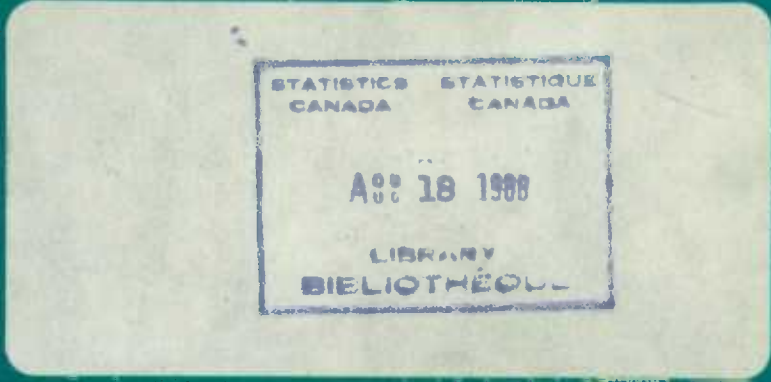


Shipping in Canada 1986

Le transport maritime au Canada 1986



Data in Many Forms ...

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

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

Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8700)
or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-4888)		

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

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.
1(613)951-7276

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

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes ...

Statistique Canada diffuse les données sous diverses formes. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

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

Section des transports de surface et maritimes,
Division des transports

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8700) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-4888)		

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

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.
1(613)951-7276

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

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Surface and Marine
Transport Section

Shipping in Canada

1986

This publication contains data previously published in:
International Seaborne Shipping Statistics
(Catalogue 54-209)
Coastwise Shipping Statistics (Catalogue 54-210)
Water Transportation (Catalogue 54-205)

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

© Minister of Supply
and Services Canada 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 Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

August 1988

Price: Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.00

Payment to be made in Canadian funds or equivalent

Catalogue 54-205

ISSN 0835-5533

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Section des transports
de surface et maritimes

Le transport maritime au Canada

1986

Cette publication inclut les données antérieurement publiées dans les publications:
Statistiques du transport international
(n° 54-209 au catalogue)
Statistique du cabotage (n° 54-210 au catalogue)
Le transport par eau (n° 54-205 au catalogue)

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 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 des Services d'édition. Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Août 1988

Prix: Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.00

Paiement en dollars canadiens ou l'équivalent

Catalogue 54-205

ISSN 0835-5533

Ottawa

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **Ellis Drover**, Director, **Brian Nemes**, Assistant Director, and **William Penner**, Chief, Surface and Marine Transport Section. **Emile Di Sanza**, Head, Marine Transport Unit, who conceived the original idea of the publication, oversaw its realization and was a participating author. **Gaston Levesque**, the principal author, played a key role in the research and analysis process and was the coordinator of the publication. **Andrea Mathieson** and **Susan Carter** contributed to the analysis and were also participating authors. **Ghislaine Comeau** assisted in the preparation of graphics and statistical tabulations; **Colette Labelle** provided word processing services. **Audrey Kealey** participated in the text review and coordination process. Thanks are also extended to **Jonina Wood** for her editorial services and to **Yves Thériault** for overseeing the translation task. The Transportation Division is also grateful to **Danielle Baum** of the Publications Division for her work in the composition and design of the publication.

SIGNES CONVENTIONNELS

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

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

REMERCIEMENTS

Cette publication a été rédigée à la Division des transports sous la direction générale d'**Ellis Drover**, directeur, **Brian Nemes**, directeur adjoint, et **William Penner**, chef de la Section des transports de surface et maritimes. **Emile Di Sanza**, chef de la Sous-section du transport maritime, qui a conçu l'idée originale de la publication et qui a veillé à sa réalisation, était également l'un des co-auteurs. **Gaston Levesque**, l'auteur principal, a joué un rôle clé dans le processus de la recherche et de l'analyse et était le coordinateur de la publication. **Andrea Mathieson** et **Susan Carter** ont contribué à l'analyse et étaient également co-auteurs. **Ghislaine Comeau** a participé à la préparation de graphiques et de totalisations statistiques; **Colette Labelle** a assuré les services de traitement de textes. **Audrey Kealey** a participé à la révision des manuscrits et au processus de coordination des tâches. Il convient également de remercier **Jonina Wood**, qui a agi à titre de rédactrice en chef, et **Yves Thériault**, qui s'est chargé de la traduction. La Division des transports est également reconnaissante à **Danielle Baum** de la Division des publications qui s'est acquittée de la composition et de la conception de la publication.

Table of Contents

Shipping in Canada

	Page
Highlights	7
Introduction	9

Part I Domestic and International Shipping Statistics

Chapter I

A General Overview:

Tonnage Handled, by Sector	13
Tonnage Share, by Sector	14

Chapter II

Domestic Shipping Activity:

Introductory Note	17
Cargo Tonnage Handled	17
Leading Commodities Handled	17
Fluctuations in Commodity Tonnage Levels	19
Principal Commodities Handled Regionally	21
Province-to-Province Flows	24

Chapter III

International Shipping Outbound Activity:

Introductory Note	29
Cargo Tonnage Loaded	29
Leading Commodities Loaded	30
Fluctuations in Commodity Tonnage Levels	30
Principal Commodities Loaded Regionally	33
Foreign Cargo Destinations	34
Foreign Cargo Destinations, by Province and Territory	37

Chapter IV

International Shipping Inbound Activity:

Introductory Note	39
Cargo Tonnage Unloaded	39
Leading Commodities Unloaded	40
Fluctuations in Commodity Tonnage Levels	40
Principal Commodities Unloaded Regionally	43
Foreign Cargo Origins	44
Foreign Cargo Origins, by Province and Territory	46

Chapter V

Port Activity:

Introductory Note	73
Canada's Leading Ports	73
Vancouver	74
Sept-Îles	75
Montréal	75
Port-Cartier	76
Thunder Bay	77
Halifax	77

Table des matières

Le transport maritime au Canada

	Page
Faits saillants	7
Introduction	9

Partie I Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Chapitre I

Vue d'ensemble:

Tonnage manutentionné, selon le secteur	13
Répartition du tonnage, selon le secteur	14

Chapitre II

Transport maritime intérieur:

Introduction	17
Tonnage du fret manutentionné	17
Principales marchandises manutentionnées	17
Fluctuations du tonnage des marchandises	19
Principales marchandises manutentionnées, par région	21
Flux interprovinciaux	24

Chapitre III

Trafic maritime international en départ:

Introduction	29
Tonnage du fret chargé	29
Principales marchandises chargées	30
Fluctuations du tonnage des marchandises	30
Principales marchandises chargées, par région	33
Destinations du fret expédié à l'étranger	34
Destinations du fret expédié à l'étranger, selon la province et le territoire	37

Chapitre IV

Trafic maritime international en arrivage:

Introduction	39
Tonnage du fret déchargé	39
Principales marchandises déchargées	40
Fluctuations du tonnage des marchandises	40
Principales marchandises déchargées, par région	43
Origines du fret expédié de l'étranger	44
Origines du fret expédié de l'étranger, selon la province et le territoire	46

Chapitre V

Activité portuaire:

Introduction	73
Principaux ports du Canada	73
Vancouver	74
Sept-Îles	75
Montréal	75
Port-Cartier	76
Thunder Bay	77
Halifax	77

Table of Contents

Shipping in Canada

Chapter V (Continued)

Port Activity:

Québec	77
Saint John	78
Prince Rupert	78
Hamilton	79

Chapter VI

Containerized Cargo:

Introductory Note	111
The International Sector	112
Container Ports	112
Containerized Commodities	113
Foreign Markets	114

Chapter VII

Vessel Activity:

Introductory Note	117
International Vessel Activity, by Registry	117
Domestic and International Vessel Movements	119
Domestic Vessel Activity, by Province and Port	119
International Vessel Activity, by Province and Port	131

Part II Financial and Operational Statistics

Chapter VIII

Canadian-domiciled water transport carriers, 1985:

Introductory Note	135
Revenues and Expenses	135
Revenues	135
Expenses	136
Employment	138
Workforce by Sector	138
Workforce by Province	138
Fuel and Lubricating Oil Consumption	138
Canadian-domiciled Fleet Composition	139
Fleet Composition by Sector	139
Property and Equipment	140

User Notes

Methodology and Data Limitations:

Domestic Shipping Statistics	149
International Shipping Statistics	149
Financial and Operational Statistics	149

Survey Compatibility:

Domestic and International Shipping Statistics	150
Financial and Operational Statistics and Shipping Statistics	150
Glossary	151
Supplementary Tabulations	155

Table des matières

Le transport maritime au Canada

Chapitre V (Suite)

Activité portuaire:

Québec	77
Saint John	78
Prince Rupert	78
Hamilton	79

Chapitre VI

Fret conteneurisé:

Introduction	111
Le secteur international	112
Ports de manutention de conteneurs	112
Marchandises conteneurisées	113
Marchés étrangers	114

Chapitre VII

Mouvements de navires:

Introduction	117
Mouvements internationaux de navires selon le pays d'immatriculation	117
Mouvements intérieurs et internationaux de navires	119
Mouvements intérieurs de navires, selon la province et le port	119
Mouvements internationaux de navires, selon la province et le port	131

Partie II Statistiques financières et d'exploitation

Chapitre VIII

Transporteurs maritimes établis au Canada, 1985:

Introduction	135
Recettes et Dépenses	135
Recettes	135
Dépenses	136
Emploi	138
Main-d'oeuvre par secteur	138
Main-d'oeuvre par province	138
Consommation de combustible et d'huile de graissage	138
Composition de la flotte des transporteurs établis au Canada ..	139
Composition de la flotte par secteur	139
Biens et matériel	140

Notes aux utilisateurs

Methodologie et limites des données

Statistiques sur le transport maritime intérieur	149
Statistiques sur le transport maritime international	149
Statistiques financières et d'exploitation	149

Compatibilité de l'enquête:

Statistiques sur le transport maritime intérieur et international	150
Statistiques financières et d'exploitation et statistiques sur le transport maritime	150
Glossaire	151
Totalisations supplémentaires	155

Foreword

Canada is a country on the move. Since its beginnings, this freedom to move has been the foundation upon which the nation has grown and matured. And water transport has been vital to the process, moving people and goods from region to region, and linking Canada to its major trading partners on the international scene.

At Statistics Canada, we have been tracking water transport through a variety of surveys and carrier reports in cooperation with Transport Canada, Ports Canada, and Revenue Canada, Customs and Excise. Previously, we published our marine statistics in three distinct publications. Now, for the first time, we present **Shipping in Canada, 1986**, which combines these three forerunners into one comprehensive and easy-to-use reference document.

Shipping in Canada informs on key developments in the marine transport sector, supplementing the analysis with illustrative charts and graphs. Designed to serve both industry members and the interested public, it also points the way to the wealth of additional transport data available at Statistics Canada.

In designing this new publication, our users were consulted and their views and needs incorporated. We are confident that **Shipping in Canada** is a better product for it.

Avant-propos

Le Canada est un pays en mouvement. Depuis la fondation, cette liberté de mouvement a été la pierre angulaire de la croissance et du mûrissement de la nation. Le transport par eau a été un élément essentiel du processus, permettant le mouvement des personnes et des marchandises d'une région à l'autre et le maintien des liens entre le Canada et ses principaux partenaires commerciaux sur la scène internationale.

À Statistique Canada, nous avons suivi l'évolution du transport par eau par le truchement de diverses enquêtes et de rapports des transporteurs avec la collaboration de Transports Canada, de Ports Canada et de Revenu Canada, Douanes et Accise. Jusqu'ici, nous avons diffusé nos statistiques sur le sujet dans trois publications distinctes. Aujourd'hui, nous présentons pour la première fois **Le transport maritime au Canada, 1986**, un bulletin complet de consultation facile qui regroupe dans un seul ouvrage les statistiques des trois anciennes publications.

Le transport maritime au Canada renseigne le lecteur sur les principaux changements survenus dans le secteur du transport maritime par des analyses, des graphiques explicatifs et des tableaux. Destinée aux membres de l'industrie et aux autres personnes intéressées, la publication peut aussi informer ceux qui désirent savoir comment accéder à la mine de données supplémentaires sur le transport, disponibles auprès de Statistique Canada.

La conception de cette nouvelle publication s'est faite avec l'avis de nos utilisateurs et tient compte des opinions et des besoins de ces derniers. Nous estimons que **Le transport maritime au Canada** est de ce fait un meilleur produit.

I. P. Fellegi
Chief Statistician of Canada
Statisticien en chef du Canada

Highlights

Part I: Domestic and International Shipping Statistics, 1986

- Canadian ports handled a total of 328 million tonnes of cargo during 1986, compared to 327 million in 1985.
- **International** shipping activities accounted for about 63% of all cargo tonnes handled, while **domestic** shipping operations represented about 37% of the total.
- About 5% of all internationally-shipped cargo was containerized, compared to about 1% for the domestic sector. The three key ports handling containerized freight were Montréal, Halifax and Vancouver, together accounting for 82% of all cargo tonnes shipped in containers.
- Canada's five leading ports were Vancouver, Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier and Thunder Bay. Together, they accounted for about half the total international tonnage and about a quarter of the total domestic tonnage, yielding an overall share of about 42%.
- About 40% of all international movements at Canadian ports were carried out by vessels registered in Canada. However, virtually all vessels operating domestically were registered in Canada.
- Canadian-registered vessels accounted for about 20% of all cargo tonnes handled in international shipping. However, their share of total international Gross Register Tonnage (G.R.T.) was less than 15%.

Domestic Shipping

- In 1986, domestic shipping tonnage dropped 2% from 1985, to about 121 million tonnes. This was the third consecutive year-to-year drop in activity since 1983 and the lowest level registered in six years.
- The **two** key commodities handled domestically were wheat and logs and bolts, jointly accounting for close to 30% of the total tonnage. Fuel oil and iron ore were also important commodities, with a collective share of about 19%.
- Cargoes handled at ports in British Columbia accounted for about a third of the total domestic tonnage shipped during 1986. Ontario and Québec followed closely with respective shares of 32% and 27% of the total.

International Shipping

- Cargo tonnage handled in international shipping reached almost 207 million tonnes during 1986, about the same level as in 1984 and 1985.
- Three key commodities, iron ore, coal and wheat, jointly accounted for half the total tonnage loaded for foreign countries.

Faits saillants

Partie I : Statistiques sur le transport maritime intérieur et international, 1986

- Les ports canadiens ont manutentionné 328 millions de tonnes de fret en 1986, comparativement à 327 millions en 1985.
- Environ 63% du tonnage total manutentionné l'a été dans le cadre du transport maritime **international**, alors que le trafic **intérieur** a figuré pour quelque 37% du total.
- Le fret conteneurisé a représenté presque 5% du tonnage total du fret manutentionné dans le secteur international, comparativement à 1% environ dans le secteur intérieur. Trois ports clés, soit Montréal, Halifax et Vancouver, ont manutentionné 82% du tonnage total du fret expédié en conteneurs.
- Les cinq premiers ports selon le tonnage total manutentionné étaient Vancouver, Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier et Thunder Bay. Ensemble, ces ports ont contribué environ la moitié du tonnage international total et environ le quart du tonnage intérieur total, pour une part globale de quelque 42%.
- Les navires immatriculés au Canada ont effectué 40% des mouvements internationaux dans les ports canadiens. Par contre, pratiquement tous les navires utilisés pour le transport maritime intérieur étaient immatriculés au Canada.
- Les navires canadiens ont figuré pour 20% du tonnage total expédié en provenance ou à destination de l'étranger. Par contre leur part de la jauge brute au registre (JBR) cummulative des opérations internationales était inférieure à 15%.

Transport maritime intérieur

- En 1986, le tonnage du fret intérieur a chuté de 2% par rapport à 1985 pour s'établir à quelque 121 millions de tonnes, soit le plus bas niveau en six ans. Cette diminution était la troisième baisse d'une année à l'autre d'affilée depuis 1983.
- Le blé et les billes et billots étaient les deux principaux groupes de marchandises manutentionnées dans le cadre du transport maritime intérieur, ayant représenté ensemble près de 30% du tonnage total. Le mazout et le minerai de fer figuraient également en bonne place, avec une part collective de quelque 19%.
- Le fret manutentionné dans les ports de la Colombie-Britannique a représenté environ le tiers du tonnage intérieur total expédié en 1986. L'Ontario et le Québec viennent immédiatement après la Colombie-Britannique, avec des parts respectives de quelque 32% et 27% du total.

Transport maritime international

- En 1986, on a manutentionné près de 207 millions de tonnes de fret dans le cadre du transport maritime international, soit à peu près la même quantité qu'en 1984 et 1985.
- Les trois principales marchandises, soit le minerai de fer, la houille et le blé, ont représenté ensemble la moitié du tonnage total chargé à destination de l'étranger.

- The three leading commodities unloaded from foreign countries in 1986 were coal, crude petroleum and iron ore, with a composite share representing half the total inbound tonnage.
- Asian and Oceanic countries constituted the principal cargo destinations during 1986, receiving over one-third (35%) of all cargo tonnes shipped from Canadian ports. British Columbia ports shipped almost 90% of this tonnage.
- The United States shipped about half the total cargo tonnage unloaded in Canada during 1986. About two-thirds (68%) of this total was discharged in Ontario, originating largely from the U.S. Great Lakes region.

Part II: Financial and Operational Statistics, 1985

- In 1985, operating revenues generated by 312 Canadian-domiciled carriers totalled \$2.3 billion. In 1984, 320 Canadian-domiciled carriers reported \$2.5 billion in revenues.
- For-hire carriers accounted for 58% of all revenues in 1985, compared to 22% for private and 20% for government carriers.
- Commodity transport accounted for about half (48%) of for-hire carrier revenues, while towing activities and vessel chartering accounted for about a third (35%).
- In 1985, operating expenses totalled \$2.8 billion, compared to \$2.9 billion in 1984.
- Expenses incurred by for-hire carriers represented almost half (47%) the total in 1985, while government and private carriers accounted for 34% and 19%, respectively.
- Vessel crew wages and salaries accounted for about a fifth (19%) of total for-hire carrier expenses, while fuel and lubricating oil expenses and vessel maintenance represented 14% and 8%, respectively.
- Some 2,007 vessels were owned and operated by carriers domiciled in Canada (excluding charters). Vessels operated by for-hire carriers represented 62% of the total, compared to 21% for government and 17% for private carriers.
- In 1985, fuel oil consumption fell 15% from 1984, to 1.3 billion litres, while purchasing costs fell from \$375 million to \$323 million.
- Canadian-domiciled carriers owned property and equipment valued at an original cost of \$2.9 billion in 1985; accumulated depreciation amounted to \$1.1 billion.

- Les trois principales marchandises déchargées en provenance de l'étranger en 1986 étaient la houille, le pétrole brut et le minerai de fer qui, ensemble, constituaient la moitié des arrivages totaux.
- Les pays de l'Asie et de l'Océanie étaient la principale destination du fret en 1986, ayant reçu plus du tiers (35%) du tonnage total expédié à partir de ports canadiens dans le cadre du transport maritime international. Les ports de la Colombie-Britannique ont expédié près de 90% du tonnage destiné à ces pays.
- Les États-Unis ont expédié environ la moitié du tonnage total déchargé au Canada en 1986. Environ les deux tiers (68%) de ce total ont été déchargés en Ontario et provenaient surtout des ports américains sur les Grands Lacs.

Partie II: Statistiques financières et d'exploitation, 1985

- En 1985, les recettes d'exploitation de 312 transporteurs établis au Canada totalisaient \$2.3 milliards. En 1984, 320 transporteurs avaient déclaré des recettes de \$2.5 milliards.
- Les transporteurs pour compte d'autrui ont réalisé 58% de l'ensemble des recettes en 1985, contre 22% pour les transporteurs privés et 20% pour les transporteurs publics.
- Les transporteurs pour compte d'autrui ont tiré près de la moitié (48%) de leurs recettes du transport de marchandises, et environ le tiers (35%) du touage et de l'affrètement.
- Les dépenses d'exploitation ont totalisé \$2.8 milliards en 1985, comparativement à \$2.9 milliards en 1984.
- Les dépenses des transporteurs pour compte d'autrui ont représenté près de la moitié (47%) du total en 1985, alors que les transporteurs publics et les transporteurs privés ont figuré respectivement pour 34% et 19% du total.
- Les salaires et traitements des équipages ont absorbé environ un cinquième (19%) des dépenses totales des transporteurs pour compte d'autrui, alors que les dépenses en combustible et en huile de graissage ont représenté 14% du total et les frais d'entretien des navires, 8%.
- Les transporteurs établis au Canada possédaient et exploitaient 2,007 navires (à l'exclusion des navires affrétés). Du nombre total de navires, 62% étaient exploités par les transporteurs pour compte d'autrui, 21%, par les transporteurs publics, et 17%, par les transporteurs privés.
- Entre 1984 et 1985, la consommation de mazout a chuté de 15% pour s'établir à 1.3 milliard de litres, et les dépenses à ce titre sont passées de \$375 millions à \$323 millions.
- En 1985, les transporteurs établis au Canada possédaient des biens et du matériel dont la valeur d'origine atteignait \$2.9 milliards; l'amortissement accumulé se chiffrait à \$1.1 milliard.

Introduction

Water transport is an industrial activity of prime importance for Canada. As a major trading nation, Canada relies heavily on ocean shipping for the export and import of commodities. Inland and coastal shipping activities add to the diversity and complexity of this sector of the economy. The various surveys used to measure the nature, scope and structure of the marine transport sector underscore its complexity.

Shipping in Canada, 1986 is a new publication which integrates, for the first time, data previously contained in three distinct publications. Accordingly, it provides a more comprehensive overview of the various facets of marine transport activity. Each chapter of the publication focuses on a specific topic to provide a better picture of this industry, its inherent characteristics, changes and emerging trends.

This publication is in two parts.

Part I presents data on domestic and international shipping in Canada, with the focus on commodity flows, level and type of port activity, and vessel traffic. As well, it examines emerging trends in the containerization of commodities and shifts in the relative importance of international markets for inbound and outbound cargoes.

Part II presents aggregate financial and operational statistics on Canadian-domiciled marine transport carriers. The size, structure and performance of the Canadian water carrier industry are delineated in terms of such key variables as operating revenues, expenses, employment and fuel consumption.

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

Introduction

Le transport par eau est une activité économique de toute première importance pour le Canada. Grand pays commerçant, le Canada dépend dans une large mesure du transport maritime pour exporter et importer des marchandises. Le transport par voie d'eau intérieure et le cabotage ajoutent un élément de diversité et de complexité à ce secteur de l'économie. Les diverses enquêtes qui mesurent la nature, la portée et la structure du transport maritime prouvent qu'il s'agit d'un secteur très complexe.

Le transport maritime au Canada, 1986, est une nouvelle publication qui intègre pour la première fois les données qui paraissaient auparavant dans trois publications distinctes. Elle permet par conséquent d'avoir une meilleure vue d'ensemble des diverses facettes du transport maritime. Chacun des chapitres de la publication traite d'un sujet distinct, ce qui permet de dresser un tableau plus complet de l'industrie, de ses caractéristiques propres, de son évolution et des nouvelles tendances qu'on y observe.

La présente publication comprend deux parties

La **partie I** présente des données sur le transport maritime intérieur et international au Canada, et en particulier sur les flux de marchandises, le niveau et le type d'activité portuaire ainsi que les mouvements de navires. De plus, on y examine les nouvelles tendances de la conteneurisation des marchandises, et on y analyse les changements dans l'importance relative des marchés internationaux à partir des données sur les arrivages et les expéditions.

La **partie II** présente des statistiques financières et d'exploitation agrégées sur les transporteurs maritimes établis au Canada. La taille, la structure et les résultats d'exploitation de l'industrie du transport maritime au Canada sont définis en fonction de variables clés, telles que les recettes et les dépenses d'exploitation, l'emploi et la consommation de combustible.

Les statistiques sur le transport maritime intérieur et international sont tirées de deux programmes distincts mais fondés sur des concepts analogues. Les résultats des enquêtes sont en général très compatibles, même s'ils ne sont pas toujours parfaitement comparables. Toutefois, les données sur l'origine et la destination des marchandises sont incompatibles avec les statistiques financières et d'exploitation qui sont produites à partir d'un programme distinct, différent sur le plan de la portée, des concepts et de la méthodologie. Les lecteurs sont priés de se reporter à la section "Notes aux utilisateurs" à la fin de la présente publication pour obtenir plus de précisions sur la compatibilité des enquêtes.

