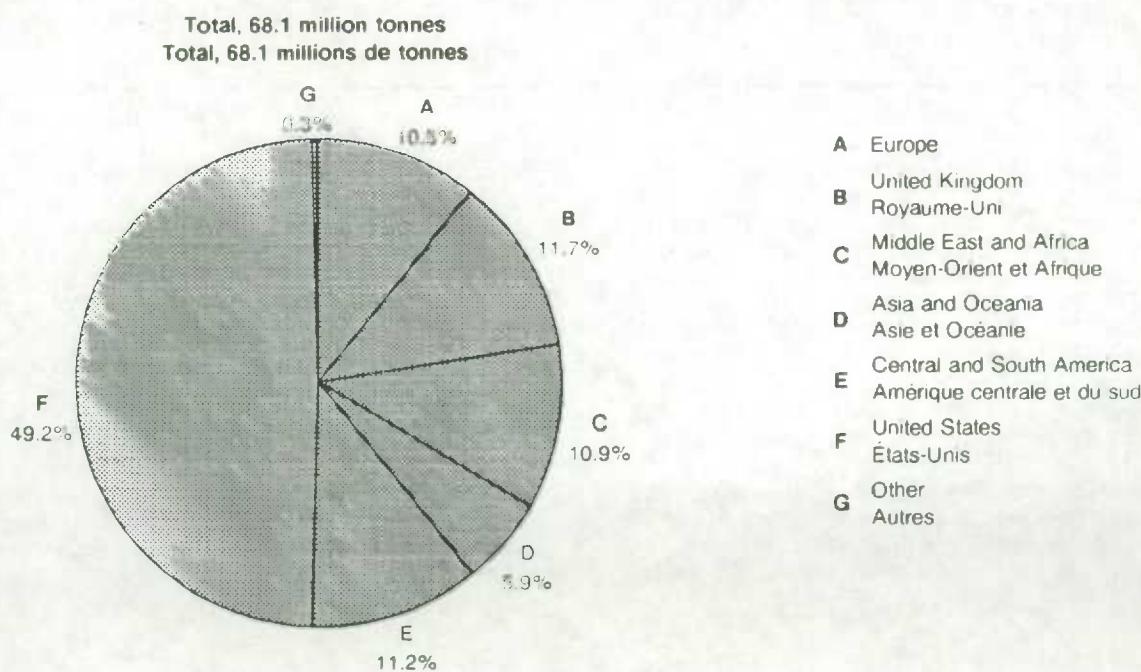


Figure 10
Principal Origins of International Cargo Unloaded in Canada, 1987
Origines principales de la cargaison internationale déchargée au Canada, 1987



Ports

The eight leading Canadian ports shown in Figure 11 have all grown since 1982, in terms of cargo tonnage handled, with the exception of Thunder Bay. The strong growth in tonnage handled at Prince Rupert is due mainly to the increased international shipping of coal and grain. The increases in tonnage handled at Halifax and Vancouver can be attributed largely to growth in the international sector.

Figure 11. Tonnage Handled at Major Canadian Ports, 1987 vs 1982

Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les principaux ports canadiens, 1987 vs 1982

	1987			1982		
	Domestic	International	Total	Domestic	International	Total
	Intérieur			Intérieur		
'000 tonnes						
Vancouver	4 350	59 807	64 156	5 393	45 963	51 356
Port-Cartier	4 683	18 290	22 973	3 825	19 103	22 928
Montréal/Contrecoeur	7 371	14 095	21 466	10 420	9 945	20 365
Sept-Îles/Pointe-Noire	4 311	15 337	19 648	2 801	16 020	18 821
Thunder Bay	15 878	3 477	19 355	19 220	3 119	22 339
Québec/Lévis	6 747	11 514	18 261	7 247	10 050	17 297
Halifax	3 629	11 452	15 081	2 860	7 240	10 100
Prince Rupert	705	13 067	13 772	519	1 526	2 045

Containerization

Whereas containers are not used to a significant extent in domestic shipping (no more than 1% annually of domestic cargo has been moved in containers since their introduction), they represent an important and growing part of international shipping. In 1982, containerization accounted for 4% of cargo or 7 million tonnes, compared to 5% or 11 million tonnes in 1987. Canada's four major container ports (Figure 12) handled 98% of all international container traffic in 1987. Three of these ports handled more container traffic, both in absolute terms, and as a share of total port traffic, in 1987 than in 1982.

Vessels

The total number of vessel movements at Canadian ports in 1987 increased by 1% over 1986, and has not changed appreciably over the past six years (Figure 13). However, on a sectoral basis, the share of trips for domestic and international shipping has practically reversed. Thus, while domestic shipping accounted for 54% and international for 46% of all vessel movements in 1982, domestic activity accounted for 45% and international for 55% of vessel movements in 1987.