**Shipping
in
Canada**

**Le transport
maritime
au Canada**

Part I

Partie I

**Domestic and
International
Shipping
Statistics**

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

Chapter I

A General Overview:

There are two kinds of shipping operations at Canadian ports: domestic and international. In the following analysis of these complementary activities, a composite portrait of Canada's shipping operations is presented. (In subsequent chapters, analysis will focus on sector-specific trends and will address such related topics as commodity flows, port activity, containerization and vessel traffic.)

Tonnage Handled, by Sector

First, data are presented on the total tonnage handled in domestic and international shipping for the period 1981 to 1986 (see Figure 1.1 for an introductory overview of the industry). As can be seen, total cargo tonnage activity remained virtually unchanged in 1986 compared to 1985, at 327.6 million tonnes. This was only 0.8% below the average 330.1 million tonnes recorded for the previous five-year period (i.e. 1981-1985).

Chapitre I

Vue d'ensemble:

Les activités du transport maritime dans les ports canadiens peuvent se répartir selon deux secteurs, soit le transport intérieur (ou national) et le transport international. L'analyse qui suit porte sur les activités globales de ces deux secteurs complémentaires et présente un tableau composite de l'industrie. (Dans les chapitres qui suivent, l'analyse sera axée sur les tendances dans chaque secteur et traitera de sujets connexes comme le flux des marchandises, l'activité portuaire, la conteneurisation et les mouvements de navires.)

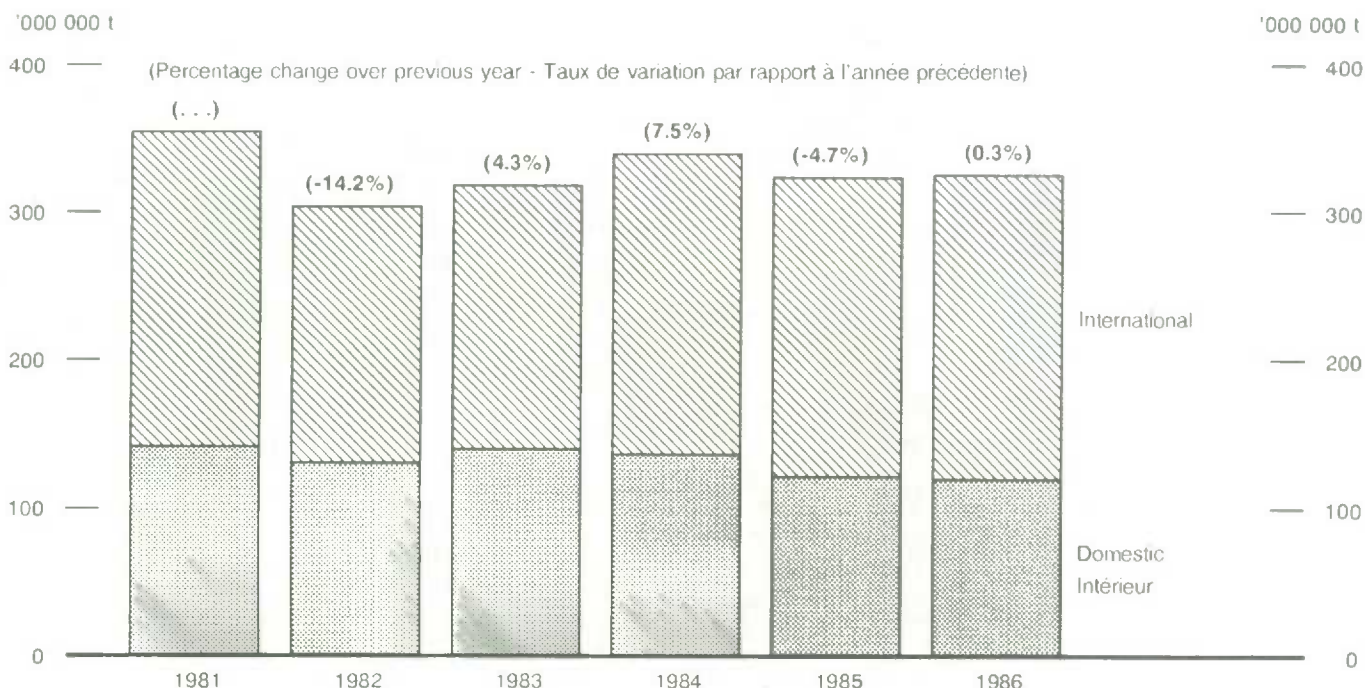
Tonnage manutentionné, selon le secteur

En premier lieu, des données sont présentées sur le tonnage total manutentionné au titre du transport maritime intérieur et international entre 1981 et 1986 (voir figure 1.1). Comme on peut le voir, 327.6 millions de tonnes de fret ont été manutentionnées dans les ports canadiens en 1986, soit pratiquement le même nombre qu'en 1985. Par rapport aux cinq années précédentes, le niveau de 1986 est inférieur de 0.8% seulement à la moyenne annuelle de 330.1 millions de tonnes observée pour la période 1981 à 1985.

FIGURE 1.1

Tonnage Handled by Sector: Domestic and International Shipping, 1981-1986

Tonnage manutentionné selon le secteur: Transport maritime intérieur et international, 1981-1986



Although total tonnage dropped 8% between 1981 and 1986, intervening years were marked by fluctuations in the level of activity. From 1981 to 1982, for example, tonnage levels fell by about 14% but subsequently rose 4.3% between 1982 and 1983. In 1984, the tonnage level continued to increase, up more than 7% from 1983. Then, in 1985, the level dropped again, by about 5%, to less than 327 million tonnes from about 343 million.

A comparison of sector tonnages from 1981 to 1986, (also illustrated in Figure 1.1) indicates that international cargoes consistently registered higher tonnage levels than did domestic cargoes; differences ranged from about 38 million tonnes in 1983 to almost 86 million tonnes in 1986.

Tonnage Shares, by Sector

In 1986, about 63% of all cargo tonnes handled involved international operations, while domestic shipping activities represented about 37% of the total. This was not significantly different from their respective shares a year earlier. However, in the context of a longer time frame, the 1986 ratio represents the largest share discrepancy between the two sectors since 1981. (See Figure 1.2 for an overview of the relative importance of each sector with respect to cargo tonnage loaded, unloaded and handled at Canadian ports since 1981.)

Sector share differences were less significant in 1982 and 1983, at approximately 14 and 12 percentage points, respectively. However, following a modest drop in domestic tonnage and an increase in international tonnage during 1984, their overall activity shares stood almost 20 percentage points apart, about the same as in 1981. Decreasing activities in the domestic sector along with stable international tonnage levels contributed to increasingly substantial differences in sector shares between 1984 and 1986.

On an inbound and outbound basis, there were contrasting disparities in sector tonnage distributions in 1986. While each sector represented about half the total tonnage unloaded, the international sector accounted for a much larger share of the total tonnage loaded: almost 71%. Though only representing a modest upward change over 1985, this was the third consecutive year-to-year increase for the international sector in terms of total outbound tonnage share and represented a six point increment over 1983.

By comparison, 1986 was the first year since 1981 that the international sector accounted for a larger proportion of the total tonnage unloaded than did the domestic sector. Between 1981 and 1983, the share of international cargoes had fallen almost eight percentage points relative to the total inbound tonnage. However, it subsequently accounted for increasing proportions of the total tonnage unloaded; rising from 41% in 1983 to almost 51% in 1986.

Bien que le tonnage total manutentionné ait baissé de 8% entre 1981 et 1986, il a fluctué entre ces deux années. Il a diminué de 14% entre 1981 et 1982 pour ensuite augmenter de plus de 4% et 7%, d'une année à l'autre, en 1983 et 1984 respectivement. Le tonnage a diminué de nouveau en 1985, pour s'inscrire en baisse de près de 5% sur 1984, passant d'environ 343 millions de tonnes à moins de 327 millions de tonnes.

Une comparaison par secteur du tonnage total manutentionné de 1981 à 1986 (également présentée à la figure 1.1) révèle que le tonnage des cargaisons internationales a toujours dépassé celui des cargaisons intérieures, la plus faible différence ayant été d'environ 38 millions de tonnes en 1983 et la plus forte, de près de 86 millions de tonnes en 1986.

Répartition du tonnage, selon le secteur

En 1986, environ 63% du tonnage total manutentionné revenait au secteur international et le reste, soit 37%, au secteur intérieur, de sorte que l'écart entre les deux s'établissait à 26 points. En 1985, l'écart était du même ordre. Cependant, si on fait porter l'analyse sur une plus longue période, on constate que le ratio de 1986 représentait le plus grand écart entre les deux secteurs depuis 1981. (Voir figure 1.2 pour l'importance relative de chaque secteur en fonction du tonnage total chargé, déchargé et manutentionné dans les ports canadiens entre 1981 et 1986.)

La différence entre les parts respectives des deux secteurs était moins importante en 1982 et 1983 lorsqu'elle s'établissait, respectivement, à 14 et 12 points seulement. En 1984, le tonnage des cargaisons intérieures a diminué légèrement alors que celui des cargaisons internationales augmentait davantage, ce qui a porté le ratio entre le secteur international et le secteur intérieur à 60-40 environ. L'accroissement de l'écart entre les parts respectives des secteurs entre 1984 et 1986 est dû au fléchissement des activités dans le secteur intérieur, conjugué à la très grande stabilité du tonnage des cargaisons internationales.

Une analyse de la répartition, entre les deux secteurs, des tonnages en arrivage et en départ met en évidence des tendances contrastantes. En 1986, chaque secteur détenait environ la moitié du tonnage total en arrivage, tandis que le secteur international détenait la part du lion du tonnage total en départ des ports canadiens, soit près de 71%. Bien que ceci représentait une faible hausse par rapport à 1985, il s'agissait de la troisième augmentation d'une année à l'autre d'affilée de la part du tonnage chargé du secteur international, représentant un accroissement de près de six points par rapport à 1983.

Par contre, en 1986, la part du tonnage total en arrivage détenue par le secteur international a dépassé celle du secteur intérieur pour la première fois depuis 1981. La proportion du tonnage total déchargé représentée par les cargaisons internationales avait chuté de près de huit points entre 1981 et 1983, mais avait par la suite augmenté progressivement, passant de 41% en 1983 à presque 51% en 1986.

FIGURE 1.2

**Tonnage Loaded and Unloaded, Percentage Shares by Sector:
Domestic vs International Shipping, 1981-1986**

**Tonnage chargé et déchargé, répartition en pourcentage selon le secteur:
Transport maritime intérieur vs international, 1981-1986**

		1981	1982	1983	1984	1985	1986
Handled Manutentionné	'000 000 t	356.2	305.8	319.0	342.8	326.6	327.6
Share Répartition	%						
Domestic - Intérieur		40.0	43.1	44.1	40.1	37.8	36.9
International		60.0	56.9	55.9	59.9	62.2	63.1
Loaded - Chargé	'000 000 t	216.7	191.2	199.8	214.0	205.1	205.1
Share Répartition	%						
Domestic - Intérieur		32.9	34.5	35.2	32.1	30.1	29.5
International		67.1	65.5	64.8	67.9	69.9	70.5
Unloaded Déchargé	'000 000 t	139.5	114.6	119.2	128.8	121.4	122.5
Share Répartition	%						
Domestic - Intérieur		51.1	57.5	59.0	53.3	50.8	49.4
International		48.9	42.5	41.0	46.7	49.2	50.6

Chapter II

Domestic Shipping Activity, 1981 to 1986

Introductory Note

Domestic shipping operations at Canadian ports form an integral part of Canada's transportation system. Water transportation has, from its very inception, played a unique role in the transportation of goods in Canada and its extensive contributions have long been recognized. Other modes of transport rely heavily on the activities of vessels sailing in and out of Canadian ports, and with the advent of containers, multi-modal transportation networks have become even more intricately entwined. Domestic shipping operations therefore constitute an activity of prime importance for Canada.

In this chapter, domestic shipping activities at Canadian ports are examined from 1981 to 1986, with a special emphasis on 1986. Tonnage data registered by the leading commodities handled at Canadian ports are presented in terms of their percentage shares of the national and regional totals¹. The regions covered are the Atlantic, the St. Lawrence River, the Great Lakes and the Pacific. Information is also presented on the level of activity between provinces and territories.

Cargo Tonnage Handled, 1981 to 1986

In 1986, a total of 121 million tonnes of freight was handled in domestic shipping, the lowest level in six years. Indeed, domestic tonnage has been decreasing steadily since 1981, with the exception of one year-1983. In 1981, cargo tonnage totalled 143 million tonnes. In 1982, it was down to 132 million tonnes and by 1983 had bounded back up to 141 million tonnes. But in 1984, it was down again to 137 million tonnes and the following year dropped a full 10% to 123 million tonnes (see Figure 2.1).

Declining activity over the period 1983 to 1986 can be traced to a sharp drop in freight tonnage shipped from Ontario to Quebec during 1985, down almost a third, or about 5 million tonnes, from 1984. This was due largely to a drop in cereal grain tonnage which is traditionally shipped from the upper Great Lakes region, eastbound to the St. Lawrence River region.

Leading Commodities Handled

The two domestic commodities which dominated the scene in 1986 were wheat and logs and bolts. Totalling more than 18 and 17 million tonnes, respectively, these two commodities accounted for almost 30% of all cargo tonnes handled (see Figure 2.2).

Fuel oil and iron ore ranked third and fourth, respectively, and contributed almost 20% of the total tonnage handled. Limestone and pulpwood also figured prominently, with about 9 million tonnes each and a composite share of total tonnage approaching 15%.

¹ A detailed table containing individual commodity tonnage levels for cargo loaded and unloaded during 1986 is presented by Canadian shipping region in Figure 2.5.

Chapitre II

Transport maritime intérieur, 1981 à 1986

Introduction

Les ports canadiens manutentionnant du fret dans le cadre du transport maritime intérieur font partie intégrante du réseau de transport du Canada. Le transport par eau a toujours eu un rôle unique à jouer dans le transport des marchandises au Canada et sa très grande contribution est reconnue depuis longtemps. D'autres modes de transport dépendent étroitement des mouvements de navires dans les ports canadiens et, depuis l'avènement des conteneurs, les réseaux de transport multimodaux sont de plus en plus intégrés. Le transport maritime intérieur est donc une activité de toute première importance pour le Canada.

Dans le présent chapitre, on analyse le trafic intérieur dans les ports canadiens pour la période allant de 1981 à 1986, en accordant une attention particulière à l'année 1986. Le tonnage des principales marchandises manutentionnées dans les ports canadiens est exprimé en pourcentage du tonnage total national et régional¹. Les régions en cause sont l'Atlantique, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs et le Pacifique. Des renseignements sur les mouvements de marchandises entre les provinces et territoires sont également présentés.

Tonnage du fret manutentionné, 1981 à 1986

Au total, 121 millions de tonnes de fret ont été manutentionnées au titre du transport intérieur en 1986, soit presque autant qu'en 1985 mais le pire résultant en six ans. Sauf pour une année, soit 1983, le tonnage intérieur est en baisse depuis 1981. En 1985, le tonnage a diminué de pas moins de 10% par rapport au résultat de 1984 qui était lui-même inférieur d'environ 2% au chiffre de 1983. Juste avant 1983, une autre baisse marquée avait été observée. En 1981, le tonnage des cargaisons intérieures atteignait presque 143 millions de tonnes. En 1982, il avait chuté à moins de 132 millions de tonnes (voir figure 2.1).

Le fléchissement de l'activité au cours de la période 1983 à 1986 reflète le fait que le tonnage des marchandises expédiées de l'Ontario au Québec en 1985 a chuté de près du tiers, ou de quelque 5 millions de tonnes, par rapport à 1984. Cela s'explique en grande partie par la diminution du nombre de tonnes de grains de céréales expédiées d'ouest en est, de la haute région des Grands Lacs à la région du fleuve Saint-Laurent.

Principales marchandises manutentionnées

Le blé et les billes et billots ont dominé le transport intérieur en 1986, représentant ensemble près de 30% du tonnage total manutentionné, avec respectivement 18 et 17 millions de tonnes (voir figure 2.2).

Le mazout et le minerai de fer occupaient respectivement les troisième et quatrième rangs, ayant contribué près de 20% du tonnage total manutentionné. Le calcaire et le bois à pâte étaient aussi en évidence, avec quelque 9 millions de tonnes chacun et une part combinée de près de 15% du tonnage total.

¹ Un tableau détaillé, par marchandise, sur le nombre de tonnes chargées et déchargées en 1986, par région d'activité intérieure, se retrouve à la figure 2.5.

FIGURE 2.1

Tonnage Handled: Domestic Shipping, 1981-1986

Tonnage manutentionné: Transport maritime intérieur, 1981-1986

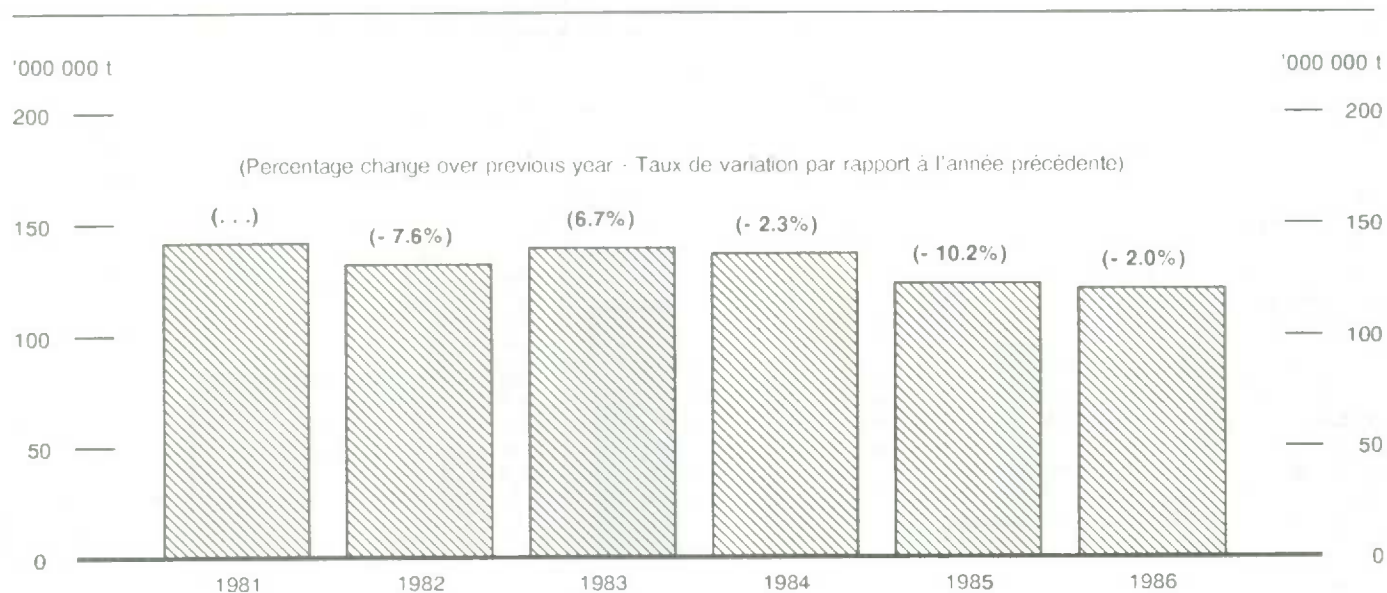


FIGURE 2.2

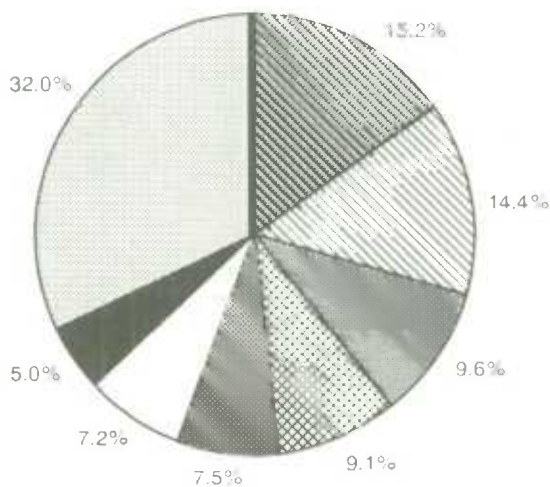
Leading Commodities Handled, Percentage Shares: Domestic Shipping, 1986

Principales marchandises manutentionnées, répartition en pourcentage: Transport maritime intérieur, 1986

Handled - Manutentionné

1986

121.0 million tonnes
121.0 millions de tonnes



Commodities - Marchandises

	Wheat - Blé	15.2%
	Logs and bolts - Billes et billots	14.4%
	Fuel oil - Mazout	9.6%
	Iron ore - Minerai de fer	9.1%
	Limestone - Calcaire	7.5%
	Pulpwood - Bois à pâte	7.2%
	Gasoline - Essence	5.0%
	Other - Autres	32.0%
Total		100.0%

Fluctuations in Commodity Tonnage Levels

Between 1981 and 1986, the leading commodities exhibited marked tonnage fluctuations. These fluctuations can be traced to local strikes, droughts, changes in market supply and demand, periods of recession and other factors affecting various sectors of the economy. A prime example is the price war between the United States and Europe which has driven wheat prices down in recent years.

As previously noted, the single most important commodity handled domestically during 1986 was wheat (18 million tonnes), followed by logs and bolts, fuel oil and iron ore. In 1981 however, the dominant commodity was logs and bolts (28 million tonnes), followed by fuel oil, wheat and iron ore (see Figure 2.3).

● Wheat tonnage decreasing steadily since 1984

Thus, from 1981 to 1986, the overall tonnage scene altered significantly, with wheat rising from third to first rank overall. However, while wheat tonnage rose significantly between 1981 and 1984, (from less than 20 million tonnes to almost 28 million) it subsequently registered sharp drops. In 1985, tonnage fell by almost 22% from 1984 and continued this downward swing in 1986, dropping another 15%. This decline in activity was, to a large extent, the result of decreasing wheat tonnage shipped from Great Lakes ports (Thunder Bay particularly). Wheat loaded in this region fell from almost 14 million tonnes in 1984 to about 9 million tonnes in 1986.

● Logs and bolts tonnage fluctuating since 1984

Tonnage fluctuations exhibited by logs and bolts during the period 1981 to 1986 were quite distinct from those of wheat. Between 1981 and 1984, tonnage decreased steadily, falling 35%, from a peak of almost 28 million tonnes in 1981 to less than 18 million tonnes in 1984. This downturn stemmed almost entirely from decreasing activity on the Canadian west coast where virtually all the logs and bolts cargo shipped domestically are handled. This decline in activity can be partly attributed to the recession which was particularly severe in this region during 1982 and 1983. Following this three-year decline, logs and bolts tonnage increased about 15% in 1985, though it subsequently fell by about the same percentage margin in 1986.

● Fuel oil tonnage falling dramatically

Throughout the 1981 to 1986 period, fuel oil experienced steadily decreasing tonnage levels. The most significant drop occurred during 1982 with a 20% downturn from the previous year. There was also a substantial decline in 1983, but in 1984 the situation stabilized somewhat. Overall, fuel oil tonnage fell 31% between 1981 and 1984, from about 21 million tonnes to just under 15 million tonnes. In 1985, tonnage experienced another sharp decrease, falling about 17% over 1984, followed by a more modest drop of about 3% during 1986. Although mostly attributable to dwindling activities on the east coast, the decline in fuel oil tonnage can also be traced to diminishing activities at St. Lawrence River ports, as well as those on the west coast. The overall impact was less pronounced in the latter region, however.

Fluctuations du tonnage des marchandises

Entre 1981 et 1986, le tonnage des principales marchandises manutentionnées a fluctué de façon marquée. Ces fluctuations peuvent s'expliquer par des grèves locales, des sécheresses, des variations dans l'offre et la demande, des périodes de récession et d'autres facteurs se répercutant sur différents secteurs de l'économie, notamment la guerre de prix entre les États-Unis et l'Europe qui a fait chuter les prix du blé ces dernières années.

Comme il a été dit plus haut, le transport maritime intérieur en 1986 a été dominé par le blé (18 millions de tonnes). Venaient ensuite les billes et billots, le mazout et le minerai de fer. En 1981 toutefois, plus de billes et billots ont été manutentionnés que toute autre marchandise, soit près de 28 millions de tonnes; le blé occupait le troisième rang, précédé par le mazout et suivi par le minerai de fer (voir figure 2.3).

● Le tonnage du blé en baisse depuis 1984

Ainsi, au cours de la période de 1981 à 1986, l'importance relative des marchandises manutentionnées a passablement changé, le blé se hissant du troisième au premier rang. Cependant, la progression du tonnage du blé entre 1981 et 1984 (de moins de 20 millions de tonnes à près de 28 millions) a été suivie par de fortes baisses. En 1985, le tonnage a chuté de près de 22% par rapport à 1984 et a poursuivi cette tendance à la baisse en 1986, avec une autre diminution de 15%. Ce recul a été, en grande partie, causé par la diminution du tonnage du blé en provenance des ports des Grands Lacs (Thunder Bay en particulier), qui est passé de près de 14 millions de tonnes en 1984 à environ 9 millions de tonnes en 1986.

● Le tonnage des billes et billots fluctue depuis 1984

Les fluctuations du tonnage des billes et billots au cours de la période 1981 à 1986 diffèrent nettement de celles observées pour le blé. Entre 1981 et 1984, le tonnage a constamment diminué, passant d'un sommet de près de 28 millions de tonnes à moins de 18 millions de tonnes, représentant une baisse de 35%. Ce repli est dû en très grande partie au ralentissement des activités des ports canadiens de la côte ouest où sont manutentionnées la quasi-totalité des billes et billots expédiés au Canada. Ce ralentissement peut s'expliquer, en partie, par la récession qui a durement frappé cette région en 1982 et 1983. Après trois années de recul, le tonnage des billes et billots a augmenté de quelque 15% en 1985 mais a ensuite chuté à peu près autant en 1986.

● Le tonnage du mazout chute fortement

Tout au long de la période 1981 à 1986, le tonnage du mazout a constamment diminué. La plus forte baisse, une diminution de 20% par rapport à 1981, s'est produite en 1982. Un autre recul important a été observé en 1983. En 1984, la situation s'est stabilisée quelque peu. Dans l'ensemble, le tonnage du mazout a chuté de 31% entre 1981 et 1984, soit d'environ 21 millions de tonnes à un peu moins de 15 millions de tonnes. Le tonnage du mazout a une nouvelle fois fortement baissé en 1985, soit de quelque 17% par rapport à 1984, puis a fléchi de 3% environ en 1986. Même si la principale cause de la baisse du tonnage de mazout est le ralentissement des activités sur la côte est, la diminution des activités dans les ports du Saint-Laurent et dans ceux de la côte ouest a également joué un rôle. Dans l'ensemble, la côte ouest a toutefois été la région la moins touchée.

● **Iron ore tonnage experiences marked fluctuations**

In this same period, iron ore occupied fourth overall rank in terms of total tonnes handled, but did experience extensive tonnage fluctuations. In 1986, for example, tonnage rose almost 8% from 1985 and totalled 11 million tonnes. By comparison, in 1981, iron ore tonnage stood at just under 11 million tonnes. Intervening years, however, were marked by fluctuations. In 1982, iron ore tonnage fell by almost 30%, to less than 8 million tonnes, but subsequently registered two consecutive year-to-year increases which brought it to a peak of almost 14 million tonnes in 1984. During 1985, iron ore tonnage fell again, dropping more than 25%.

These fluctuations were largely due to changes in the shipping activities of St. Lawrence River ports, Sept-Îles (including Pointe-Noire) and Port-Cartier, particularly. These two ports accounted for the bulk of the iron ore tonnage shipped domestically. A substantial proportion of this tonnage made its way to Hamilton, Ontario. Indeed, between 1984 and 1986, over three-quarters of the total iron ore tonnage loaded domestically was unloaded in Hamilton.

● **Le tonnage du minerai de fer fluctue de façon marquée**

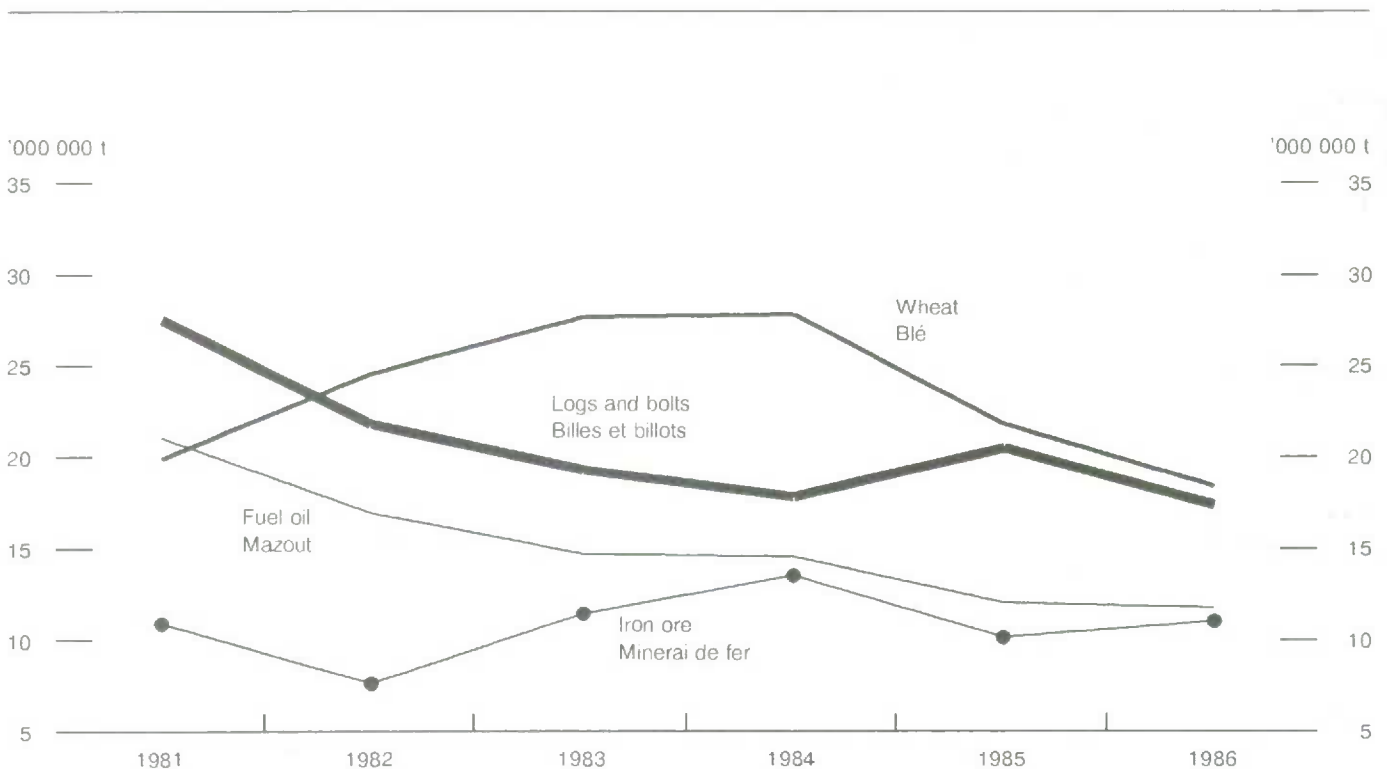
Au cours de la même période, le minerai de fer a occupé le quatrième rang au classement général sur le plan du nombre total de tonnes manutentionnées, mais a néanmoins affiché d'importantes fluctuations. En 1986, par exemple, le minerai de fer a été la seule marchandise, parmi les quatre premières, à s'inscrire en hausse par rapport à l'année précédente, gagnant près de 8% sur 1985 pour se fixer à 11 millions de tonnes. Par comparaison, le tonnage de minerai de fer manutentionné en 1981 atteignait presque 11 millions de tonnes. Entre ces deux années, le tonnage a beaucoup fluctué. En 1982, il a chuté de près de 30% pour tomber à moins de 8 millions de tonnes, et a ensuite augmenté pendant deux années d'affilées pour atteindre un sommet de 14 millions de tonnes en 1984. En 1985, le tonnage du minerai de fer a fléchi à nouveau, cette fois de plus de 25%.

Ces fluctuations sont dues dans une large mesure aux variations dans les activités des ports du fleuve Saint-Laurent, tout particulièrement celles de Sept-Îles (y compris Pointe-Noire) et de Port-Cartier qui représentaient la plupart du tonnage total de minerai de fer chargé au cours de ces deux années. Une proportion importante a été expédiée à Hamilton, Ontario. En fait, entre 1984 et 1986, plus des trois quarts du tonnage total de minerai de fer expédié au Canada a été déchargé à Hamilton.

FIGURE 2.3

Tonnage Handled by Sector: Domestic Shipping, 1981-1986

Tonnage manutentionné selon le secteur: Transport maritime intérieur, 1981-1986



Principal Commodities Handled Regionally

Regionally, there are substantial differences in the type of cargo handled. As stated earlier, the four key regions for which data are collected are the Atlantic, the Great Lakes, the St. Lawrence River and the Pacific. The tonnage shares registered by certain commodities reflect the divergence in cargo types handled in these regions. These differences can be traced to the geographical setting of these four regions, their proximity to primary and secondary industries and the accessibility to other modes of transport. (See Figure 2.4).

● **Wheat dominates in the Great Lakes and St. Lawrence River**

Upper Great Lakes ports traditionally load high volumes of wheat, brought by rail from western provinces. The freight is shipped eastbound to other ports in Canada via vessels capable of navigating the St. Lawrence River system. Shipments make their way to Canadian cities by rail or truck and are also shipped from eastern Canada to other countries aboard larger ocean-going vessels. The Great Lakes and the St. Lawrence River therefore constitute important regions for the domestic loading and unloading of wheat.

During 1986, wheat shipments comprised almost 41% of the total cargo tonnage loaded in the Great Lakes, or about 9 million tonnes. During the previous three years, wheat accounted for roughly half the region's domestic outbound tonnage. In 1986, a notable proportion of this outbound tonnage (close to 2 million tonnes) was shipped intraregionally (i.e. to other Great Lakes ports), where it represented approximately 11% of the total tonnage unloaded in the region. However, a much more substantial volume was shipped to St. Lawrence River ports. At 7.4 million tonnes, inbound wheat tonnage comprised almost 38% of the total tonnage unloaded in the St. Lawrence River region. However, during the previous three years, wheat represented close to half the region's inbound tonnage. This recent decline reflects decreasing activity at the port of Thunder Bay.

● **Iron ore dominates the St. Lawrence River region**

As stated earlier, the St. Lawrence River constitutes the single most important region for the loading of iron ore cargo, due largely to the imposing volumes shipped domestically from the ports of Sept-Îles and Port-Cartier. Iron ore is shipped mostly to Great Lakes ports, such as Hamilton and Nanticoke.

In 1986, iron ore accounted for just over 42% (close to 5 million tonnes) of the total tonnage loaded in the St. Lawrence River area, the most important tonnage share for iron ore since 1983, when it was about 30%.

At Great Lakes ports, on the other hand, inbound iron ore shipments accounted for roughly a third of the regional total between 1983 and 1986.

● **Fuel oil figures prominently across the board**

During 1986, fuel oil figured prominently in all four regions. On the east coast, fuel oil tonnage accounted for about 29% of total loadings and 38% of total unloadings. The ports of Halifax and Saint John together accounted for over 95% of the total fuel oil tonnage loaded in the Atlantic region.

Principales marchandises manutentionnées, par région

Le genre de cargaison manutentionnée varie grandement d'une région à l'autre. Comme il a été dit plus haut, les quatre principales régions pour lesquelles les données sont recueillies sont l'Atlantique, les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent et le Pacifique. La répartition du tonnage total entre certaines marchandises traduit les différences au niveau des types de cargaisons manutentionnées dans ces régions. Ces différences peuvent s'expliquer par la situation géographique de ces quatre régions, la proximité des industries primaires et secondaires, et l'accessibilité d'autres modes de transports (voir figure 2.4).

● **Le blé domine sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent**

Les ports de la haute région des Grands Lacs ont toujours chargé d'importantes quantités de blé amenées par chemin de fer des provinces de l'ouest. Ce blé est expédié vers l'est à d'autres ports du Canada par la voie maritime du Saint-Laurent. Il est acheminé vers les villes canadiennes par chemin de fer ou par la route ou est expédié de l'est du Canada vers d'autres pays à bord de navires de haute-mer. Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent sont donc des régions où d'importantes quantités de blé sont chargées et déchargées.

En 1986, les expéditions de blé ont représenté près de 41% du tonnage total chargé dans les ports des Grands Lacs, ou environ 9 millions de tonnes. Au cours des trois années précédentes, le blé constituait à peu près la moitié du tonnage intérieur en départ de la région. En 1986, une proportion appréciable de ce tonnage en départ (près de 2 millions de tonnes) a été expédié intrarégalement (c.-à-d. à d'autres ports des Grands Lacs), ces expéditions ayant représenté environ 11% du tonnage total déchargé dans la région. Toutefois, une proportion beaucoup plus grande a été expédiée aux ports du Saint-Laurent. Le tonnage du blé en arrivage, soit 7.4 millions de tonnes, constitue près de 38% du tonnage total déchargé dans la région du Saint-Laurent. Cependant au cours des trois années précédentes les expéditions de blé en arrivage représentaient environ la moitié du tonnage total déchargé. Cette récente diminution du tonnage du blé en arrivage dans la région du Saint-Laurent est attribuable presque entièrement au ralentissement des activités dans le port de Thunder Bay, d'où proviennent la quasi-totalité des expéditions.

● **Le minerai de fer domine la région du Saint-Laurent**

Comme il a été dit plus haut, le fleuve Saint-Laurent constitue la plus importante région de chargement de minerai de fer en raison des imposantes quantités expédiées à l'intérieur du pays à partir des ports de Sept-Îles et de Port-Cartier. Le minerai de fer est expédié surtout vers d'autres ports des Grands Lacs, notamment Hamilton et Nanticoke.

En 1986, le minerai de fer constituait un peu plus de 42% (près de 5 millions de tonnes) du tonnage total chargé dans la région du Saint-Laurent, soit la part la plus importante depuis 1983 quand il représentait quelque 30% du tonnage total.

Dans les ports des Grands Lacs, par contre, les expéditions de minerai de fer formaient environ le tiers du tonnage total régional déchargé entre 1983 et 1986.

● **Le mazout occupe une place de choix dans l'ensemble**

En 1986, le mazout occupait une place de choix dans chacune des quatre régions. Sur la côte est, le mazout représentait environ 29% des chargements totaux et 38% des déchargements totaux. Ensemble, les ports de Halifax et de Saint John sont intervenus pour plus de 95% du tonnage total de mazout chargé dans la région de l'Atlantique.

FIGURE 2.4

Leading Commodities Loaded and Unloaded, Percentage Shares by Canadian Region: Domestic Shipping, 1983-1986

Principales marchandises chargées et déchargées, répartition en pourcentage selon la région canadienne: Transport maritime intérieur, 1983-1986

Region Commodities Région-Marchandises		Tonnage loaded Tonnage chargé				Region Commodities Région-Marchandises		Tonnage unloaded Tonnage déchargé			
		1983	1984	1985	1986			1983	1984	1985	1986
Atlantic Atlantique	'000 t	5 528	6 356	6 448	6 604	Atlantic Atlantique	'000 t	8 199	8 298	6 371	5 722
Share - Répartition		%	%	%	%	Share - Répartition		%	%	%	%
Fuel oil Mazout		35.9	37.4	32.9	29.0	Fuel oil Mazout		33.0	35.0	40.2	37.5
Salt - Sel		13.0	15.7	17.9	21.6	Gasoline - Essence		15.5	15.4	20.0	20.8
Gasoline - Essence		20.7	19.9	19.5	17.9	Iron ore - Minerai de fer		2.4	4.2	1.3	5.1
Gypsum Gypse		10.1	12.4	13.9	11.3	Sand and gravel Sable et gravier		4.6	2.9	5.3	4.5
Sand and gravel Sable et gravier		6.8	3.7	4.9	3.9	Salt Sel		2.0	2.3	2.8	4.5
Coal - Houille		4.7	2.4	0.9	2.1	Wheat - Blé		2.0	1.6	2.3	3.0
Other - Autres		8.9	8.3	9.9	14.1	Other - Autres		40.5	38.6	28.2	24.7
St. Lawrence Saint Laurent	'000 t	14 001	14 838	11 951	11 546	St. Lawrence Saint Laurent	'000 t	25 135	23 954	18 931	19 478
Share - Répartition		%	%	%	%	Share - Répartition		%	%	%	%
Iron ore Minerai de fer		30.6	37.5	37.7	42.5	Wheat Blé		48.6	50.3	47.7	37.8
Metal bearing ores, n.e.s. Minerais métalliques, n.d.a.		13.1	11.8	21.0	18.9	Barley Orge		11.1	7.7	3.3	12.6
Fuel oil Mazout		19.8	17.8	16.4	17.2	Metal bearing ores, n.e.s. Minerais métalliques, n.d.a.		7.3	7.3	13.2	11.2
Gasoline - Essence		7.8	6.0	7.3	7.6	Fuel oil - Mazout		10.4	10.3	9.2	10.2
Pulpwood Bois à pâte		4.3	2.9	3.1	4.9	Salt Sel		5.3	6.2	7.1	9.0
Crude petroleum Pétrole brut		17.7	17.4	7.4	2.1	Gasoline Essence		4.4	4.2	4.6	4.8
Other - Autres		6.8	6.7	7.1	6.7	Other - Autres		12.8	14.1	14.9	14.4
Great Lakes Grands Lacs	'000 t	28 194	27 751	22 164	22 589	Great Lakes Grands Lacs	'000 t	14 389	16 719	15 294	15 634
Share - Répartition		%	%	%	%	Share - Répartition		%	%	%	%
Wheat Blé		49.1	50.1	49.0	40.7	Iron ore Minerai de fer		34.7	34.7	29.4	30.5
Limestone - Calcaire		4.1	6.6	13.0	13.4	Limestone - Calcaire		8.0	10.9	18.2	19.3
Barley - Orge		11.2	7.5	3.3	11.3	Coal - Houille		16.3	16.2	13.1	13.0
Coal - Houille		8.3	9.8	9.0	9.0	Wheat - Blé		10.1	10.4	11.0	10.7
Salt - Sel		5.1	5.4	5.4	6.3	Salt - Sel		4.6	5.0	5.5	5.4
Fuel oil - Mazout		5.0	4.0	3.6	3.6	Cement - Ciment		3.6	3.4	3.1	4.5
Other - Autres		17.2	16.6	16.7	15.8	Other - Autres		22.7	19.4	19.7	16.6
Pacific Pacifique	'000 t	22 568	19 753	21 153	19 767	Pacific Pacifique	'000 t	22 568	19 727	21 121	19 672
Share - Répartition		%	%	%	%	Share - Répartition		%	%	%	%
Logs and bolts Billes et billots		42.8	45.1	48.5	44.0	Logs and bolts Billes et billots		42.8	45.2	48.6	44.3
Pulpwood - Bois à pâte		17.2	17.1	17.4	19.1	Pulpwood - Bois à pâte		17.2	17.1	17.5	19.2
Limestone - Calcaire		5.5	7.0	6.8	7.6	Limestone - Calcaire		5.5	7.0	6.8	7.6
Waste and scrap, n.e.s. Déchets et rebuts, n.d.a.		5.0	5.3	5.4	6.1	Waste and scrap, n.e.s. Déchets et rebuts, n.d.a.		5.0	5.3	5.4	6.1
Fuel oil - Mazout		5.2	5.9	5.5	5.7	Fuel oil - Mazout		5.2	6.0	5.5	5.6
Sand and gravel Sable et gravier		10.4	4.7	2.7	4.5	Sand and gravel Sable et gravier		10.4	4.7	2.7	4.5
Other - Autres		13.8	14.8	13.7	13.0	Other - Autres		13.8	14.7	13.5	12.7

In the St. Lawrence River region, fuel oil was the third most important commodity loaded, totalling about 2 million tonnes in 1986, for a regional share exceeding 17%. Shipments originated almost entirely from Québec (including Lévis) and Montréal (including Contrecoeur), making their way to a number of ports throughout the region. About half a million tonnes were transported from Québec to Montréal. In contrast, inbound fuel oil tonnage represented about 10% of the regional total, with about 42% of this tonnage discharged in Montréal during 1986.

In the Pacific region, in the same year, almost 6% of total tonnage consisted of fuel oil, whereas in the Great Lakes it represented slightly less than 4% of the total tonnage loaded.

- **Logs and bolts almost exclusively shipped in the Pacific region**

Virtually all of the logs and bolts tonnage handled domestically is shipped to and from ports in the Pacific region. For example, in 1986, logs and bolts accounted for about 44% of the total tonnage loaded and unloaded in this region. Indeed, the Pacific region has traditionally constituted the most dynamic region for the movement of logs and bolts cargo. Prior to 1986, these commodities registered regional shares ranging from 43% in 1983 to almost 49% in 1985.

- **Pulpwood also important on the west coast**

Pulpwood also figured prominently in terms of tonnage loaded and unloaded on the west coast. With 3.8 million tonnes shipped intraregionally, it accounted for about a fifth of total regional cargo tonnage during 1986. Between 1983 and 1985, the corresponding shares were slightly lower, hovering around 17%.

- **Salt shipped in the Atlantic and Great Lakes regions**

Salt was the second most important commodity loaded on the east coast during 1986, accounting for about 22% of the regional total; its largest share in four years.

About half the domestic salt tonnage shipped during 1986 originated in this region, with Great Lakes ports representing much of the balance. The port of Grindstone shipped close to 80% of the east coast total, and contributed strongly to the marked expansion in salt tonnage in this region in recent years. Pugwash, Nova Scotia was the second most important port. In the Great Lakes, the ports of Goderich and Windsor accounted for the bulk of the region's outbound salt tonnage.

- **Gasoline an important cargo on the east coast**

The east coast was also an important region unloading gasoline. In 1986, this commodity accounted for more than a fifth (21%) of the regional total, the largest share registered in four years. Overall, the east coast accounted for well over one-third of the total 3 million tonnes of gasoline unloaded in domestic shipping during 1986.

- **Miscellaneous metal bearing ores also important in the St. Lawrence River**

This commodity group, consisting mostly of manganese, titanium and chromium (though also including lead and precious metals), registered a composite share of almost 19% relative to the total tonnage loaded in the St. Lawrence River during 1986, almost six percentage points higher than in 1983.

Dans la région du fleuve Saint-Laurent, les expéditions de mazout en arrivage viennent au troisième rang avec 2 millions de tonnes en 1986, soit une part régionale dépassant 17%. Presque toutes les expéditions provenaient du Québec (y compris Lévis) et de Montréal (y compris Contrecoeur), et étaient destinées à un certain nombre de ports de la région. Environ un demi-million de tonnes a été transporté de Québec à Montréal. En fait, environ 42% du tonnage total de mazout déchargé dans la région du Saint-Laurent l'a été à Montréal. Dans l'ensemble, cette marchandise représente environ 10% du tonnage en arrivage de la région.

Dans la région du Pacifique, au cours de la même année, près de 6% du tonnage total était constitué de mazout, alors que cette marchandise représentait un peu moins de 4% du tonnage total chargé dans les ports des Grands Lacs.

- **Les expéditions de billes et billots sont largement concentrées dans la région du Pacifique**

La quasi-totalité des billes et billots manutentionnés au pays sont expédiés à partir ou à destination de ports de la région du Pacifique. Par exemple, en 1986, les billes et billots ont représenté environ 44% du tonnage total chargé et déchargé dans cette région. En fait, la région du Pacifique a toujours été la plus active au chapitre des mouvements de cargaisons de billes et de billots. Avant 1986, ces marchandises ont enregistré des parts régionales comprises entre 43% en 1983 et près de 49% en 1985.

- **Le bois à pâte a aussi beaucoup d'importance sur la côte ouest**

Le bois à pâte figure aussi en bonne place parmi les marchandises chargées et déchargées sur la côte ouest. Avec 3.8 millions de tonnes expédiées intrarégalement, cette marchandise représente environ un cinquième du tonnage total manutentionné dans la région en 1986. Entre 1983 et 1985, les parts ont été un peu moindres, de l'ordre de 17%.