Ports

Les huit principaux ports canadiens indiqués à la figure 11 ont tous pris de l'importance depuis 1982 pour ce qui est du tonnage manutentionné, à l'exception de Thunder Bay. La hausse importante du tonnage manutentionné à Prince Rupert est surtout attribuable à l'accroissement du transport maritime international de la houille et des céréales. L'augmentation du tonnage manutentionné à Halifax et à Vancouver résulte en grande partie de l'expansion du secteur international.

Figure 11. Tonnage Handled at Major Canadian Ports, 1987 vs 1982

Tonnage de la cargaison manutentionnée dans les principaux ports canadiens, 1987 vs 1982

	1987			1982		
	Domestic	International	Total	Domestic	International	Total
	Intérieur			Intérieur		
'000 tonnes						
Vancouver	4 350	59 807	64 156	5 393	45 963	51 356
Port-Cartier	4 683	18 290	22 973	3 825	19 103	22 928
Montréal/Contrecoeur	7 371	14 095	21 466	10 420	9 945	20 365
Sept-Îles/Pointe-Noire	4 311	15 337	19 648	2 801	16 020	18 821
Thunder Bay	15 878	3 477	19 355	19 220	3 119	22 339
Québec/Lévis	6 747	11 514	18 261	7 247	10 050	17 297
Halifax	3 629	11 452	15 081	2 860	7 240	10 100
Prince Rupert	705	13 067	13 772	519	1 526	2 045

Conteneurisation

Bien que les conteneurs ne soient pas beaucoup utilisés pour le transport maritime intérieur (pas plus de 1% du volume annuel du transport maritime intérieur n'est conteneurisé depuis l'apparition de cette méthode), leur utilisation prend de plus en plus d'importance dans le transport international. En 1982, les marchandises conteneurisées représentaient 4% du total, soit 7 millions de tonnes, alors qu'en 1987 cette proportion atteignait 5% ou 11 millions de tonnes. Les quatre principaux ports de manutention de conteneurs (figure 12) ont manutentionné 98% du volume total conteneurisé de la catégorie internationale en 1987. En 1987, trois de ces ports ont manutentionné un volume de marchandises conteneurisées plus important qu'en 1982, tant en termes absolus qu'en proportion de l'activité portuaire totale.

Navires

Le nombre total des mouvements de navires dans les ports canadiens a augmenté de 1% par rapport à 1986 et n'a pas changé de façon appréciable depuis les six dernières années (figure 13). Toutefois, la proportion de mouvements relevés selon le secteur d'activité au titre du transport maritime intérieur et international est pratiquement inversée. Ainsi, alors qu'en 1982 les mouvements intérieurs représentaient 54% de l'ensemble des mouvements de navires et les mouvements internationaux, 46%, en 1987, l'activité relative au transport maritime intérieur a atteint 45% et l'activité résultant du transport international, 55% de l'ensemble des mouvements de navires.

Figure 12
Major Container Ports, Containerized Tonnage, 1987 vs. 1982
Principaux ports conteneurs, tonnage en conteneurs, 1987 vs. 1982