- **Le sel expédié dans les régions de l'Atlantique et des Grands Lacs**

Le sel a été la deuxième marchandise en importance chargée sur la côte est en 1986, représentant environ 22% du total régional, soit sa plus importante part en quatre ans.

Il convient de noter que cette région est intervenue pour environ la moitié du tonnage total de sel chargé en 1986 dans le cadre du transport intérieur, le reste revenant aux Grands Lacs. Près de 80% des expéditions de la côte est avaient comme point d'origine le port de Grindstone, le reste des expéditions provenant surtout du port de Pugwash, en Nouvelle-Écosse. En fait, l'augmentation marquée des expéditions intérieures de sel ces dernières années est due en grande partie à l'accroissement des activités à Grindstone. Sur les Grands Lacs, les ports de Goderich et de Windsor accaparaient le gros du tonnage de sel en départ de la région.

- **L'essence a une grande importance sur la côte est**

La région de l'Atlantique est également importante au chapitre de la manutention de l'essence. En 1986, cette marchandise représentait plus du cinquième (21%) du tonnage total déchargé dans la région, soit sa part la plus imposante en quatre ans. En fait, cette région est intervenue pour bien plus du tiers des 3 millions de tonnes d'essence déchargées en 1986 au titre du transport intérieur.

- **Les minerais métalliques divers également importants dans le fleuve Saint-Laurent**

Ce groupe de marchandises, qui comprend surtout le manganèse, le titane et le chrome (mais aussi le plomb et les métaux précieux), a représenté près de 19% du tonnage total chargé dans la région du Saint-Laurent en 1986. Cette proportion dépasse de près de six points celle de 1983.

● Barley shipped mostly from the Great Lakes

Upper Great Lakes ports constitute the key centre for the loading of domestic grain shipments destined for eastern Canada. Changes in the level of activity in the Great Lakes therefore contribute significantly to fluctuations in the tonnage discharged in the St. Lawrence River. The port of Thunder Bay, particularly, accounted for over 95% of all barley tonnage loaded in domestic shipping between 1983 and 1986, serving as a focal point for the discharge of rail shipments from western provinces.

During 1986, 2.5 million tonnes of barley were loaded at Great Lakes ports, representing 11% of the regional total. A year earlier, only about 700 thousand tonnes were shipped: 3.3% of the regional total. This substantial increase in barley tonnage between 1985 and 1986 is almost entirely attributed to the tripling of tonnage loaded at the port of Thunder Bay.

Prior to 1985, decreasing activity at Thunder Bay contributed to a significant drop in barley tonnage unloaded at St. Lawrence River ports. In 1983, 2.8 million tonnes were unloaded in this region. Two years later, the figure stood at 600 thousand tonnes, for a share of roughly 3% of the regional total in 1985. However, increased activity at Thunder Bay played an important role in the 1986 upswing which brought the barley tonnage unloaded in the St. Lawrence region to 2.5 million tonnes, for a share of almost 13% of the region's total inbound tonnage. Moreover, the St. Lawrence River region received over 95% of the total 2.5 million tonnes of barley shipped during 1986. In particular, substantial volumes were unloaded in the ports of Baie-Comeau, Montréal, Québec and Sorel which, together, accounted for more than half the total barley tonnage discharged domestically.

● Limestone shipped largely between Great Lakes Ports

This commodity is especially important in the Great Lakes region where about two-thirds of the total limestone tonnage shipped domestically was handled during 1986. Moreover, limestone was the second ranking commodity in the Great Lakes accounting for 13% and 19% of the region's outbound and inbound tonnage, respectively. The tonnage shipped intraregionally has increased dramatically between 1983 and 1986, rising from 1 to 3 million tonnes.

Colborne was the most active Great Lakes port for limestone loadings, accounting for about 80% of the regional total and roughly half the national total since 1983. Limestone shipped from Colborne was mostly destined for Clarkson which, similarly, represented 80% of the total limestone tonnage unloaded in the Great Lakes, and over half the national total.

Province-to-Province Flows

Substantial levels of activity exist between certain provinces. In 1986, about one-third (35%) of the total tonnage loaded in Québec, or more than 4 million tonnes, was shipped to Ontario, where, it accounted for roughly 28% of the total tonnage unloaded. This represented about 78% of the total tonnage loaded in Québec destined for other provinces. Similarly, it accounted for over 95% of the total tonnage unloaded in Ontario from ports outside its provincial boundaries (see Figure 2.6).

● L'orge expédié principalement des Grands Lacs

Comme il a été dit plus haut au sujet des mouvements de blé, la haute région des Grands Lacs est un centre important pour les chargements intérieurs de céréales à destination de l'est du Canada. Les variations du niveau d'activité dans la région des Grands Lacs contribuent donc notablement aux fluctuations du tonnage déchargé dans la région du Saint-Laurent. En fait, plus de 95% du tonnage total d'orge expédié dans le cadre du transport intérieur entre 1983 et 1986 provenait de Thunder Bay, qui est la plaque tournante pour le déchargement des expéditions ferroviaires en provenance des provinces de l'ouest.

En 1986, 2.5 millions de tonnes d'orge ont été chargées dans des ports des Grands Lacs, ce qui représente 11% du total régional. Un an plus tôt, seulement 700 mille tonnes, ou 3.3% du total régional, avaient été expédiées. Cette forte hausse du tonnage de l'orge entre 1985 et 1986 est attribuable presque entièrement au port de Thunder Bay où le tonnage a triplé.

Entre 1983 et 1985, le nombre de tonnes d'orge chargées à Thunder Bay a constamment diminué, contribuant à une baisse importante du tonnage déchargé dans les ports du fleuve Saint-Laurent. En 1983, 2.8 millions de tonnes avaient été déchargées dans cette région. Deux ans plus tard, ce chiffre était de 600 mille tonnes, c'est-à-dire environ 3% du total régional en 1985. Toutefois, l'accroissement des activités à Thunder Bay a joué un rôle important dans la remontée de 1986 qui a fait passer le tonnage d'orge déchargé dans la région du Saint-Laurent à 2.5 millions de tonnes, c'est-à-dire près de 13% du tonnage total en arrivage de la région. De plus, la région du Saint-Laurent a reçu plus de 95% des 2.5 millions de tonnes d'orge déchargées en 1986 au titre du transport intérieur. D'importantes quantités ont notamment été déchargées dans les ports de Baie-Comeau, Montréal, Québec et Sorel qui, ensemble, interviennent pour plus de la moitié des déchargements intérieurs d'orge.

● Le calcaire expédié entre les ports des Grands Lacs

Cette marchandise a une grande importance dans la région des Grands Lacs où environ les deux tiers du tonnage des expéditions intérieures de calcaire a été manutentionné en 1986. De plus, le calcaire occupe le deuxième rang dans la région des Grands Lacs sur le plan des chargements et des déchargements, représentant 13% du tonnage en départ de la région et 19% du tonnage en arrivage. Le tonnage expédié à l'intérieur de la région a augmenté considérablement entre 1983 et 1986, passant de 1 à 3 millions de tonnes.

Colborne a été le port des Grands Lacs le plus actif au chapitre des chargements de calcaire, figurant pour 80% du total régional et environ la moitié du total national ayant été manutentionné depuis 1983. Presque tout le calcaire expédié de Colborne était destiné à Clarkson qui, par conséquent, a déchargé 80% du tonnage total de calcaire de la région des Grands Lacs et plus de la moitié du total national.

Flux interprovinciaux

D'importants mouvements de marchandises existent entre certaines provinces. En 1986, environ le tiers (35%) du tonnage total chargé au Québec, soit plus de 4 millions de tonnes, a été expédié en Ontario. Ces expéditions ont représenté environ 28% du tonnage total déchargé en Ontario. Elles constituaient également 78% du tonnage total des cargaisons chargées au Québec à destination d'autres provinces. Par ailleurs, elles figuraient pour plus de 95% du tonnage total déchargé en Ontario en provenance de ports à l'extérieur de cette province (voir figure 2.6).

Conversely, about half the cargo tonnage loaded in Ontario (over 11 million tonnes) was destined for Quebec, where it represented about 57% of the total tonnage unloaded. Moreover, Quebec received close to 98% of all cargo tonnage shipped from Ontario to other provinces. Similarly, about 88% of the total tonnage unloaded in Quebec, from other provinces, originated in Ontario.

Nova Scotia also shipped a substantial volume of freight to Quebec. In 1986, Quebec unloaded about 1.1 million tonnes of cargo from Nova Scotia, representing almost 9% of the total tonnage discharged from ports outside its provincial boundaries.

However, Newfoundland constituted the principal provincial destination for freight shipped from Nova Scotia, unloading 1.6 million tonnes from this province during 1986. Indeed, well over a third (39%) of the total tonnage loaded in Nova Scotia made its way to ports in Newfoundland, where it accounted for almost two-thirds (64%) of the total tonnage unloaded in the province.

In contrast to other provinces, cargo shipped from British Columbia ports was almost exclusively unloaded at ports within the province.

Inversement, environ la moitié du tonnage chargé en Ontario, soit 11 millions de tonnes, était destiné au Québec où il représentait environ 57% du tonnage total déchargé. De plus, le Québec a reçu près de 98% du tonnage total expédié de l'Ontario vers d'autres provinces. Par ailleurs, environ 88% du tonnage total déchargé au Québec en provenance d'autres provinces avait comme origine l'Ontario.

La Nouvelle-Écosse a également expédié un volume important de fret au Québec. En 1986, le Québec a déchargé environ 1.1 million de tonnes de marchandises en provenance de la Nouvelle-Écosse. Celles-ci ont représenté près de 9% du tonnage total des cargaisons en provenance d'autres provinces déchargées au Québec.

Toutefois, Terre-Neuve est la principale destination du fret expédié de la Nouvelle-Écosse, ce fret représentant 1.6 million de tonnes en 1986. En fait, plus du tiers (39%) du tonnage total chargé en Nouvelle-Écosse a été acheminé à des ports de Terre-Neuve où il a représenté près des deux tiers (64%) du tonnage total déchargé.

Contrairement aux autres provinces, la quasi-totalité du fret expédié à partir des ports de la Colombie-Britannique a été déchargée dans les ports de la province.

FIGURE 2.5

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages
by Region: Domestic Shipping, 1986**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada					
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Animal products, edible	19 831	77.2	19 297	-	-	534
Barley	2 549 165	0.0	289	3 309	2 545 568	-
Corn	265 779	0.0	1 388	-	264 391	-
Wheat	9 194 808	0.0	545	-	9 194 263	-
Cereal grains and related prod., n.e.s.	102 602	0.3	783	2 445	99 374	-
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	33 944	70.5	30 593	2 508	844	-
Fodder and feed	104 443	4.7	10 999	25	93 419	-
Flaxseed, rapeseed and soya beans	288 709	0.0	164	-	288 545	-
Crude veg. and anim. prod. inedible n.e.s.	379	4.8	203	127	-	50
Logs and bolts	8 707 984	0.3	9 072	-	-	8 698 912
Pulpwood	4 349 229	0.0	2 929	568 071	-	3 778 229
Crude wood materials, n.e.s.	806	2.8	692	113	-	-
Textile and textile fabricated material	4 461	2.7	150	-	4 311	-
Iron ore, concentrates, scrap	5 525 870	0.0	2 837	4 912 259	609 595	1 179
Zinc in ores, concentrates, scrap	24 580	0.0	-	-	-	24 580
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	2 182 097	--	1 116	2 180 709	-	272
Coal	2 274 190	0.0	141 906	-	2 037 154	95 131
Crude petroleum and related crude prod.	256 228	0.0	14 574	241 654	-	-
Clay and crude refractory materials n.e.s.	174	0.0	-	129	-	45
Limestone	4 527 783	0.2	1 358	-	3 024 333	1 502 093
Sand and gravel	1 168 688	--	254 285	2 413	29 398	882 593
Gypsum	777 514	0.0	748 313	-	-	29 201
Salt	2 850 399	--	1 427 938	660	1 421 801	-
Sulphur	5 773	0.0	-	5 773	-	-
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	204 730	0.9	2 127	48 494	137 596	16 513
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	1 236 277	--	1 349	14 314	17 353	1 203 261
Lumber and sawn timber	480 578	0.3	8 711	7 002	37 610	427 255
Woodpulp	544 605	0.0	-	362	-	544 243
Wood fabricated materials, n.e.s.	8 244	12.1	6 774	19	-	1 451
Newsprint	362 194	0.8	3 196	188 988	1 357	168 653
Paper and paperboard, n.e.s.	18 291	11.1	7 837	3 970	-	6 484
Extracts of animal and vegetable origins	602	12.5	552	-	-	50
Potassium chloride (potash)	103 157	0.1	913	-	102 244	-
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	824 029	0.3	18 380	58 376	487 855	259 418
Gasoline	3 006 724	0.1	1 180 734	882 155	388 399	555 435
Fuel oil	5 831 663	--	1 917 653	1 986 260	803 875	1 123 875
Petroleum and coal products, n.e.s.	122 460	0.2	22 053	45 360	54 940	107
Iron, steel and alloys	306 729	0.3	4 840	27 305	212 049	62 535
Non-ferrous metals	116 802	--	23	116 780	-	-
Metal fabricated basic products	27 222	2.8	1 980	12 241	3 291	9 711
Cement and concrete basic products	835 431	0.2	24 803	9 652	722 346	78 629
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	6 593	13.5	3 359	1 079	155	2 000
Misc. fabricated materials, n.e.s.	487	16.5	125	305	-	57
Transportation and communication equipment	46 072	2.0	43 713	1 627	242	489
Machinery and equipment, n.e.s.	22 640	6.4	11 209	7 599	24	3 807
Miscellaneous cargo, n.e.s.	1 185 184	55.0	674 703	213 750	6 680	290 051
Grand Total	60 506 152	1.2	6 604 463	11 545 837	22 589 009	19 766 842

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 2.5

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages
selon la région: Transport maritime intérieur, 1986**

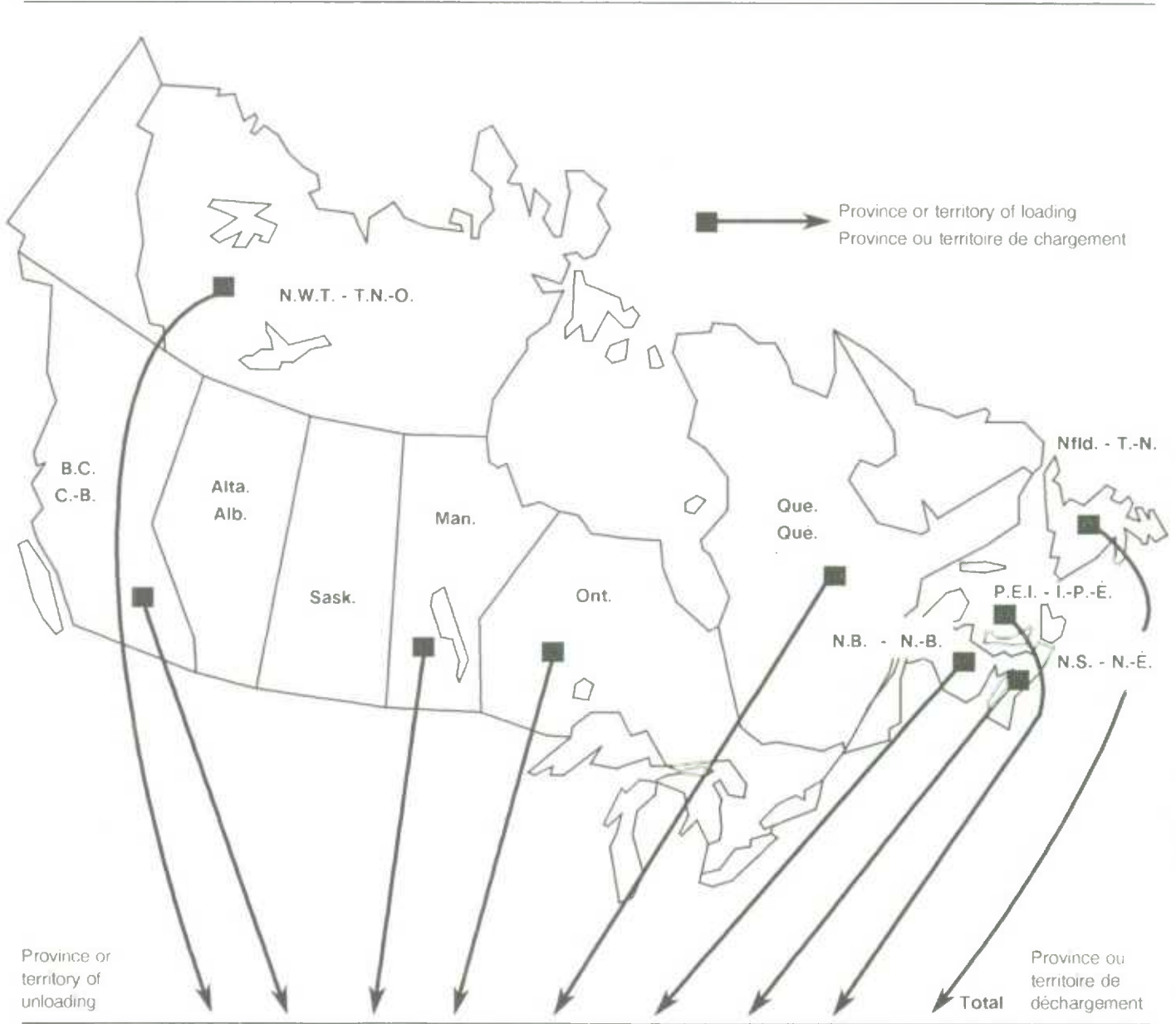
UNLOADINGS - DÉCHARGEMENTS						Canada		Marchandise
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	(%)		
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)			
19 251	46	-	534	19 831	77.2		Produits du règne animal, comestible	
37 062	2 450 247	61 857	-	2 549 165	0.0		Orge	
36 566	185 611	43 602	-	265 779	0.0		Mais	
172 733	7 356 830	1 665 245	-	9 194 808	0.0		Blé	
5 330	15 733	81 539	-	102 602	0.3		Grains et produits de céréales, n.d.a.	
33 101	-	844	-	33 944	70.5		Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.	
10 868	67 402	26 173	-	104 443	4.7		Fourrage et aliments pour animaux	
164	60 765	227 780	-	288 709	0.0		Graines de lin et colza, fèves de soya	
203	127	-	50	379	4.8		Prod. vég. anim. bruts incombust., n.d.a.	
-	-	-	8 707 984	8 707 984	0.3		Billes et billots	
2 929	568 071	-	3 778 229	4 349 229	0.0		Bois à pâte	
806	-	-	-	806	2.8		Matières de bois brute, n.d.a.	
150	-	4 311	-	4 461	2.7		Textiles et demi-produits en textile	
289 654	451 489	4 783 548	1 179	5 525 870	0.0		Minerai de fer, conc., ferrailles	
-	-	-	24 580	24 580	0.0		Minerai de zinc, concentrés, rebuts	
134	2 181 691	-	272	2 182 097	-		Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.	
35 600	162 606	2 037 154	38 831	2 274 190	0.0		Houille	
119 059	137 169	-	-	256 228	0.0		Pétrole brut et prod. bruts connexes	
-	129	-	45	174	0.0		Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.	
1 358	-	3 024 333	1 502 093	4 527 783	0.2		Calcaires	
256 626	72	29 398	882 593	1 168 688	-		Sable et gravier	
-	535 718	212 595	29 201	777 514	0.0		Gypse	
255 209	1 757 913	837 277	-	2 850 399	-		Sel	
-	5 773	-	-	5 773	0.0		Soufre	
2 371	989	184 857	16 513	204 730	0.9		Minéraux non-métalliques, n.d.a.	
1 088	1 120	30 808	1 203 261	1 236 277	-		Déchets et rebuts divers, n.d.a.	
15 701	12	37 610	427 255	480 578	0.3		Bois de construction & sciage	
4 266	362	-	539 977	544 605	0.0		Pâte à bois	
6 793	-	-	1 451	8 244	12.1		Demi-produits en bois, n.d.a.	
3 196	188 988	1 357	168 653	362 194	0.8		Papier journal	
11 670	137	-	6 484	18 291	11.1		Papier et carton, n.d.a.	
213	339	-	50	602	12.5		Extraits d'origine animale & végétale	
913	22 226	80 018	-	103 157	0.1		Chlorure de potassium (potasse)	
80 817	181 727	302 067	259 418	824 029	0.3		Produits chimiques divers, n.d.a.	
1 191 067	943 803	335 745	536 109	3 006 724	0.1		Essence	
2 143 093	1 982 180	607 025	1 099 366	5 831 663	-		Mazout	
27 464	29 272	65 617	107	122 460	0.2		Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.	
5 459	1 496	237 240	62 535	306 729	0.3		Fer, acier et alliages	
82	116 720	-	-	116 802	-		Métaux non-ferreux	
3 412	10 808	3 291	9 711	27 222	2.8		Demi-produits de base en métal	
23 904	27 125	705 773	78 629	835 431	0.2		Ciment et produit de base en béton	
3 498	940	155	2 000	6 593	13.5		Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.	
430	-	-	57	487	16.5		Demi-produits divers, n.d.a.	
45 182	159	242	489	46 072	2.0		Matériel de transport & communication	
16 366	2 264	202	3 807	22 640	6.4		Machinerie et équipement, n.d.a.	
858 567	29 942	6 591	290 085	1 185 184	55.0		Fret divers, n.d.a.	
5 722 352	19 478 002	15 634 250	19 671 548	60 506 152	1.2		Grand Total	

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

FIGURE 2.6

Tonnage Loaded and Unloaded, by Province or Territory: Domestic Shipping, 1986

Tonnage chargé et déchargé, selon la province ou le territoire: Transport maritime intérieur, 1986



'000 t

Nfld.	-	-	-	44	458	272	1 556	-	94	2 424	T.-N.
P.E.I.	-	-	-	-	10	88	422	-	-	520	Î.-P.-É.
N.S.	-	79	-	234	523	417	276	-	136	1 665	N.-É.
N.B.	-	4	-	13	211	10	438	-	-	675	N.-B.
Que.	2	21	-	11 290	7 000	336	1 111	-	15	19 774	Qué.
Ont.	-	-	-	11 008	4 407	6	213	-	-	15 634	Ont.
Man.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Man.
B.C.	9	19 662	-	-	-	-	-	-	-	19 672	C.-B.
N.W.T.	14	-	43	-	63	-	22	-	-	142	T.N.-O.
Total	25	19 767	43	22 589	12 672	1 129	4 037	-	244	60 506	Total

Chapter III:

International Shipping Outbound Activity, 1981 to 1986

Introductory Note

Canada relies heavily on water transportation activities for the export of its goods. International freight also transits regularly at Canadian ports, en route for other countries. Outbound shipping operations in Canada therefore constitute an important activity, accounting, since 1981, for well over two-thirds of the total tonnage handled in international shipping.

In 1986, about a third of all international cargo tonnage loaded at Canadian ports went to destinations in Asian and Oceanic countries, while the United States and Europe each received about one-quarter of the total. The balance, or about 15%, was fairly evenly distributed among destinations in the United Kingdom, the Middle East and Africa, and Central and South America.

In the period 1981-1986, there were a number of strong fluctuations in tonnage levels. Globally, these were due to both domestic and international occurrences. Domestically, for example, the droughts which beset the Prairies in recent years strongly influenced wheat tonnage in 1986: it was down to 16 million tonnes from about 23 million in 1983. The negative effect of these droughts was compounded by falling prices for wheat on world markets. By contrast, coal loadings were up substantially in 1986 (about 50% over 1981). This, in turn, can be related to enhanced trade with Japan.

In this chapter, data are presented for international outbound activity, in terms of tonnage, commodities shipped and foreign destinations, and especially in terms of the many fluctuations which have taken place in the reference period under analysis. In addition, information is presented on the importance of certain commodities to Canada's principal shipping regions (namely, the Atlantic, the St. Lawrence River, the Great Lakes and the Pacific).

Cargo Tonnage Loaded, 1981 to 1986

International cargo tonnage loaded at Canadian ports has remained fairly stable since 1984. Moreover, at about 145 million tonnes, the 1986 level is virtually unchanged from 1981. During the recession years 1982 and 1983 however, levels were notably lower, at about 125 and 130 million tonnes, respectively. (See Figure 3.1).