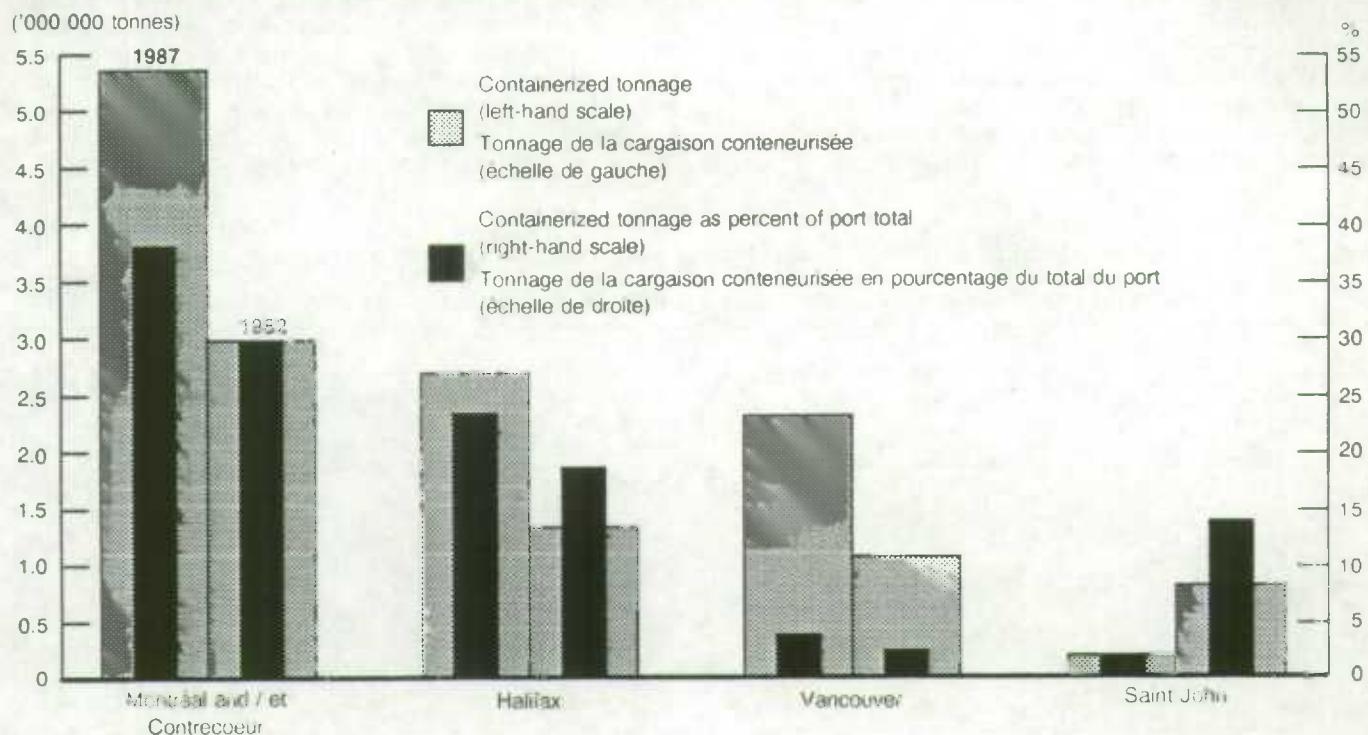
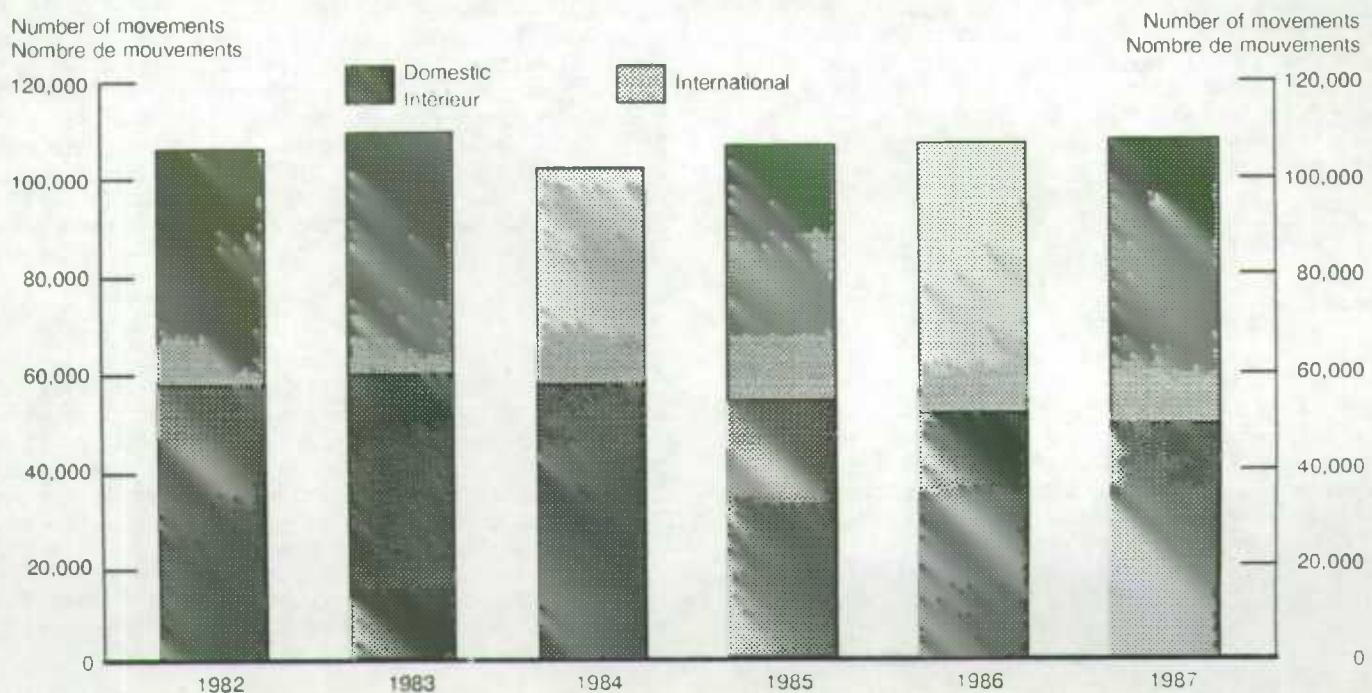


Figure 13
Vessel Movements, Domestic and International Shipping, 1982-1987
Mouvements de navires, transport maritime intérieur et international, 1982-1987



International vessel movements at Canadian ports in 1987 were 20% higher than in 1982 (Figure 14). Canadian-registered vessels accounted for at least a third of vessel movements in both years, although their share of total traffic dropped slightly. Vessels flying the American flag logged over twice as many vessel movements in 1987 as in 1982. However, as the relatively smaller increases in GRT and cargo tonnage indicate, the growth in traffic may largely be attributed to small vessels such as tugs, barges and ferries.