The increase in 1984 largely reflects a rise in the cargo tonnage shipped to Japan, coal shipments in particular. This is reflected in the increased shipping activity in the Pacific region where cargo loadings in 1984 rose by about 11 million tonnes, or 20% over 1983. Coal tonnage shipped from west coast ports rose from less than 17 million tonnes in 1983, to more than 25 million in 1984, representing an increase of about 58%.

There was also a notable, though somewhat less substantial, increase registered at St. Lawrence River ports between 1983 and 1984. International cargo tonnage shipped from this region rose by about 8%, or almost 4 million tonnes. This was largely due to the rise in iron ore tonnage.

Chapitre III:

Trafic maritime international en départ, 1981 à 1986

Introduction

Le Canada dépend beaucoup du transport maritime pour exporter ses produits. Par ailleurs, le fret international à destination de l'étranger transite régulièrement par les ports canadiens. La manutention du trafic en départ au Canada est donc une activité importante qui, depuis 1981, représente plus des deux tiers du tonnage total manutentionné dans le cadre du transport maritime international.

En 1986, le tiers environ du fret international chargé dans les ports canadiens était destiné aux pays de l'Asie et de l'Océanie. Les États-Unis et l'Europe ont chacun reçu environ un quart du total. Le reste, soit environ 15%, était réparti d'une manière assez égale entre des destinations situées au Royaume-Uni, au Moyen-Orient et en Afrique, ainsi qu'en Amérique centrale et en Amérique du Sud.

Au cours de la période à l'étude, soit de 1981 à 1986, on a observé d'importantes fluctuations du tonnage manutentionné. Dans l'ensemble, ces fluctuations étaient dues à des événements survenus au Canada et à l'étranger. Par exemple, les sécheresses qui ont sévi dans les Prairies canadiennes ces dernières années ont fortement influé sur le tonnage du blé en 1986 qui est tombé à 16 millions de tonnes, comparativement à 23 millions de tonnes environ en 1983. Les conséquences négatives de ces sécheresses ont été aggravées par la chute des prix du blé sur les marchés mondiaux. Par contre, les chargements de houille étaient nettement en hausse en 1986 (une augmentation de l'ordre de 50% par rapport à 1981) en raison surtout de l'accroissement du commerce avec le Japon.

Dans le présent chapitre, les données portent sur le trafic international en départ, c'est-à-dire sur le nombre de tonnes transportées, les marchandises expédiées et les destinations à l'étranger en fonction, notamment, des nombreuses fluctuations survenues au cours de la période à l'étude. De plus, on y précise l'importance de certaines marchandises pour les grandes régions d'activité maritime du Canada (c'est-à-dire l'Atlantique, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs et le Pacifique).

Tonnage du fret chargé, 1981 à 1986

Le tonnage du fret international chargé dans les ports canadiens est resté relativement stable depuis 1984. De plus, le niveau enregistré en 1986, soit quelque 145 millions de tonnes, est très proche de celui observé en 1981. Les chiffres de 1982 et de 1983 sont cependant nettement inférieurs en raison de la récession, soit respectivement 125 et 130 millions de tonnes environ (voir figure 3.1).

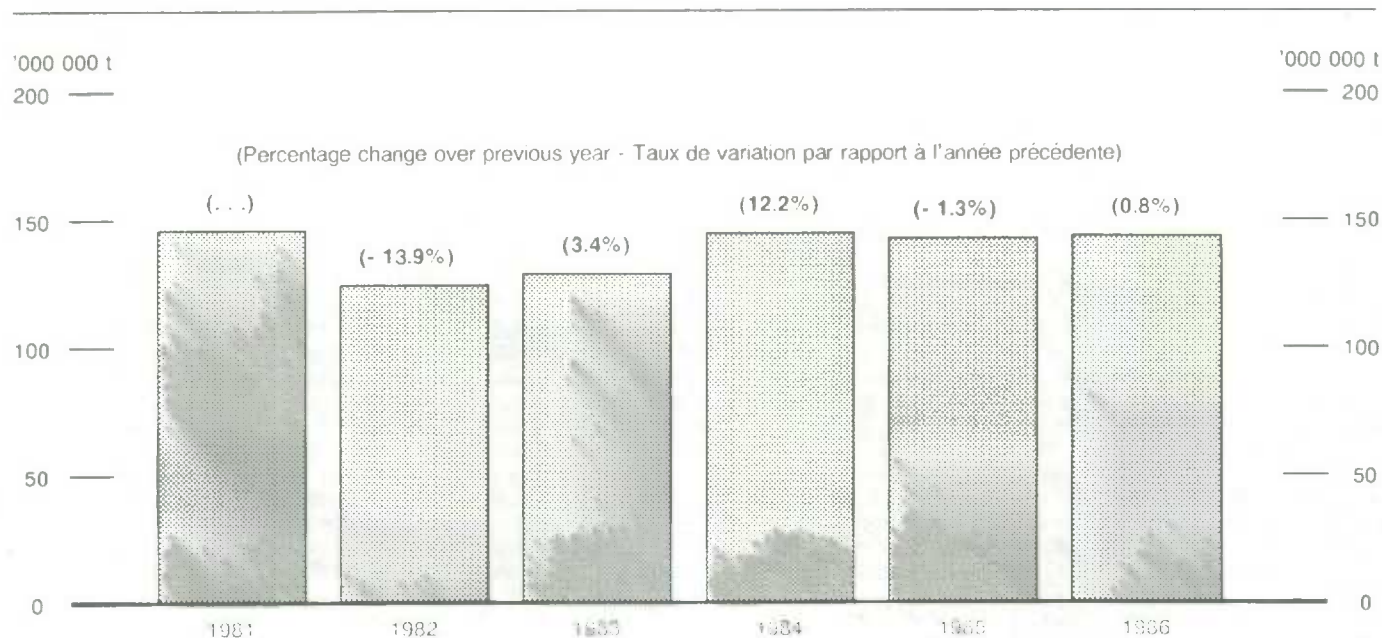
L'augmentation en 1984 est en grande partie le résultat d'une augmentation du tonnage expédié vers le Japon, les expéditions de houille tout particulièrement. Ce marché a entraîné un accroissement du trafic maritime dans la région du Pacifique où les chargements de fret en 1984 ont augmenté de quelque 11 millions de tonnes, ou 20%, par rapport à 1983. Le tonnage de houille expédié à partir des ports de la côte ouest est passé de moins de 17 millions de tonnes en 1983 à plus de 25 millions de tonnes en 1984, soit une hausse de quelque 58%.

L'augmentation dans les ports du Saint-Laurent entre 1983 et 1984 a été moindre, mais néanmoins appréciable. Le tonnage du fret international expédié à partir de cette région a haussé de quelque 8%, ou près de 4 millions de tonnes. Cette hausse est due, dans une large mesure, à l'augmentation du tonnage de minerai de fer.

FIGURE 3.1

Tonnage Loaded: International Shipping, 1981-1986

Tonnage chargé: Transport maritime international, 1981-1986



Leading Commodities Loaded

There were three key commodities which accounted for about half of Canada's outbound cargoes in 1986: iron ore, coal and wheat. Another four were important, but registered relatively much smaller tonnage levels. These include: barley, gypsum, sulphur and potash, which collectively accounted for another 16% of outbound traffic volume in 1986 (see Figure 3.2).

Principales marchandises chargées

Trois marchandises clés, soit le minerai de fer, la houille et le blé, constituaient environ la moitié du fret en départ du Canada en 1986. Quatre autres marchandises étaient également importantes bien que leur tonnage soit beaucoup moindre. Il s'agit de l'orge, du gypse, du soufre et de la potasse, qui, ensemble, représentaient un autre 16% du trafic en départ en 1986 (voir figure 3.2).

Fluctuations in Commodity Tonnage Levels

Between 1981 and 1986, outbound tonnage levels for the four leading commodities differed strongly. Largely, these fluctuations can be related to the worldwide recession in 1982 and 1983, when demand for raw material was especially depressed (see Figure 3.3).

Fluctuations du tonnage des marchandises

Entre 1981 et 1986, des variations importantes ont été observées dans les niveaux du tonnage en départ des quatres principales marchandises. Dans une large mesure, ces fluctuations sont liées à la récession mondiale de 1982 et de 1983 pendant laquelle la demande de matières premières a été particulièrement faible (voir figure 3.3).

● **Outbound iron ore tonnage stable in 1986**

Between 1981 and 1982, iron ore tonnage fell sharply, from about 42 million tonnes to less than 28 million, an abrupt drop of more than a third (34%). Then, between 1983 and 1984, tonnage rose 17%. However, iron ore tonnage subsequently exhibited fairly stable tonnage levels between 1984 and 1986, but failed to reach a level similar to the one registered during 1981. Indeed, in 1986, international iron ore loadings remained about 27% lower than in 1981.

● **Stabilité du tonnage du minerai de fer en départ en 1986**

Entre 1981 et 1982, le tonnage du minerai de fer en départ a chuté de plus du tiers (34%), passant de quelque 42 millions de tonnes à moins de 28 millions de tonnes. Il a ensuite augmenté de 17% de 1983 à 1984. Toutefois, il est demeuré pratiquement inchangé de 1984 à 1986 mais n'est jamais revenu au niveau atteint en 1981. En fait, en 1986, les chargements internationaux de minerai de fer étaient toujours inférieurs de près de 27% à ceux de 1981.

The upturn between 1983 and 1984 is reflected in increased activity in the St. Lawrence River region. Specifically, the ports of Sept-Îles, Port-Cartier and to a lesser extent Québec, (which, together, shipped over 95% of the total iron ore tonnage during 1984), registered notable increases. Port-Cartier, in particular, shipped about one-third (34%) more iron ore tonnage in 1984 than in 1983.

La reprise entre 1983 et 1984 résulte notamment de l'accroissement des activités dans la région du fleuve Saint-Laurent. Plus précisément, les ports de Sept-Îles, Port-Cartier et, dans une mesure moindre, Québec (qui, ensemble, ont expédié plus de 95% du tonnage total de minerai de fer en 1984) ont enregistré des augmentations notables. À Port-Cartier, en particulier, le tonnage du minerai de fer a augmenté de plus du tiers (34%) en 1984 par rapport à 1983.

FIGURE 3.2

Leading Commodities Loaded, Percentage Shares: International Shipping, 1986

Principales marchandises chargées, répartition en pourcentage: Transport maritime international, 1986

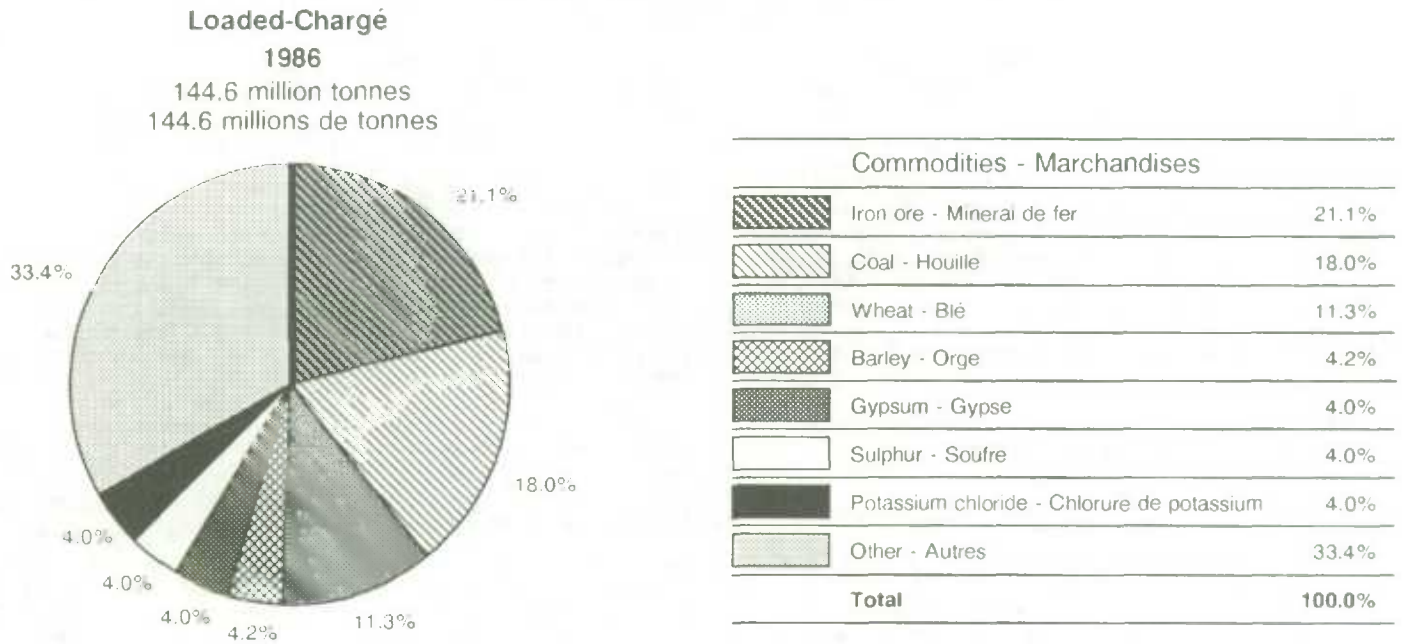
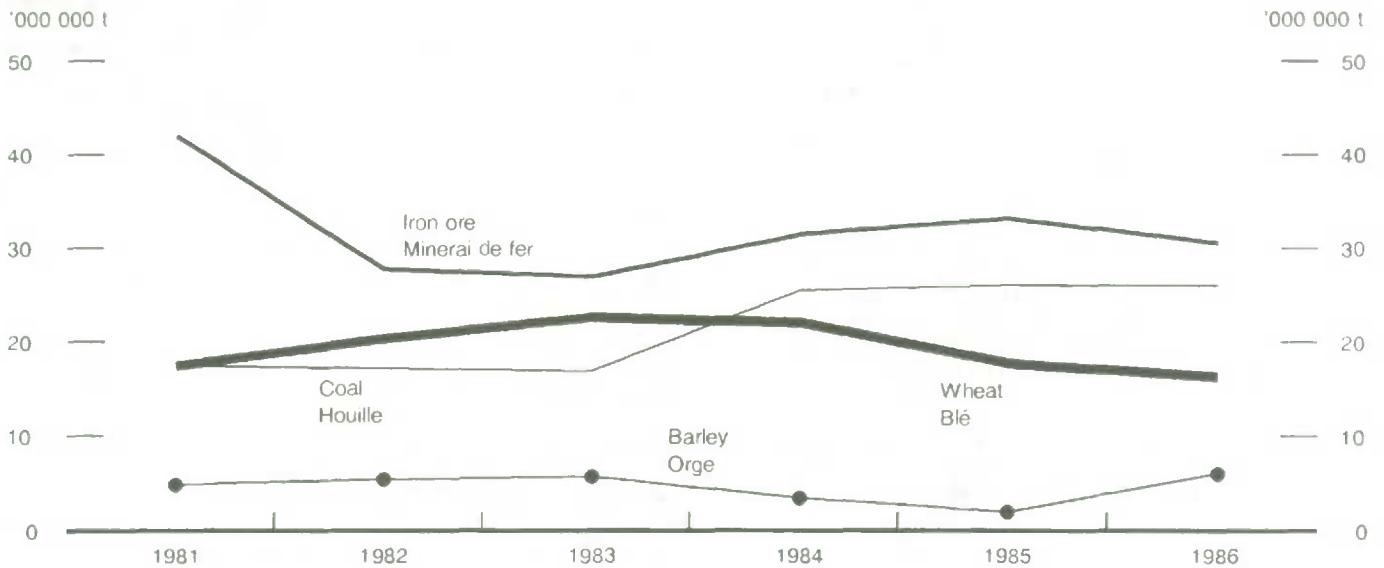


FIGURE 3.3

Leading Commodities Loaded, Tonnage: International Shipping, 1981-1986

Principales marchandises chargées, tonnage: Transport maritime international, 1981-1986



Overall, these three ports loaded almost 31 million tonnes of iron ore in 1984, up about a fifth (20%) over 1983.

- **Outbound coal tonnage reaches highest level since 1981**

In contrast, coal loadings registered a significantly higher tonnage level in 1986 than in any other year since 1981. At 26 million tonnes, outbound coal tonnage was close to 50% higher than in 1981.

The coal increases largely relate to recent growth in trade with Japan. A new coal terminal was opened on Ridley Island near Prince Rupert in 1984, to meet this increased demand.

Between 1983 and 1984, coal tonnage rose from 17 million tonnes to more than 25 million. This was reflected in a 58% rise in tonnage shipped from west coast ports. At 19.5 million tonnes, the port of Vancouver alone loaded 25% more coal internationally in 1984 than in 1983. Prince Rupert shipped more than 5 million tonnes of coal in 1984, representing about one-fifth of the total coal tonnage shipped internationally from Canadian ports during that year.

In 1985 and 1986, outbound coal tonnage remained stable, up only marginally over 1984 at about 26 million tonnes.

- **Outbound wheat tonnage down substantially**

During the early 1980s, international wheat loadings increased steadily, rising from about 17 million tonnes in 1981 to about 22 million in 1984. However, in 1985, as a consequence of droughts in the Prairies and declining world market prices, wheat tonnage levels dropped sharply to nearly match 1981 levels. By 1986, wheat tonnage had fallen below the 1981 level to about 16 million tonnes. From 1984 to 1986, wheat loadings fell by about a quarter (26%).

The two-year decline impacted sharply on activity at the St. Lawrence River ports, where outbound wheat tonnage fell by a third, from about 12 million tonnes in 1984 to less than 8 million in 1986.

Between 1984 and 1986, some ports lost as much as 68% (port of Québec) of their outbound wheat tonnage levels. Port-Cartier experienced a 53% drop in outbound wheat tonnage, Montréal close to 30% and Baie-Comeau, about 17%. Together, these four ports contributed substantially to the overall decline in wheat tonnage shipped from the St. Lawrence region. In 1984, they had collectively shipped close to 11 million tonnes to international destinations, representing close to 90% of the regional total. In 1986, they collectively shipped about 6 million tonnes, accounting for less than 75% of the regional total.

- **Outbound barley tonnage registers a dramatic increase**

During 1986, barley registered by far its largest increase in outbound tonnage since 1981. At 6.1 million tonnes, it tripled the tonnage recorded in 1985 and represented a 27% increase from 1981. However, between 1982 and 1985, outbound barley tonnage dropped sharply, again due partly to severe droughts, falling from 5.5 million tonnes to only 2 million.

The marked upswing in outbound barley tonnage between 1985 and 1986 was reflected in increased activity at Baie-Comeau, Montréal, Port-Cartier and Québec.

Dans l'ensemble, ces trois ports ont chargé près de 31 millions de tonnes de minerai de fer en 1984, soit environ un cinquième (20%) de plus qu'en 1983.

- **Le tonnage de houille en départ atteint son plus haut niveau depuis 1981**

Par contre, le tonnage des chargements de houille en 1986 dépasse de loin les niveaux observés depuis 1981. S'établissant à 26 millions de tonnes, le tonnage de houille en départ dépasse de près de 50% le niveau de 1981.

Les hausses observées pour la houille sont en grande partie liées à l'accroissement du commerce en houille avec le Japon. Pour répondre à cette demande des nouvelles installations terminales ont été inaugurées à Ridley Island près de Prince Rupert en 1984.

Entre 1983 et 1984, le tonnage de houille est passé de 17 millions de tonnes à plus de 25 millions. Cette hausse découle en partie de la progression de 58% du tonnage expédié à partir des ports de la côte ouest. S'établissant à 19.5 millions de tonnes, le port de Vancouver à lui seul a chargé 25% plus de houille à destination de l'étranger en 1984 qu'en 1983. Prince Rupert a expédié plus de 5 millions de tonnes de houille en 1984, soit environ un cinquième du tonnage total de houille expédié à l'étranger à partir de ports canadiens cette année-là.

En 1985 et 1986, le tonnage de houille en départ est resté relativement stable, s'établissant à quelque 26 millions de tonnes, soit à peine plus qu'en 1984.

- **Baisse substantielle du tonnage du blé en départ**

Au début des années 80, les chargements de blé à destination de l'étranger ont constamment augmenté, passant de quelque 17 millions de tonnes en 1981 à quelque 22 millions de tonnes en 1984. Toutefois, en 1985, à la suite de sécheresses dans les Prairies et de la baisse des prix sur les marchés mondiaux, le tonnage du blé est tombé à un niveau proche de celui de 1981. En 1986, il avait chuté à quelque 16 millions de tonnes, soit un niveau inférieur à celui de 1981. De 1984 à 1986, les chargements de blé ont diminué du quart environ (26%).

Les deux années de baisse ont eu d'importantes conséquences sur les activités dans les ports du fleuve Saint-Laurent, où le tonnage du blé en départ a chuté du tiers, passant de quelque 12 millions de tonnes en 1984 à moins de 8 millions en 1986.

Entre 1984 et 1986, certains ports ont perdu jusqu'à 68% (port de Québec) de leur tonnage de blé en départ. Le décroissement était de l'ordre de 53% à Port-Cartier, à Montréal, de près de 30%, et à Baie-Comeau, de 17% environ. Ensemble, ces quatre ports ont puissamment contribué au recul global du tonnage de blé expédié de la région du Saint-Laurent. En 1984, ils avaient ensemble expédié près de 11 millions de tonnes vers des destinations à l'étranger, ce qui représentait près de 90% du total régional. En 1986, leur part collective était de quelque 6 millions de tonnes, soit moins de 75% du total régional.

- **Forte hausse du tonnage d'orge en départ**

Le tonnage d'orge en départ a augmenté beaucoup plus en 1986 qu'au cours de toute autre année depuis 1981. S'établissant à 6.1 millions de tonnes, il a triplé par rapport à 1985 et dépassait de 27% le niveau de 1981. Toutefois, entre 1982 et 1985, le tonnage d'orge en départ a fléchi de façon marquée, en partie aussi en raison de graves sécheresses, passant de 5.5 millions de tonnes à seulement 2 millions.

La nette progression du tonnage d'orge en départ entre 1985 et 1986 découle notamment de l'accroissement des activités à Baie-Comeau, Montréal, Port-Cartier et Québec.

This was largely due to a combination of improved weather conditions and good market demand. Barley tonnage handled in these four ports rose from less than a million tonnes in 1985 to close to 2 million in 1986. The west coast also experienced a resurgence in barley loadings during these two years. In particular, Vancouver and Prince Rupert shipped about 2.5 million tonnes during 1986, almost 1 million more than in 1985.

De meilleures conditions météorologiques et un marché favorable expliquent dans une large mesure cette performance. Le tonnage de l'orge manutentionné dans ces quatre ports est passé de moins de 1 million de tonnes en 1985 à près de 2 millions en 1986. La côte ouest a également connu une reprise des chargements d'orge au cours de ces deux années. En particulier, Vancouver et Prince Rupert ont expédié quelque 2.5 millions de tonnes en 1986, soit près de 1 million de tonnes de plus qu'en 1985.

Principal Commodities Loaded Regionally

The overall ranking of commodities changes when looked at from region to region¹. Differences in the types of cargoes loaded are linked to such factors as commodity interlining with other modes of transport, the proximity to other industries and foreign markets, and world demand for finished goods and raw materials.

Principales marchandises chargées, par région

Le classement général des marchandises varie d'une région à l'autre¹. Les différences dans le genre de cargaisons sont liées à divers facteurs, notamment le transfert des marchandises d'un mode de transport à l'autre, la proximité d'autres industries et des marchés étrangers, et la demande mondiale pour les produits finis et les matières premières.

● The Atlantic Region

During 1986, gypsum was the single most important commodity loaded in the Atlantic region, accounting for more than one-third of the regional total. Halifax and Hantsport, Nova Scotia shipped about 43% and 24% of this total, respectively. Fuel oil and newsprint also recorded an important share: about 15%, together. Potash, which was shipped principally from Saint John, New Brunswick, represented another 6% of the regional total.

● Région de l'Atlantique

En 1986, le gypse a été la principale marchandise chargée dans la région de l'Atlantique, représentant plus du tiers du total régional. Les ports de Halifax et de Hantsport, en Nouvelle-Écosse, ont expédié respectivement quelque 43% et 24% de ce total. Le mazout et le papier journal sont également des marchandises importantes, représentant ensemble quelque 15% du total. La potasse, qui a été expédiée principalement à partir de Saint John, au Nouveau-Brunswick, figure pour un autre 6% du total régional.

● The St. Lawrence River Region

The two leading commodities loaded in the St. Lawrence River region during 1986 were iron ore (62%) and wheat (16%). Iron ore was loaded almost entirely from Sept-Îles and Port-Cartier, with about half the tonnage shipped to European countries such as France, the Netherlands, West Germany and the United Kingdom. Wheat, on the other hand, was shipped mostly from Baie-Comeau, Montréal, Port-Cartier and Québec. Again, European countries received most of this tonnage (about 62%).

● Région du fleuve Saint-Laurent

Les deux principales marchandises chargées dans la région du fleuve Saint-Laurent en 1986 ont été le minerai de fer (62%) et le blé (16%). La quasi-totalité du minerai de fer a été chargée à partir des ports de Sept-Îles et de Port-Cartier, la moitié du tonnage environ ayant été expédié à des pays européens tels la France, les Pays-Bas, l'Allemagne de l'Ouest et le Royaume-Uni. Le blé, par contre, a surtout été expédié à partir de Baie-Comeau, Montréal, Port-Cartier et Québec. Ici encore, les pays européens ont reçu le gros du tonnage (environ 62%).

● The Great Lakes Region

In the Great Lakes region, the principal commodities loaded were salt, potash and cement with respective shares of 18%, 14% and 12%. Great Lakes ports in the United States constituted the principal destinations for these three commodities.

● Région des Grands Lacs

Dans la région des Grands Lacs, les principales marchandises chargées ont été le sel, la potasse et le ciment, avec respectivement 18%, 14% et 12% du total. Ces trois produits étaient surtout destinés aux ports américains des Grands Lacs.

● The Pacific Region

In contrast, coal was the dominant commodity loaded from west coast ports during 1986. Totalling more than 25 million tonnes, it accounted for over a third of this region's outbound tonnage. Most of the coal was shipped to Japan and South Korea from Vancouver and Prince Rupert. Wheat, which accounted for another 11% of this region's outbound tonnage, was also shipped mostly from these two ports and went to such international destinations as China, Japan, Bangladesh and the Soviet Union. Other key points of discharge were in Central and South America and Western Europe. Sulphur and lumber loadings also figured prominently in the Pacific region with a collective share of about 15%.

● Région du Pacifique

Par contre, la houille a été la principale marchandise chargée dans les ports de la côte ouest en 1986. Avec plus de 25 millions de tonnes, la houille figurait pour plus du tiers du tonnage en départ de cette région. La plus grande partie a été expédiée vers le Japon et la Corée du Sud à partir de Vancouver et Prince Rupert. Le blé, qui a représenté un autre 11% du tonnage en départ de la région, a été expédié surtout à partir de ces deux ports, vers des pays comme la Chine, le Japon, le Bangladesh et l'Union soviétique. D'autres points importants de déchargement se trouvaient en Amérique centrale et en Amérique du Sud de même qu'en Europe de l'Ouest. Le soufre et le bois de construction figuraient également en bonne place dans les chargements de la région du Pacifique, avec une part collective de quelque 15%.

¹ Data on the principal cargoes loaded in international shipping is available from Figure 4.6, which presents commodity tonnage statistics tabulated by principal Canadian shipping regions: the Atlantic; the St. Lawrence River; the Great Lakes and the Pacific.

¹ Les données sur les principales marchandises chargées dans le cadre du trafic international se retrouvent à la figure 4.6 qui présente des statistiques sur le tonnage des marchandises, selon la grande région d'activité maritime au Canada (Atlantique, fleuve Saint-Laurent, Grands Lacs et Pacifique).

Foreign Cargo Destinations

Cargoes loaded at Canadian ports are shipped to destinations the world over with some countries receiving particularly substantial volumes of freight from Canada. Although Canada's outbound freight generally originates within national boundaries, foreign goods also transit regularly through Canadian port facilities, en route to other countries.

In this section, foreign destinations are examined in the context of major world regions. Specifically, these include the United Kingdom, Europe, the Middle East and Africa, Asia and Oceania, as well as Central and South America (including the Antilles). Due to their overall importance, destinations within the United States are presented separately, according to three sub-regions: the Atlantic; the Great Lakes and the Pacific (including Hawaii and Alaska). Cargoes shipped to these regions are examined on the basis of percentage shares of Canada's total outbound tonnage (see Figure 3.4).

Destinations du fret expédié à l'étranger

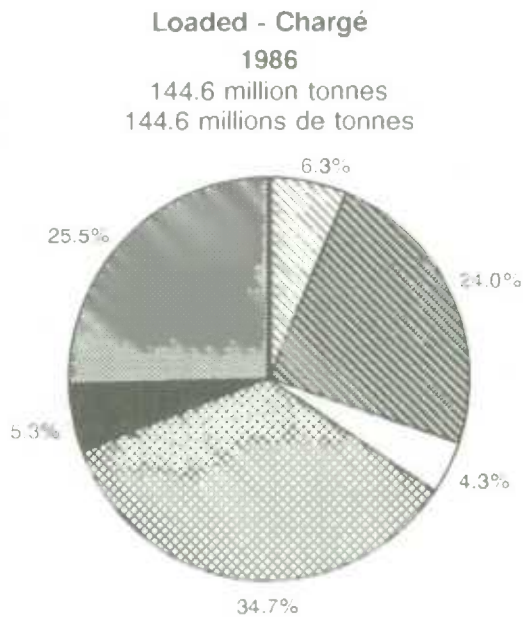
Le fret chargé dans les ports canadiens est expédié partout dans le monde, certains pays recevant des quantités particulièrement importantes de fret en provenance du Canada. Bien que le fret en départ du Canada provienne en général du territoire national, des marchandises en provenance et à destination d'autres pays transitent régulièrement par les ports canadiens.







Dans la présente section, les destinations étrangères sont étudiées en fonction de grandes régions du monde, soit le Royaume-Uni, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique, l'Asie et l'Océanie ainsi que l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud (y compris les Antilles). En raison de leur importance globale, les Etats-Unis sont présentés séparément, les destinations étant réparties en trois sous-régions soit l'Atlantique, les Grands Lacs et le Pacifique (y compris Hawaii et l'Alaska). Le tonnage des cargaisons expédiées vers ces régions est exprimé en pourcentage du tonnage total en départ du Canada (voir figure 3.4).

FIGURE 3.4

Tonnage Loaded, Percentage Shares by Foreign Region of Destination: International Shipping, 1981-1986

Tonnage chargé, répartition en pourcentage selon la région étrangère de destination: Transport maritime international, 1981-1986



	1985	1984	1983	1982	1981	
Loaded - Chargé	'000 000 t	143.4	145.3	129.5	125.3	145.4
Destinations:						
Share - Répartition	%	%	%	%	%	%
 United Kingdom Royaume-Uni	6.3	5.0	7.2	6.4	7.2	
 Europe ¹	23.8	23.9	25.0	30.8	28.1	
 Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	4.5	5.3	5.4	5.5	4.7	
 Asia and Oceania Asie et Océanie	35.7	36.0	33.8	31.7	26.3	
 Central and South America Amérique centrale et du Sud	4.6	5.2	5.7	4.5	5.7	
 United States - Etats-Unis:						
Atlantic - Atlantique	12.2	10.9	8.7	9.0	12.5	
Great Lakes - Grands Lacs	8.9	10.3	10.6	8.5	11.7	
Pacific - Pacifique	4.0	3.4	3.6	3.6	3.6	
Total	25.1	24.6	22.9	21.1	27.9	

¹ Includes Greenland and St.-Pierre-and-Miquelon

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

● Asian and Oceanic Countries

Between 1983 and 1986, Asian and Oceanic countries constituted the single most important destination for cargoes loaded at Canadian ports, receiving over a third of the total outbound tonnage. In 1986, about 50 million tonnes of freight were shipped to this region, representing an increase in excess of 6 million tonnes over 1983.

Coal is by far the single most important commodity shipped to Asian and Oceanic countries. During 1986, it accounted for about 44% of the total tonnage shipped to this region (mostly to Japan and South Korea). Wheat and barley also constituted important cargoes, with a collective share of about 12% of the regional total.

Canada also shipped substantial volumes of wood products to Asian and Oceanic countries. In 1986, logs and bolts, pulpwood, lumber and timber, and woodpulp loaded for this part of the world registered a composite share of 13% (over 6 million tonnes).

Iron ore and sulphur were also important cargoes with over 4 million tonnes shipped in 1986.

Vancouver is the most active port in terms of cargo tonnage shipped to Asian and Oceanic countries. During 1986, it loaded about two-thirds (65%) of all cargo shipped to this region, or about 33 million tonnes. Prince Rupert accounted for another fifth (18%) of the total, with about 9 million tonnes shipped. The balance was distributed among a number of ports such as Kitimat, New Westminster, Nanaimo, and Squamish on the west coast. As well, Sept-Îles (in the St. Lawrence River) shipped over 2 million tonnes of freight to Asian and Oceanic destinations during 1986, representing almost 5% of the Canadian total.

● The United States

The United States received almost the same proportion of the total tonnage loaded in Canada as did Europe (excluding the United Kingdom) during the period 1983-1986. In 1983, 30 million tonnes were shipped to the United States; in 1986, nearly 37 million. This represented about 23% and 26% of Canada's total outbound tonnage, respectively, during both years.

Ports on the American east coast constituted a particularly important region. In 1986, half the tonnage shipped to the United States was destined for this region, representing almost 14% of Canada's total outbound tonnage. Moreover, cargoes shipped to the U.S. Atlantic region rose from 11 million tonnes in 1983 (when they registered a share of less than 9%) to almost 20 million tonnes in 1986. Iron ore and gypsum were the principal commodities loaded, each accounting for about 29% of the total tonnage loaded for this region. Other important cargoes were lumber, fuel oil, gasoline, salt, newsprint, cement and chemicals (including potash), which together, accounted for about 31% of the total.

The principal ports loading cargo destined for the east coast of the United States were Sept-Îles, Halifax, Saint John, N.B., Montréal, and Port-Cartier. During 1986, they generated about 60% of the total tonnage destined for this region.

In contrast, U.S. Great Lakes ports registered decreasing shares of Canada's outbound tonnage, falling steadily from almost 11% in 1983 to less than 8% in 1986. In particular, salt, potash, cement and iron ore were the key commodities shipped to U.S. Great Lakes ports. During 1986, they represented about two-thirds (68%) of the total tonnage shipped to the region.

● Pays de l'Asie et de l'Océanie

Entre 1983 et 1986, les pays de l'Asie et de l'Océanie ont été la principale destination du fret chargé dans les ports canadiens, ayant reçu plus du tiers du tonnage total en départ. En 1986, quelque 50 millions de tonnes de fret ont été expédiées vers cette région, soit une augmentation de plus de 6 millions de tonnes par rapport à 1983.

La houille est de loin la principale marchandise expédiée vers les pays de l'Asie et de l'Océanie. En 1986, la houille figurait pour 44% environ du tonnage total expédié vers cette région (principalement le Japon et le Corée du Sud). Le blé et l'orge ont également été d'importantes marchandises, avec une part collective de quelque 12% du total régional.

Le Canada a également expédié d'importantes quantités de produits du bois vers les pays de l'Asie et de l'Océanie. En 1986, les billes et les billots, le bois à pâte, le bois de construction et le bois brut ainsi que la pâte de bois ont figuré ensemble pour 13% (plus de 6 millions de tonnes) du tonnage total expédié vers cette région.

Le minerai de fer et le soufre ont également été d'importantes marchandises, avec plus de 4 millions de tonnes expédiées en 1986.

Vancouver est le port qui a expédié le plus de fret à destination des pays de l'Asie et de l'Océanie. En 1986, on y a chargé environ les deux tiers (65%) du tonnage expédié vers cette région, ou quelque 33 millions de tonnes. Prince Rupert a figuré pour un autre cinquième (18%) du total, avec quelque 9 millions de tonnes expédiées. Le reste du tonnage a été réparti entre un certain nombre de ports, tels Kitimat, New Westminster, Nanaimo et Squamish sur la côte ouest. Par ailleurs, Sept-Îles (sur le fleuve Saint-Laurent) a expédié plus de 2 millions de tonnes de fret vers des destinations en Asie et en Océanie en 1986, soit presque 5% du total pour le Canada.

● États-Unis

Au cours de la période 1983-1986, les États-Unis ont reçu presque la même proportion du tonnage total chargé au Canada que l'Europe (si on exclut le Royaume-Uni). En 1983, 30 millions de tonnes ont été expédiées vers les États-Unis contre près de 37 millions en 1986. Ces chiffres représentent environ 23% et 26% du tonnage total en départ du Canada au cours de ces deux années.

Les ports sur la côte est des États-Unis sont situés dans une région particulièrement importante. En 1986, la moitié du tonnage expédié vers les États-Unis était destinée à cette région, soit presque 14% du tonnage total en départ du Canada. De plus, le fret expédié vers la région américaine de l'Atlantique est passé de 11 millions de tonnes en 1983 (soit moins de 9% du total) à près de 20 millions de tonnes en 1986. Le minerai de fer et le gypse étaient les principales marchandises chargées, ayant représenté chacun environ 29% du tonnage total des chargements à destination de cette région. D'autres marchandises importantes sont le bois de construction, le mazout, l'essence, le sel, le papier journal, le ciment et les produits chimiques (y compris la potasse) qui, ensemble, ont constitué environ 31% du total.

Les principaux ports où on a chargé du fret à destination de la côte est des États-Unis sont Sept-Îles, Halifax, Saint John au N.-B., Montréal et Port-Cartier. En 1986, ces ports détenaient environ 60% du tonnage total à destination de cette région.

Par contre, la part du tonnage en départ du Canada détenue par les ports américains sur les Grands Lacs n'a cessé de diminuer, passant de presque 11% en 1983 à moins de 8% en 1986. Ces ports ont surtout reçu du sel, de la potasse, du ciment et du minerai de fer. En 1986, ces marchandises représentaient près des deux tiers (68%) du tonnage total à destination de cette région.

FIGURE 3.5

**Tonnage Loaded by Province or Territory and Foreign Region of Destination:
International Shipping, 1986 vs 1985**

Province or territory of loading	Foreign region of destination									
	United Kingdom		Europe ¹		Middle East and Africa		Asia and Oceania		Central and South America	
	Royaume-Uni				Moyen-Orient et Afrique		Asie et Océanie		Amérique centrale et du Sud	
	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985
	'000 t									
Newfoundland	115	89	128	126	61	65	125	173	173	149
Prince Edward Island	-	-	15	21	11	9	-	-	60	36
Nova Scotia	252	194	977	1 029	170	210	427	202	538	515
New Brunswick	370	253	1 167	799	96	76	800	758	777	489
Quebec	6 518	6 968	23 369	24 252	2 026	2 365	3 389	4 535	2 037	2 125
Ontario	133	272	1 205	843	220	101	297	254	169	140
Manitoba	-	-	406	287	185	72	-	-	-	-
British Columbia	1 676	1 217	7 453	6 824	3 417	3 575	45 034	45 293	3 867	3 160
Northwest Territories	-	-	25	-	-	-	45	-	-	-
Canada	9 065	8 393	34 745	34 183	6 186	6 472	50 117	51 214	7 621	6 614

¹ Includes Greenland and St.-Pierre-and-Miquelon.

Ports on the west coast of the United States registered stable shares of Canada's outbound tonnage between 1983 and 1986, at about 3% to 4% annually. Limestone and wood products (crude and fabricated) constituted the most important cargoes shipped to the region.

● Europe and the United Kingdom

Between 1984 and 1986, Europe consistently accounted for about 24% of Canada's outbound tonnage. Quantities remained around 35 million tonnes over this period. In 1986, (This does not include the United Kingdom.) Traditionally Europe receives substantial wheat and barley tonnage from Canada, (over 9 million tonnes in 1986) although iron ore is by far the most important commodity shipped (almost 13 million tonnes in 1986).

The United Kingdom also warrants mention as an important destination. From 1981 to 1986, it consistently received more freight from Canadian ports than did the Middle East and Africa combined, or Central and South America. During 1985 and 1986, virtually identical volumes of goods (about 9 million tonnes) were shipped to the United Kingdom, representing about 6% of total outbound tonnage. The smallest share was registered in 1984 when about 7 million tonnes were shipped, representing about 5% of total outbound tonnage.

Much of this tonnage is iron ore. Indeed in 1986, iron ore constituted about 58% of the total tonnage shipped to the United Kingdom (about 5 million tonnes).

● Middle East and Africa Central and South America

Countries in the Middle East and Africa and in Central and South America received substantially less cargo tonnage from Canada's ports than did other regions of the world. In 1986, they accounted for about 10% of the total tonnage shipped internationally, a composite share that had not changed significantly over the previous six years.

Entre 1983 et 1986, les ports sur la côte ouest des États-Unis ont maintenu leur part du tonnage total en départ du Canada autour de 3% à 4% annuellement. Le calcaire et les produits du bois (produits bruts et demi-produits) ont été les principales marchandises expédiées vers cette région.

● Europe et Royaume-Uni

Entre 1984 et 1986, l'Europe a maintenu sa part du tonnage en départ du Canada à environ 24%. Le tonnage réel était de l'ordre de 35 millions de tonnes au cours de cette période. (L'Europe ne comprend pas le Royaume-Uni.) L'Europe a toujours reçu d'importantes quantités de blé et d'orge du Canada (plus de 9 millions de tonnes en 1986) même si le minerai de fer est de loin la principale marchandise expédiée (presque 13 millions de tonnes en 1986).

Le Royaume-Uni mérite également d'être considéré comme une destination importante. De 1981 à 1986, ce pays a constamment reçu davantage de fret en provenance des ports canadiens que le Moyen-Orient et l'Afrique ensemble, ou que l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. En 1985 et en 1986, pratiquement les mêmes quantités de marchandises ont été expédiées au Royaume-Uni. Ce pays a reçu quelque 9 millions de tonnes de fret du Canada au cours de chacune de ces deux années, soit environ 6% du tonnage total en départ. La plus petite part, soit quelque 5% du tonnage total en départ, a été enregistrée en 1984 lorsque 7 millions de tonnes environ avaient été expédiées.

Le gros du tonnage est constitué de minerai de fer. En fait, en 1986, le minerai de fer représentait environ 58% du tonnage total expédié vers le Royaume-Uni (quelque 5 millions de tonnes).

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

Les pays du Moyen-Orient et de l'Afrique et ceux de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud ont reçu passablement moins de fret des ports canadiens que les autres pays. En 1986, environ 10% du tonnage total expédié à l'étranger leur était destiné, soit à peu près la même proportion qu'au cours des six années précédentes.

FIGURE 3.5

**Tonnage chargé selon la province ou le territoire et la région étrangère de destination:
Transport maritime international, 1986 vs 1985**

Région étrangère de destination										Province ou territoire de chargement
U. S. Atlantic É.-U. Atlantique		U. S. Great Lakes É.-U. Grands Lacs		U. S. Pacific É.-U. Pacifique		U. S. Total É.-U. Total		All Regions, Total Toutes régions Total		
1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	
'000 t										
706	659	-	13	-	22	706	693	1 308	1 296	Terre-Neuve
-	-	-	-	-	-	-	-	86	67	Île-du-Prince-Édouard
6 353	6 164	-	6	42	66	6 395	6 236	8 760	8 386	Nouvelle-Écosse
2 456	1 028	14	8	7	11	2 476	1 047	5 685	3 422	Nouveau-Brunswick
7 777	7 042	4 057	4 813	19	43	11 854	11 898	49 193	52 142	Québec
388	528	7 312	7 682	-	8	7 700	8 218	9 725	9 828	Ontario
-	-	-	-	-	-	-	-	591	359	Manitoba
2 113	2 009	81	206	5 502	5 636	7 696	7 852	69 143	67 921	Colombie-Britannique
-	-	-	-	-	-	-	-	70	-	Territoires du Nord-Ouest
19 792	17 431	11 465	12 728	5 570	5 786	36 827	35 945	144 561	143 421	Canada

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

Foreign Cargo Destinations by Province and Territory

Up to now, foreign cargo origins have been examined globally. In the following overview, outbound cargo tonnage is presented with the focus on the Canadian province or territory of loading (see Figure 3.5).

During 1986, British Columbia ports accounted for close to half the cargo tonnage shipped from Canada to foreign countries, with about two-thirds of this total loaded for Asian and Oceanic destinations. Moreover, almost 90% of all cargo shipped to this region from Canada originated in British Columbia.

Quebec accounted for roughly a third of Canada's outbound tonnage, with about half the total destined for European countries. Indeed, Quebec loaded about two-thirds of all cargo shipped to Europe. In addition, the province represented over 70% of the total tonnage transported to the United Kingdom.

Ontario and Nova Scotia also accounted for noteworthy proportions of Canada's outbound tonnage, with respective shares of about 7% and 6%. Cargoes loaded in Ontario were largely destined for U.S. Great Lakes ports, accounting for almost two-thirds of all tonnage shipped to this region. In contrast, Nova Scotia shipped a substantial volume of freight to the Atlantic region of the United States. It was the second most important province, after Quebec, in terms of freight loaded for this region, representing about a third of the total.

Destinations du fret expédié à l'étranger, selon la province et le territoire

Jusqu'ici, les destinations du fret expédié à l'étranger ont été examinées globalement. Dans les lignes qui suivent, les données sur le tonnage en départ sont présentées en fonction de la province ou du territoire canadien de chargement (voir figure 3.5).

En 1986, les ports de la Colombie-Britannique ont expédié près de la moitié du tonnage total du Canada à destination de l'étranger. Près des deux tiers du tonnage chargé dans ces ports étaient destinés à des pays de l'Asie de l'Océanie. En fait, près de 90% du fret expédié vers cette région à partir du Canada avait comme point d'origine la Colombie-Britannique.

Le Québec a expédié environ le tiers du tonnage en départ du Canada, environ la moitié des expéditions du Québec étant destinée aux pays européens. En fait, le Québec a chargé les deux tiers environ de tout le fret à destination de l'Europe. En outre, cette province était le point d'origine de plus de 70% du tonnage total acheminé vers le Royaume-Uni.

L'Ontario et la Nouvelle-Écosse détenaient aussi des parts importantes du tonnage en départ du Canada, soit respectivement 7% et 6% environ. Le fret chargé en Ontario était surtout destiné aux ports américains des Grands Lacs, le fret ontarien ayant représenté près des deux tiers du tonnage total expédié vers cette région. Par contre, la Nouvelle-Écosse a expédié d'importantes quantités de fret vers la région américaine de l'Atlantique. Cette province occupait le deuxième rang, après le Québec, pour ce qui est du fret chargé à destination de cette région, ayant représenté environ le tiers du total.

Chapter IV:

International Shipping Inbound Activity, 1981 to 1986

Introductory Note

Canadian ports play a role of prime importance with respect to the imports of goods from foreign countries. Each year, vessels sailing to Canada unload millions of tonnes of international freight, shipped from virtually all regions of the world.

In 1986, for example, about 39% of Canada's total inbound marine tonnage originated from the Great Lakes region of the United States, while about 12% was shipped from ports on the east and west coasts of the United States. Cargo unloaded from Europe and the United Kingdom accounted for another fifth of this total. Other key regions shipping freight to Canada were Central and South America (about 13%) and the Middle East and Africa (almost 10%), with substantially smaller volumes of cargo unloaded from Asian and Oceanic countries.

In this chapter, data are presented for international inbound shipping activity, in terms of tonnage, commodities and foreign origin points. Readers will find this section parallels the previous one on outbound cargo tonnage activity, both in terms of data presentation and the period under review (i.e. 1981-1986).

Cargo Tonnage Unloaded, 1981 to 1986

Between 1981 and 1986, international cargo tonnage unloaded in Canada experienced marked fluctuations varying between a low of about 49 million tonnes and a high of 68 million tonnes. In 1986, for example, the level stood at about 62 million tonnes, just slightly higher than the 60 million tonnes registered in 1984 and 1985. By comparison, inbound tonnage was below the 50 million tonne mark during both 1982 and 1983, a strong contrast from the 68 million tonnes registered in 1981 (see Figure 4.1).

Thus, the most pronounced fluctuation occurred in 1982 when tonnage dropped some 29%, or nearly 20 million tonnes, over 1981. Then, with levels remaining stable during the next two years, an upturn was experienced in 1984 with tonnage rising 23% over 1983, to reach its highest level in three years. Largely, these fluctuations can be traced to the worldwide recession of 1982 and 1983, when demand for raw materials and semi-processed goods was depressed. The upswing noted during 1984 signalled the resurgence of a healthier economy, both abroad and in Canada.