Notable increases in vessel traffic were also achieved by Panamanian and West German registered vessels, whereas vessels registered in Japan, Norway, Greece and the United Kingdom saw their share of total international traffic drop between 1982 and 1987. Japan's cargo share grew marginally (1%) over this period.

Figure 14. Number of Movements and Share of GRT and Cargo, by Vessel Nationality, International Shipping, 1987 vs 1982

Nombre de mouvements et part de la JBR et de la cargaison, selon la nationalité du navire, transport maritime international, 1987 vs 1982

Flag of Vessel	Number of Movements		% of Total GRT		% of cargo total		Nationalité du navire	
	Nombre de mouvements		% de la JBR totale		% de la cargaison totale			
	1987	1982	1987	1982	1987	1982		
Canada	20,116	20,306	13.6	14.2	19.4	22.7	Canada	
United States	12,697	6,218	2.9	1.8	2.4	2.3	États-Unis	
Panama	4,494	2,496	12.8	7.0	12.5	7.8	Panama	
Liberia	3,522	3,330	13.2	13.2	14.7	16.7	Libéria	
Greece	1,862	2,674	5.2	8.5	5.5	7.9	Grèce	
Japan	1,311	1,825	7.4	12.5	9.4	8.6	Japon	
United Kingdom	1,226	1,484	4.7	5.5	4.6	4.8	Royaume-Uni	
West Germany	1,011	721	3.6	4.0	0.7	1.8	Allemagne de l'Ouest	
France	945	893	0.9	1.7	0.5	2.0	France	
Norway	638	1,034	2.2	4.6	1.2	3.1	Norvège	
Other	11,248	8,225	33.5	26.9	29.2	22.3	Autres pays	
Total	59,070	49,206	100.0	100.0	100.0	100.0	Total	

Les mouvements internationaux dans les ports canadiens ont augmenté de 20% en 1987 par rapport à 1982 (figure 14). Durant ces deux années, la part de l'activité des navires canadiens correspondait au moins au tiers de l'ensemble des mouvements, bien que leur part du transport total ait diminué légèrement. Les navires battant pavillon américain ont enregistré plus de deux fois plus de mouvements en 1987 qu'en 1982. Toutefois, comme l'indiquent les augmentations relativement plus faibles de la JBR et du tonnage, l'accroissement de l'activité peut être attribué en grande partie aux petits navires tels que les remorqueurs, les chalands et les bacs.

La proportion des mouvements internationaux des navires panaméens et ouest-allemands a augmenté sensiblement tandis que celle des navires du Japon, de la Norvège, de la Grèce et du Royaume-Uni a chuté entre 1982 et 1987. Pour ce qui est de la cargaison, la part du Japon s'est accrue de façon marginale (1%) au cours de cette période.

Did you know ...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director
Transportation Division
Statistics Canada
2nd Floor, Main Bldg.
Tunney's Pasture
Ottawa
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre
(819) 997-6942

Saviez-vous ...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur
Division des transports
Statistique Canada
2e étage, immeuble Principal
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation
(819) 997-6942

**Publications available from the
Transportation Division**

**Publications disponibles à la Division des
transports**

Catalogue	Canada \$	Foreign Autre	Catalogue
50-002 Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	85.00	95.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de service, Bil. Dix numéros/année.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	88.00	92.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	85.00	95.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	110.00	114.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	31.00	32.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00	36.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.	32.00	33.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.	32.00	33.00	Statistique des affrétements aériens, A., Bil.
51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.	75.00	85.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.	95.00	105.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50	44.00	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00	33.00	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	65.00	75.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	32.00	33.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	15.00	16.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	15.00	16.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.	32.00	33.50	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Shipping in Canada, A., Bil.	32.00	33.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.
A. – Annual O. – Occasional	M. – Monthly Bil. – Bilingual	Q. – Quarterly	A. – Annuel Trimestriel H.S. – Hors série
			M. – Mensuel Bil. – Bilingue
			T. –

To order a publication please telephone toll free in Canada,
1-800-267-6677.

Pour obtenir un publication veuillez téléphoner sans frais au
Canada. 1-800-267-6677.

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010528055