The overall decline in inbound shipping activity during the recession of 1982 was reflected in all four of Canada's principal shipping regions. Cargo tonnage fell by about a third in the Atlantic, St. Lawrence and Pacific regions and by about a fifth in the Great Lakes.

However, between 1983 and 1984, when the situation began to reverse, marked expansions in activity were noted in all four regions. Both the Great Lakes and Pacific regions now experienced a 20% rise in cargo tonnes unloaded. The most significant increase was registered in the St. Lawrence River region, where inbound cargo tonnage rose about 30%. East coast ports registered the smallest increase, at just a little over 15%, or slightly more than 1 million tonnes.

Chapitre IV:

Trafic maritime international en arrivage, 1981 à 1986

Introduction

Les ports canadiens jouent un rôle de tout premier plan dans l'importation de marchandises de l'étranger. Chaque année, des navires font route vers le Canada pour y décharger des millions de tonnes de fret en provenance de pratiquement toutes les régions du monde.

En 1986, par exemple, 39% environ du tonnage total des arrivages maritimes provenait de la région américaine des Grands Lacs et un autre 12%, des ports des côtes est et ouest des États-Unis. Le fret déchargé en provenance d'Europe et du Royaume-Uni figurait pour un autre cinquième du total. Les autres régions clés expédiant du fret au Canada étaient l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud (environ 13%) et le Moyen-Orient et l'Afrique (presque 10%). La quantité de fret en provenance des pays de l'Asie et de l'Océanie était nettement moindre.

Les données du présent chapitre portent sur le trafic international en arrivage et plus précisément sur le tonnage, les marchandises et les points d'origine à l'étranger. Le lecteur constatera que les données du présent chapitre sont présentées de la même façon que celles du chapitre précédent sur le trafic en départ et portent sur la même période (soit 1981-1986).

Tonnage du fret déchargé, 1981 à 1986

Entre 1981 et 1986, le tonnage du fret international déchargé au Canada a fortement fluctué, ayant été compris entre 49 millions de tonnes et 68 millions de tonnes. En 1986, par exemple, il atteignait environ 62 millions de tonnes, soit un peu plus que les 60 millions de tonnes enregistrées en 1984 et en 1985. Par contre, le tonnage en arrivage est descendu sous la barre des 50 millions de tonnes en 1982 et en 1983, ce qui est loin du sommet de 68 millions de tonnes observé en 1981 (voir figure 4.1).

L'écart le plus prononcé a donc été observé en 1982 lorsque le tonnage a chuté de quelque 29%, ou de près de 20 millions de tonnes, par rapport à 1981. Il est ensuite demeuré relativement stable pendant deux ans pour augmenter de 23% en 1984 par rapport à 1983 et atteindre son plus haut niveau en trois ans. Dans une large mesure, ces fluctuations sont le résultat de la récession mondiale de 1982 et de 1983, lorsque la demande de matières premières et de demi-produits était à son plus bas. La remontée en 1984 marquait le point de départ d'une reprise économique, aussi bien à l'étranger qu'au Canada.

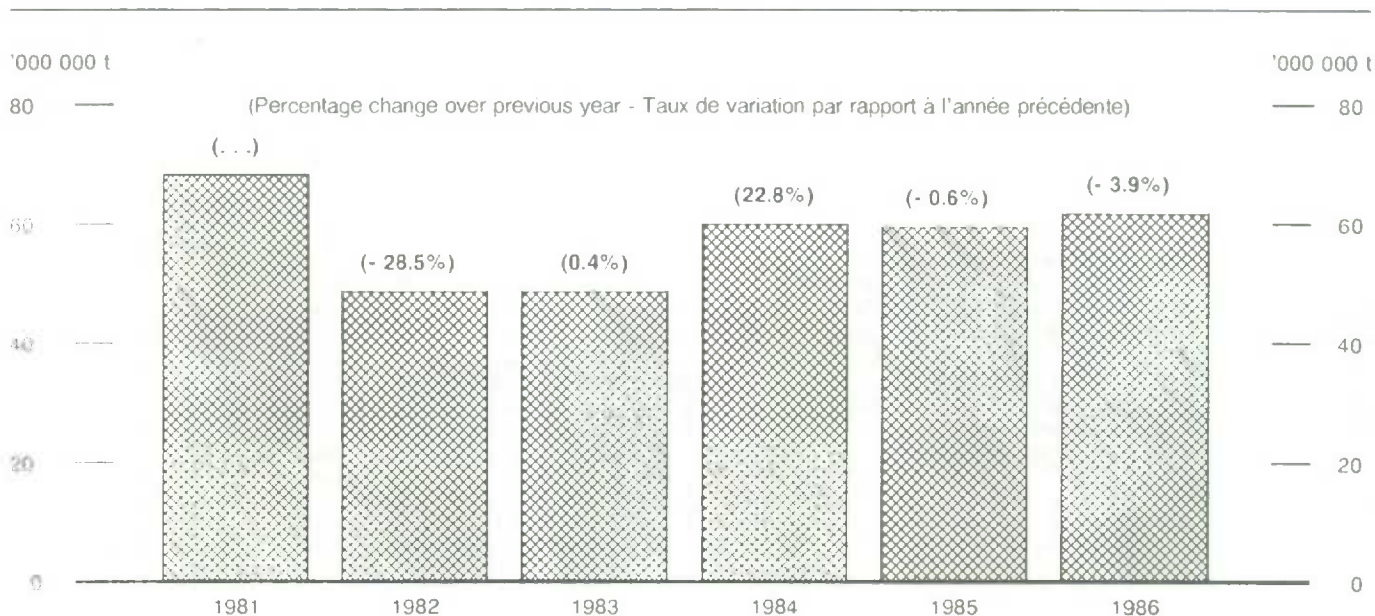
Le repli général du trafic en arrivage durant la récession de 1982 était observable dans les quatre grandes régions d'activité du Canada. Le tonnage du fret a chuté du tiers environ dans les régions de l'Atlantique, du Saint-Laurent et du Pacifique, et du cinquième environ dans la région des Grands Lacs.

Toutefois, entre 1983 et 1984, lorsqu'un renversement s'est amorcé, le trafic a passablement augmenté dans les quatre régions. La région des Grands Lacs et celle du Pacifique ont affiché un gain de 20% du nombre de tonnes déchargées. La plus forte hausse a été enregistrée dans la région du Saint-Laurent, où le tonnage du fret en arrivage a progressé de 30%. Les ports de la côte est ont enregistré le gain le plus modeste, soit un peu plus de 15%, ou légèrement plus que 1 million de tonnes.

FIGURE 4.1

Tonnage Unloaded: International Shipping, 1981-1986

Tonnage déchargé: Transport maritime international, 1981-1986



In absolute terms, the increases in activity in the Great Lakes and St. Lawrence River regions contributed most significantly to the overall rise. In the Great Lakes, this expansion reflected higher coal and iron ore tonnage levels, although a number of less important goods posted equally substantial increases. In the St. Lawrence River region, the expansion can be traced, to a large extent, to a rise in fuel oil, crude petroleum and iron ore tonnage.

En chiffres absolus, l'augmentation du trafic dans les régions des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent a le plus contribué à la progression générale. Dans la région des Grands Lacs, la progression s'explique par l'augmentation du tonnage de houille et du minerai de fer, bien que d'autres hausses tout aussi fortes aient été observées pour des marchandises moins importantes. Dans la région du fleuve Saint-Laurent, la croissance est dans une large mesure le résultat de l'augmentation du tonnage du mazout, du pétrole brut et du minerai de fer.

Leading Commodities Unloaded

Certain commodities dominate in terms of inbound tonnage shares, accounting for substantial proportions of the total volume coming from foreign countries. Specifically, the two most important cargoes unloaded, coal and crude petroleum, registered about 14 and 12 million tonnes, respectively. Together, these two commodities accounted for almost 42% of the total tonnage discharged from foreign countries during 1986 (see Figure 4.2).

Iron ore contributed another 10% with about 6 million tonnes unloaded during 1986. Aluminum ore ranked fourth overall, with about 4 million tonnes discharged during 1986, representing more than 6% of the total.

Principales marchandises déchargées

La répartition par marchandise du volume total des arrivages de l'étranger montre que certaines marchandises dominent. Plus précisément, les deux principales marchandises déchargées, soit la houille et le pétrole brut, ont figuré respectivement pour 14 et 12 millions de tonnes environ. Ensemble, ces deux produits formaient près de 42% du tonnage total du fret étranger déchargé en 1986 (voir figure 4.2).

Quelque 6 millions de tonnes de minerai de fer ont été déchargées en 1986, ce qui représente environ 10% du total. Le minerai d'aluminium occupe le quatrième rang au classement général, avec environ 4 millions de tonnes déchargées en 1986, soit plus de 6% du total.

Fluctuations in Commodity Tonnage Levels

Between 1981 and 1986, tonnage levels registered by the four leading commodities fluctuated considerably. However, with the exception of 1982, the four leading commodities maintained their overall rank throughout the period 1981 to 1986. Coal ranked first and crude petroleum ranked second, with iron ore and aluminum ore occupying third and fourth rank respectively (see Figure 4.3).

Fluctuations du tonnage des marchandises

Entre 1981 et 1986, le tonnage des quatre principales marchandises a considérablement fluctué. Toutefois, les quatre principales marchandises ont conservé leur place au classement général de 1981 à 1986, sauf en 1982. La houille occupait le premier rang suivi du pétrole brut, au deuxième rang, et du minerai de fer et du minerai d'aluminium, au troisième et quatrième rang respectivement (voir figure 4.3).

FIGURE 4.2

Leading Commodities Unloaded, Percentage Shares: International Shipping, 1986

Principales marchandises déchargées, répartition en pourcentage:
Transport maritime international, 1986

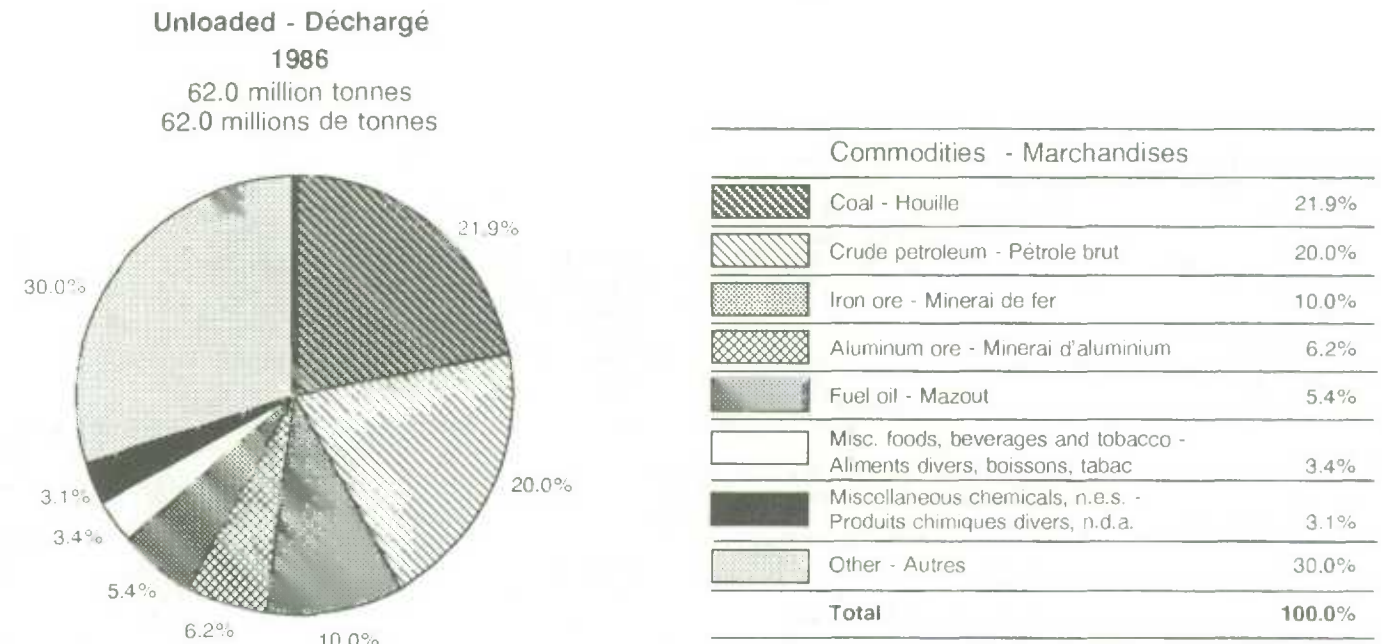
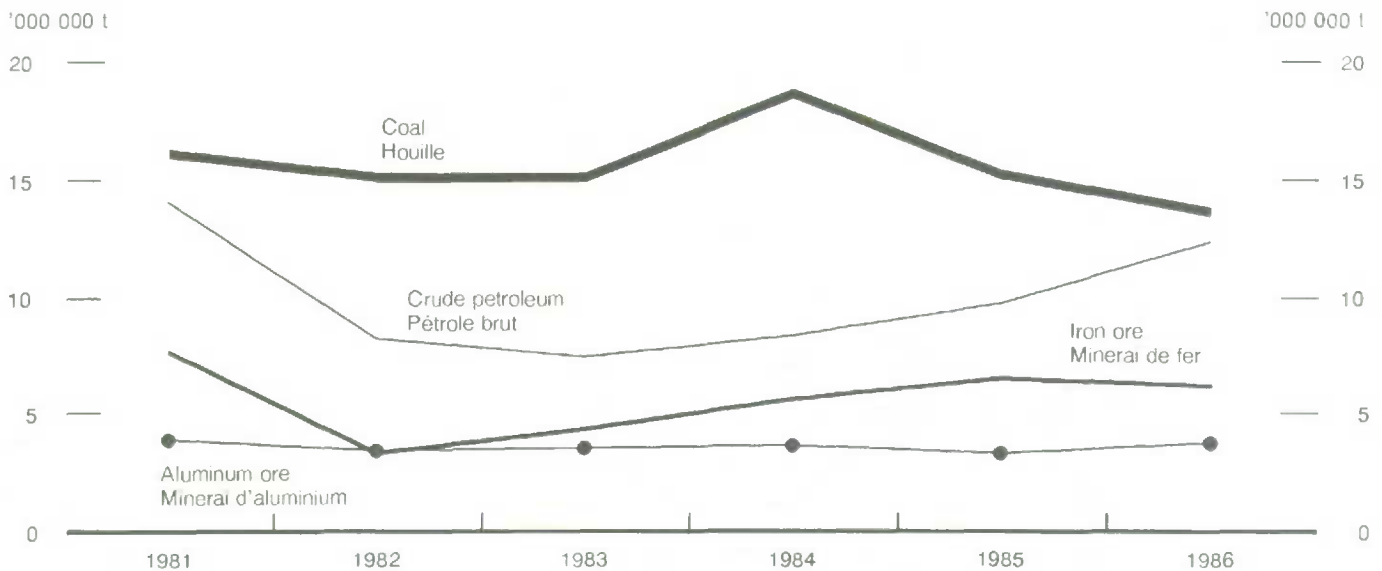


FIGURE 4.3

Leading Commodities Unloaded, Tonnages: International Shipping, 1981-1986

Principales marchandises déchargées, tonnages: Transport maritime international, 1981-1986



- **Inbound coal tonnage down markedly**

During 1982 and 1983, inbound coal tonnage remained stable at about 15 million tonnes, only marginally lower than in 1981. In 1984, tonnage increased by about a quarter (23%) over 1983, reaching almost 19 million tonnes. This upturn was short-lived however, with inbound coal tonnage subsequently dropping 18% in 1985, and again by more than 10% in 1986. Overall, the level registered in 1986 (almost 14 million tonnes) was nearly 27% lower than in 1984 (almost 19 million tonnes). In turn, this decline impacted greatly on the Great Lakes region where most of this tonnage was unloaded.

The drop was particularly noticeable at the port of Courtright where inbound coal tonnage fell by about 85% between 1984 and 1986. Nanticoke similarly registered a sharp decrease, with inbound coal tonnage falling 41% during this period. Marked decreases were also registered at the ports of Hamilton, Lakeview and Sault Ste. Marie. At Lakeview, coal tonnage dropped 44% and at Hamilton and Sault Ste. Marie decreases of about 20% each were registered.

- **Inbound crude petroleum tonnage experiences a resurgence**

Between 1981 and 1983, inbound crude petroleum tonnage fell dramatically by almost half (48%), going from about 14 million tonnes to a little over 7 million tonnes. However, from 1983 to 1986, it posted progressively pronounced year-to-year increases. While the most significant drop was registered during the recession in 1982, the sharpest increase occurred in 1986 when tonnage rose approximately 28% from the previous year, to reach over 12 million tonnes. This rise reflected increases in crude petroleum tonnage unloaded in the Atlantic and St. Lawrence River regions. On the east coast particularly, tonnage rose by more than a third, posting an increase exceeding 2 million tonnes. Inbound petroleum tonnage rose substantially at the port of Saint John (N.B.), where almost 2 million tonnes more were unloaded in 1986 than in 1985 (an increase of about 75%). There was also an increase in activity at the port of Halifax.

In the St. Lawrence River, the rise in inbound crude petroleum tonnage can be traced to a 15% rise in activity at the port of Québec (including Lévis).

- **Inbound iron ore tonnage falls slightly**

There was also a significant decrease in iron ore tonnage during 1982, as it fell by more than half (57%) over 1981. However, it subsequently rose by a third (33%) in 1983, and again by about a quarter (27%) in 1984. This upswing continued in 1985 with a comparatively modest 16% increase over 1984. However, in 1986 inbound iron ore tonnage dropped almost 5% over 1985, to settle at about 6 million tonnes.

The marked expansion in inbound iron ore tonnage between 1982 and 1985 brought the level from a little more than 3 million tonnes to over 6 million. Iron ore tonnage rose by slightly more than 1 million tonnes in the St. Lawrence River region and by about 2 million tonnes in the Great Lakes region. More specifically, during this four-year period, the tonnage unloaded at the port of Nanticoke more than doubled, while at Sault Ste. Marie, tonnage rose by about half. Hamilton registered a marked 18% increase during this period.

- **Baisse marquée du tonnage des arrivages de houille**

En 1982 et en 1983, le tonnage de houille en arrivage est resté stable, s'établissant à quelque 15 millions de tonnes, soit à peine moins qu'en 1981. En 1984, le tonnage a augmenté du quart environ (23%) par rapport à 1983, pour se fixer à près de 19 millions de tonnes. Cette phase ascendante a toutefois été de courte durée puisque le tonnage des arrivages de houille a par la suite chuté de 18% en 1985 et de plus de 10% en 1986. Dans l'ensemble, le tonnage enregistré en 1986 (près de 14 millions de tonnes) était inférieur de près de 27% au niveau de 1984 (près de 19 millions de tonnes). Ce recul a eu d'importantes conséquences pour la région des Grands Lacs où la plus grande part de ce tonnage a été déchargée.

Le recul a été particulièrement marqué au port de Courtright où la baisse du tonnage de houille en arrivage entre 1984 et 1986 a été de l'ordre de 85%. Nanticoke a aussi enregistré une forte diminution, le tonnage des arrivages de houille ayant chuté de 41% au cours de cette période. Des diminutions importantes ont été observées aux ports de Hamilton, Lakeview et Sault-Ste-Marie. À Lakeview, le tonnage de houille a diminué de 44% et à Hamilton comme à Sault-Ste-Marie, de quelque 20%.

- **Remontée du tonnage des arrivages de pétrole brut**

Entre 1981 et 1983, le tonnage des arrivages de pétrole brut avait diminué de presque la moitié (48%), passant de quelque 14 millions de tonnes à un peu plus de 7 millions de tonnes. Toutefois, de 1983 à 1986, des augmentations de plus en plus prononcées d'une année à l'autre ont été observées. La plus forte baisse s'est produite en 1982 durant la récession et la plus forte hausse, en 1986 lorsque le tonnage a grimpé d'environ 28% par rapport à l'année précédente pour dépasser les 12 millions de tonnes. Cette remontée est le résultat de hausses du tonnage de pétrole brut déchargé dans les régions de l'Atlantique et du fleuve Saint-Laurent. Sur la côte est, en particulier, le tonnage a progressé de plus du tiers, affichant une augmentation de plus de 2 millions de tonnes. Le tonnage des arrivages de pétrole a grimpé de façon substantielle au port de Saint John (N.-B.), où on a déchargé en 1986 près de 2 millions de tonnes de plus qu'en 1985 (une augmentation de 75% environ). Il y a également eu augmentation du trafic dans le port de Halifax.

Dans la région du fleuve Saint-Laurent, la montée du tonnage des arrivages de pétrole brut s'explique par l'accroissement de 15% du trafic au port de Québec (y compris Lévis).

- **Légère baisse du tonnage des arrivages de minerai de fer**

Le tonnage des arrivages de minerai de fer a aussi notablement diminué en 1982, ayant chuté de plus de la moitié (57%) par rapport à 1981. Toutefois, il a remonté du tiers (33%) en 1983, et de près du quart (27%) en 1984. Cette progression s'est poursuivie en 1985 avec une augmentation relativement modeste de 16% par rapport à 1984. Toutefois, le tonnage des arrivages de minerai de fer en 1986 a chuté de près de 5% par rapport à 1985 pour se fixer à quelque 6 millions de tonnes.

Le net accroissement des arrivages de minerai de fer entre 1982 et 1985 a fait passer le tonnage de un peu plus de 3 millions de tonnes à plus de 6 millions de tonnes. Le tonnage du minerai de fer a augmenté d'un peu plus de 1 million de tonnes dans la région du fleuve Saint-Laurent et de quelque 2 millions de tonnes dans la région des Grands Lacs. Plus précisément, au cours de cette période de quatre ans, le tonnage des déchargements dans le port de Nanticoke a plus que doublé, alors que le tonnage dans le port de Sault-Ste-Marie augmentait de la moitié environ. Hamilton a enregistré une importante augmentation de 18% au cours de cette période.

● Inbound aluminum ore tonnage up substantially

Aluminum ore exhibited fairly stable tonnage levels between 1981 and 1986. Although tonnage fell about 13% between 1981 and 1982, it increased slowly during the next two years to reach 3.7 million tonnes in 1984. Then in 1985, aluminum ore tonnage fell about 11% but registered a 15% increase a year later in 1986, to reach 3.8 million tonnes.

The increase registered between 1985 and 1986 reflected a 23% increase in aluminum ore tonnage unloaded at St. Lawrence River ports. Totalling more than 3 million tonnes in 1986, almost all shipments were discharged at Port-Alfred (2.3 million tonnes), Baie-Comeau (over 500 thousand tonnes) and Bécancour (200 thousand tonnes). This rise in activity is a reflection of recent expansion experienced by the aluminum industry in Quebec.

In contrast, during 1985 and 1986, aluminum ore tonnage remained stable at about 500 thousand tonnes in the Pacific region, with virtually all shipments unloaded at the port of Kitimat.

Principal Commodities Unloaded Regionally

There are also, of course, notable differences in the types of goods which dominate the activities of Canada's four principal shipping regions. In this section, the leading commodities unloaded from foreign countries are examined in the context of regional tonnage shares¹.

● The Atlantic Region

Crude petroleum accounted for about two-thirds of the total tonnage discharged in the Atlantic region. The two most important ports unloading crude petroleum were Saint John and Halifax with a large proportion originating from the United Kingdom. These two ports, along with Holyrood, also unloaded substantial volumes of fuel oil during 1986, which represented some 13% of the region's total inbound tonnage. Fuel oil was shipped principally from the east coast of the United States and Venezuela.

● The St. Lawrence River Region

In the St. Lawrence River region, crude petroleum was again the most important commodity unloaded in 1986, representing about a fifth of the regional total. Foreign countries of origin included the United Kingdom, Venezuela, Nigeria and Angola. The second leading commodity was aluminum ore, at 16%. Port-Alfred unloaded a large proportion of this tonnage, with almost half of the total originating in Brazil. Fuel oil and iron ore registered a composite share of 15%.

● The Great Lakes Region

Coal accounted for more than half (56%) the total tonnage unloaded in the Great Lakes, while iron ore represented another fifth. The U.S. Great Lakes ports shipped the bulk of these two commodities to the region.

● Hausse considérable du tonnage des arrivages de minerai d'aluminium

Le tonnage des arrivages de minerai d'aluminium est resté relativement stable de 1981 à 1986. Bien qu'il ait chuté de quelque 13% entre 1981 et 1982, il a lentement augmenté au cours des deux années suivantes pour atteindre 3.7 millions de tonnes en 1984. En 1985, le tonnage du minerai d'aluminium a chuté de quelque 11% mais a ensuite enregistré une augmentation de 15% en 1986, pour s'établir à 3.8 millions de tonnes.

L'augmentation enregistrée entre 1985 et 1986 traduit la hausse de 23% du tonnage de minerai d'aluminium déchargé dans les ports du fleuve Saint-Laurent. La quasi-totalité des 3 millions de tonnes déchargées en 1986 l'ont été à Port-Alfred (2.3 millions de tonnes), Baie-Comeau (plus de 500 mille tonnes) et Bécancour (200 mille tonnes). Cet accroissement de l'activité résulte de la croissance qu'a connue récemment l'industrie d'aluminium au Québec.

Par contre, en 1985 et 1986, le tonnage du minerai d'aluminium est resté relativement stable dans la région du Pacifique, s'établissant à quelque 500 mille tonnes, presque toutes les expéditions ayant été déchargées dans le port de Kitimat.

Principales marchandises déchargées, par région

Il est évident que la composition du fret manutentionné dans les quatre grandes régions d'activité du Canada diffère sensiblement. Dans la présente section, les principales marchandises déchargées en provenance de l'étranger sont étudiées en fonction de la part du tonnage régional qu'elles représentent¹.

● Région de l'Atlantique

Le pétrole brut a constitué environ les deux tiers du tonnage total déchargé dans la région de l'Atlantique. Les deux principaux ports de déchargement du pétrole brut ont été Saint John et Halifax, une proportion importante des arrivages provenant du Royaume-Uni. Ces deux ports, de même que celui de Holyrood, ont également déchargé d'importantes quantités de mazout en 1986 qui ont représenté 13% environ du tonnage total des arrivages de la région. Le mazout a été expédié principalement à partir de la côte est des États-Unis et du Venezuela.

● Région du fleuve Saint-Laurent

Le pétrole brut a également été la principale marchandise déchargée en 1986 dans la région du fleuve Saint-Laurent, ayant représenté environ un cinquième du total régional. Les pays d'origine étaient notamment le Royaume-Uni, le Venezuela, le Nigeria et l'Angola. Venait ensuite le minerai d'aluminium, avec 16% du total. Port-Alfred a déchargé une proportion importante de ce tonnage, dont presque la moitié provenait du Brésil. Le mazout et le minerai de fer ensemble constituaient 15% du total.

● Région des Grands Lacs

La houille a représenté plus de la moitié (56%) du tonnage total déchargé dans les ports des Grands Lacs et le minerai de fer a figuré pour un autre cinquième. Ces arrivages provenaient surtout des ports américains sur les Grands Lacs.

¹ Figure 4.6, présentée à la fin de cette section, fournit les données de tonnage des marchandises par région principale canadienne en 1986 : l'Atlantique, le St. Lawrence, les Grands Lacs et le Pacifique.

¹ La figure 4.6 à la fin du présent chapitre donne une ventilation du tonnage des principales marchandises déchargées en 1986, selon les quatre grandes régions canadiennes : Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs et Pacifique.

● The Pacific Region

In the Pacific region, sand and gravel accounted for about 15% of the region's inbound tonnage, unloaded mostly in Vancouver (almost 30%) and New Westminster (about 40%). Phosphate rock was the second most important commodity with a share of about 12%. Again, Vancouver was the key Canadian port. Shipments originated mostly in U.S. ports on the east coast, via the Panama Canal, with a smaller proportion shipped from Morocco, Togo and Hong Kong (15% collectively). Logs and bolts accounted for another 9% of the region's inbound tonnage, with half of this total discharged at Powell River and the balance distributed among a number of other west coast ports.

Foreign Cargo Origins

The following overview examines the points of origin for freight unloaded in Canada, based on the six world regions previously defined in Chapter III, namely, the United Kingdom, Europe, Middle East and Africa, Asia and Oceania, Central and South America (including the Antilles) and the United States, with its three sub-divisions: the Atlantic region, the Great Lakes region and the Pacific region, including Hawaii and Alaska (see Figure 4.4).

● Région du Pacifique

Dans la région du Pacifique, le sable et le gravier constituent environ 15% du tonnage en arrivage, les déchargements s'effectuant surtout dans les ports de Vancouver (près de 30%) et de New Westminster (environ 40%). La roche phosphatée est la principale marchandise après le sable et le gravier, avec quelque 12% du total. Ici encore, Vancouver venait en tête des ports canadiens. La plupart des expéditions ont été acheminées à partir des ports américains de la côte est, via le Canal de Panama, bien qu'une certaine proportion des expéditions provienne du Maroc, de Togo et de Hong Kong (15% en tout). Les billes et billots ont figuré pour un autre 9% du tonnage en arrivage de la région, la moitié de ce total ayant été déchargé à Powell River et le reste, dans différents autres ports de la côte ouest.

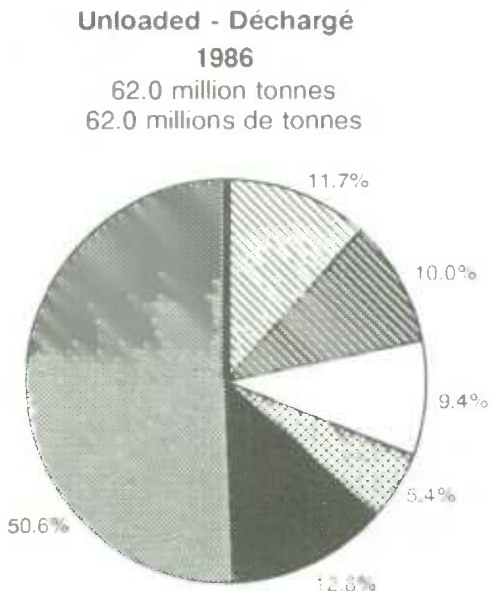
Origines du fret expédié de l'étranger

Dans les lignes qui suivent, on examine les points d'origine du fret déchargé au Canada selon les six grandes régions du monde déjà mentionnées au chapitre III, c'est-à-dire le Royaume-Uni, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique, l'Asie et l'Océanie, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud (y compris les Antilles) et les États-Unis, ce dernier pays comprenant lui-même trois régions, soit la région de l'Atlantique, la région des Grands Lacs et la région du Pacifique, y compris Hawaii et l'Alaska (voir figure 4.4).

FIGURE 4.4

Tonnage Unloaded, Percentage Shares by Foreign Region of Origin: International Shipping, 1981-1986

Tonnage déchargé, répartition en pourcentage selon la région étrangère d'origine: Transport maritime international, 1981-1986



	1985	1984	1983	1982	1981	
Unloaded - Déchargé	'000 000 t	59.7	60.1	48.9	48.7	68.2
Destinations: Share - Répartition	%	%	%	%	%	
United Kingdom Royaume-Uni	8.2	3.8	3.0	2.2	2.3	
Europe ¹	10.1	8.8	7.0	5.4	5.4	
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	6.4	5.4	7.9	8.5	14.1	
Asia and Oceania Asie et Océanie	4.9	4.2	4.6	4.2	3.9	
Central and South America Amérique centrale et du Sud	14.2	17.2	18.5	19.6	18.5	
United States - États-Unis:						
Atlantic - Atlantique	8.1	7.7	5.9	5.6	4.0	
Great Lakes - Grands Lacs	43.8	49.0	50.5	52.0	48.7	
Pacific - Pacifique	4.1	3.9	2.6	2.6	3.2	
Total	56.1	60.6	59.0	60.1	55.9	

¹ Includes Greenland and St.-Pierre-and-Miquelon

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

● The United States

In 1986, the United States loaded more than 31 million tonnes of freight destined for Canadian ports. Although accounting for over half the total tonnage unloaded in Canada during that year, it represented a decrease from the corresponding shares registered in 1984 and 1985 - about 61% and 56%, respectively.

Great Lakes ports in the United States constitute a particularly important region, shipping almost 40% of all cargo tonnage unloaded in Canada in 1986. In 1985, the corresponding share was 44%, and between 1981 and 1984 it consistently exceeded 48%. The most important cargoes shipped from this region during 1986 were coal, representing more than half the total, and iron ore, accounting for about a fifth. U.S. Great Lakes ports also shipped large volumes of limestone, salt, sand and gravel and other non-metallic minerals to Canada.

Ports in the Atlantic region shipped about 8% of Canada's inbound tonnage in 1986 (about the same as in 1985 and 1984). Phosphate rock was the most important commodity shipped, followed by fuel oil, iron ore, chemicals, coal and gasoline.

By comparison, Canada has been receiving increasing volumes of freight from U.S. ports on the Pacific coast. Cargo volumes rose from about 1.3 million tonnes in 1982 to almost 3 million in 1986. In terms of overall shares, ports on the United States west coast accounted for less than 3% of Canada's inbound tonnage in 1982 and almost 5% in 1986. Sand and gravel were the leading cargoes shipped, followed by logs and bolts, pulpwood, gasoline and salt.

● Europe and the United Kingdom

The United Kingdom shipped more cargo to Canada during 1986 than the rest of Europe combined. It represented almost 12% of the freight unloaded in Canada, compared to about 10% for Europe (including Greenland and St. Pierre and Miquelon). A year earlier, Europe figured more prominently, with the same overall share (10%), compared to 8% for the United Kingdom.

In recent years, the United Kingdom has been shipping increasing volumes of freight to Canada. In 1982, it shipped about 1 million tonnes, or roughly 2% of Canada's inbound tonnage. This share rose to 3% in 1983, almost 4% in 1984 and as previously noted above, 8% and 12% during 1985 and 1986, respectively. Crude petroleum was by far the most important cargo shipped to Canada from the United Kingdom; during 1986, it represented about 85% of this total. In contrast, European countries shipped a diversity of goods to Canada, including prepared foodstuffs, chemical products, fuel oil, gasoline, iron, steel and alloys, cement, transportation and communication equipment, and machinery.

● Middle East and Africa

Middle Eastern and African countries have also been shipping increasing volumes of freight to Canada in recent years. Their collective share of the total rose from about 5% in 1984, to over 9% in 1986 when almost 6 million tonnes were shipped. However, the largest share was registered in 1981; almost 10 million tonnes were unloaded, amounting to about 14% of the total. In 1986, crude petroleum accounted for almost two-thirds of all cargo tonnes unloaded in Canada from the Middle East and Africa. Other important cargoes were aluminum ore, iron ore and prepared foodstuffs.

● États-Unis

En 1986, plus de 31 millions de tonnes de fret à destination de ports canadiens ont été chargées aux États-Unis. Ce chiffre équivalait à plus de la moitié du tonnage total déchargé au Canada cette année-là mais représentait néanmoins une diminution par rapport aux parts correspondantes observées en 1984 et en 1985, c'est-à-dire environ 61% et 56% respectivement.

La région américaine des Grands Lacs est particulièrement importante, ayant expédié près de 40% du tonnage total déchargé au Canada en 1986. La part de cette région était de 44% en 1985 et a toujours dépassé 48% entre 1981 et 1984. Les principales marchandises expédiées de cette région en 1986 étaient la houille, qui représentait plus de la moitié du total, et le minerai de fer, qui figurait pour un cinquième du total environ. Les ports américains des Grands Lacs ont par ailleurs expédié au Canada d'importantes quantités de calcaire, de sel, de sable et de gravier et d'autres minéraux non métalliques.

Les ports de la région de l'Atlantique ont contribué environ 8% du tonnage des arrivages au Canada en 1986 (soit à peu près la même proportion qu'en 1985 et qu'en 1984). La roche phosphatée a été la principale marchandise expédiée, suivie du mazout, du minerai de fer, des produits chimiques, de la houille et de l'essence.

Le Canada reçoit de plus en plus de fret en provenance des ports américains de la côte du Pacifique. Le tonnage a augmenté, passant de quelque 1.3 million de tonnes en 1982 à près de 3 millions de tonnes en 1986. Les ports américains de la côte ouest détenaient moins de 3% du tonnage total en arrivage au Canada en 1982. Cette part est passée à presque 5% en 1986. Au classement des principales marchandises, le sable et le gravier venaient en tête, suivis des billes et des billots, du bois à pâte, de l'essence et du sel.

● Europe et Royaume-Uni

Le Royaume-Uni a expédié plus de fret au Canada en 1986 que tout le reste de l'Europe. Ce pays était le point d'origine de près de 12% du fret déchargé au Canada, alors que la part de l'Europe était de quelque 10%. Un an plus tôt, l'Europe faisait meilleure figure, détenant la même part globale (10%), contre 8% pour le Royaume-Uni.

Ces dernières années, le Royaume-Uni a expédié de plus en plus de fret au Canada. En 1982, il avait expédié environ 1 million de tonnes, soit à peu près 2% du tonnage des arrivages au Canada. Cette part est passée à 3% en 1983, à presque 4% en 1984 et, comme il a été mentionné plus haut, à 8% en 1985 et à 12% en 1986. Le pétrole brut est de loin la principale marchandise expédiée au Canada à partir du Royaume-Uni, ayant représenté environ 85% du total en 1986. Par contre, les pays européens expédient une diversité de produits au Canada, y compris des préparations alimentaires, des produits chimiques, du mazout, de l'essence, du fer, de l'acier et des alliages, du ciment, du matériel de transport et de communication et de la machinerie.

● Le Moyen-Orient et l'Afrique

Les pays du Moyen-Orient et de l'Afrique ont également expédié plus de fret au Canada ces dernières années. Leur part collective du total est passée de quelque 5% en 1984 à plus de 9% en 1986 lorsque plus de 6 millions de tonnes ont été expédiées. Toutefois, le sommet a été enregistré en 1981, soit près de 10 millions de tonnes déchargées équivalant à 14% du total environ. En 1986, le pétrole brut a constitué près des deux tiers du tonnage total du fret déchargé au Canada en provenance du Moyen-Orient et de l'Afrique. Le Canada a également reçu de cette région d'importantes quantités de minerai d'aluminium, de minerai de fer et de préparations alimentaires.

● Central and South America

Central and South American countries have been shipping diminishing volumes of freight to Canada during the last three years (1983 to 1986).

In 1984, Central and South American countries shipped over 10 million tonnes of freight to Canada, representing about 17% of the total. By 1986, less than 8 million tonnes were shipped, yielding a share of less than 13%. The four most important cargoes shipped were crude petroleum, aluminum ore, iron ore and fuel oil, although salt and prepared foodstuffs also figured prominently.

● Asia and Oceania

Asian and Oceanic countries, although constituting the single most important cargo destination in 1986, shipped less freight to Canada than any other region during that same year. Only about 5% of the total tonnage unloaded in Canada originated in this region, about the same as in 1985. Aluminum ore and prepared foodstuffs were the principal cargoes shipped, followed by iron, steel and alloys, transportation and communication equipment, and to a lesser extent, crude petroleum.

● Amérique centrale et Amérique du Sud

Les pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud ont expédié de moins en moins de fret au Canada au cours des trois dernières années (de 1983 à 1986).

En 1984, ces pays avaient expédié plus de 10 millions de tonnes de fret au Canada, soit quelque 17% du total. En 1986, ce chiffre était tombé à moins de 8 millions de tonnes pour une part de moins de 13%. Les quatre principales marchandises expédiées ont été le pétrole brut, le minerai d'aluminium, le minerai de fer et le mazout, bien que le sel et les préparations alimentaires aient également été expédiés en grande quantité.

● Asie et Océanie

Les pays de l'Asie et de l'Océanie étaient la principale destination du fret canadien en départ en 1986 mais ont expédié vers notre pays moins de fret que tout autre région cette année-là. Seulement 5% environ du tonnage total déchargé au Canada provenait de cette région, soit à peu près la même proportion qu'en 1985. Le minerai d'aluminium et les préparations alimentaires étaient les principales marchandises expédiées, suivis du fer, de l'acier et des alliages, du matériel de transport et de communication et, dans une proportion moindre, du pétrole brut.

Foreign Cargo Origins by Province and Territory

During 1986, Ontario constituted the single most important province unloading freight in international shipping, receiving over one-third (36%) of the total tonnage discharged at Canadian ports. Over 90% of all cargo tonnes unloaded in Ontario originated from the U.S. Great Lakes region (see Figure 4.5).

Origines du fret expédié de l'étranger, selon la province et le territoire

En 1986, l'Ontario a été la principale province de déchargement du fret en provenance de l'étranger, ayant reçu plus du tiers (36%) du total déchargé dans les ports canadiens. Plus de 90% du tonnage déchargé en Ontario avait comme point d'origine la région américaine des Grands Lacs (voir figure 4.5).

FIGURE 4.5
Tonnage Unloaded by Province or Territory and Foreign Region of Origin:
International Shipping, 1986 vs 1985

Province or territory of unloading	Foreign region of origin									
	United Kingdom		Europe ¹		Middle East and Africa		Asia and Oceania		Central and South America	
	Royaume-Uni				Moyen-Orient et Afrique		Asie et Océanie		Amérique centrale et du Sud	
	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985
	'000 t									
Newfoundland	18	4	130	164	42	45	-	7	288	210
Prince Edward Island	-	-	14	5	-	-	-	-	9	-
Nova Scotia	2 615	1 484	925	972	279	765	275	133	1 313	1 917
New Brunswick	1 180	986	93	245	3 170	1 212	230	456	1 082	779
Quebec	3 378	2 338	4 209	3 991	2 030	1 476	574	232	4 242	4 768
Ontario	57	88	491	331	189	278	269	167	413	370
Manitoba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
British Columbia	21	20	363	345	92	42	2 031	1 933	621	456
Northwest Territories	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Canada	7 269	4 920	6 228	6 054	5 802	3 818	3 379	2 928	7 967	8 499

¹ Includes Greenland and St.-Pierre-and-Miquelon.

Quebec accounted for close to a third (32%) of Canada's inbound tonnage, with cargoes originating in a number of foreign points. The United States constituted the most important region, with about 28% of the province's inbound tonnage originating from this country.

European countries accounted for roughly another fifth (21%) of the provincial total, while the United Kingdom represented about 17%. Other key regions included Central and South America and the Middle East and Africa.

British Columbia and New Brunswick received similar volumes of freight from foreign countries during 1986. Unloading more than 6 million tonnes each, they registered a composite share representing about 20% of the national total. In British Columbia, cargoes originating from the west coast of the United States represented about 40% of the province's inbound tonnage, while Asian and Oceanic countries accounted for about a third. In contrast, over half (53%) the cargo tonnage discharged at New Brunswick ports originated from the Middle East and Africa (more from the former than the latter). Substantial volumes of freight were also shipped from the United Kingdom and Central and South America. During 1986, about the same tonnage was discharged from each of these regions, registering a composite share of about 38% of the provincial total.

Nova Scotia unloaded about 9% of Canada's inbound tonnage, with about 45% of this total discharged from the United Kingdom. Another 23% of the tonnage originated in Central and South America.

Newfoundland unloaded about 1 million tonnes of freight from foreign countries, representing less than 2% of the national total. Ports in the Atlantic region of the United States shipped about half this tonnage.

Le Québec a figuré pour près du tiers (32%) du tonnage des arrivages au Canada, le fret provenant de différents points à l'étranger. Les États-Unis représentaient la principale région d'origine, avec 28% du tonnage en arrivage de cette province.

Les pays européens figuraient pour un autre cinquième (21%) du total provincial et le Royaume-Uni, pour environ 17%. Les autres régions clés étaient l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud ainsi que le Moyen-Orient et l'Afrique.

La Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick ont reçu à peu près la même quantité de fret de l'étranger en 1986. Avec chacun des déchargements de plus de 6 millions de tonnes, les deux provinces détenaient ensemble environ 20% du total national. En Colombie-Britannique, le fret en provenance de la côte ouest des États-Unis représentait environ 40% du tonnage des arrivages de cette province, alors que celui en provenance des pays de l'Asie et l'Océanie constituait environ un tiers du total. Par contre, plus de la moitié (53%) du tonnage du fret déchargé dans les ports du Nouveau-Brunswick avait comme point d'origine le Moyen-Orient et l'Afrique (surtout l'Afrique). Le Royaume-Uni a également expédié d'importantes quantités de fret, de même que l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. En 1986, ces régions détenaient ensemble environ 38% du total provincial, ayant expédié à peu près le même tonnage.

La Nouvelle-Écosse a déchargé environ 9% du tonnage en arrivage du Canada, environ 45% de ce total ayant comme point d'origine le Royaume-Uni. Un autre 23% du tonnage provenait de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud.

Terre-Neuve a déchargé environ 1 million de tonnes de fret en provenance de l'étranger, soit moins de 2% du total national. Les ports de la région américaine de l'Atlantique ont expédié environ la moitié de ce tonnage.

FIGURE 4.5

**Tonnage déchargé selon la province ou le territoire et la région étrangère d'origine:
Transport maritime international, 1986 vs 1985**

Région étrangère d'origine										Province ou territoire de déchargement
U. S. Atlantic		U. S. Great Lakes		U. S. Pacific		U. S. Total		All Regions, Total		
É.-U. Atlantique		É.-U. Grands Lacs		É.-U. Pacifique		É.-U. Total		Toutes régions, Total		
1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	
'000 t										
568	611	38	63	34	--	640	673	1 117	1 105	Terre-Neuve
12	4	3	--	--	--	15	4	38	10	Île-du-Prince-Édouard
407	394	11	--	1	15	419	409	5 826	5 679	Nouvelle-Écosse
274	390	--	--	--	147	274	537	6 029	4 214	Nouveau-Brunswick
2 562	2 472	2 820	3 294	221	116	5 603	5 881	20 035	18 686	Québec
200	180	20 997	22 785	--	--	21 197	22 965	22 617	24 199	Ontario
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	Manitoba
683	796	5	19	2 530	2 197	3 218	3 012	6 347	5 808	Colombie-Britannique
--	--	--	1	--	--	--	1	3	1	Territoires du Nord-Ouest
4 705	4 847	23 874	26 161	2 787	2 475	31 366	33 483	62 012	59 701	Canada

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada					
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Animal products, edible						
United Kingdom	45 011	98.8	17 615	16 236	-	11 160
Europe	122 122	75.2	76 968	14 088	-	31 065
Middle East and Africa	70 550	2.3	15 205	54 944	22	379
Asia and Oceania	133 141	75.3	80 558	-	-	52 583
Central and South America	62 223	53.7	35 903	25 647	47	625
United-States, Atlantic	19 719	22.6	19 653	66	-	-
United-States, Great Lakes	30	100.0	-	-	30	-
United-States, Pacific	4 007	10.2	41	-	-	3 966
North America, n.e.s.	1 624	83.3	1 624	-	-	-
Total	458 428	60.6	247 568	110 982	100	99 778
Barley						
United Kingdom	-	0.0	-	-	-	-
Europe	3 504 593	--	437 369	2 154 532	11 164	901 529
Middle East and Africa	1 333 192	0.0	184 580	334 366	-	814 246
Asia and Oceania	1 155 346	--	-	-	-	1 155 346
Central and South America	50 379	0.0	3 449	25 423	-	21 507
United-States, Great Lakes	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Pacific	63 641	0.0	-	-	-	63 641
Total	6 107 151	--	625 398	2 514 321	11 164	2 956 268
Corn						
United Kingdom	9 690	3.0	-	293	9 398	-
Europe	283 671	5.2	3 232	280 439	-	-
Middle East and Africa	75 004	0.0	-	69 716	5 288	-
Asia and Oceania	98	100.0	-	-	-	98
Central and South America	103 341	0.0	-	26 482	76 859	-
United-States, Great Lakes	-	0.0	-	-	-	-
Total	471 804	3.2	3 232	376 930	91 545	98
Wheat						
United Kingdom	464 508	0.1	39 734	410 096	14 678	-
Europe	5 708 017	--	184 920	4 472 803	86 786	963 509
Middle East and Africa	2 354 601	0.0	99 890	1 207 478	163 178	884 054
Asia and Oceania	5 093 522	--	430	170 139	-	4 922 953
Central and South America	2 542 511	--	241 690	1 557 263	20 600	722 958
United-States, Atlantic	11 800	0.0	-	-	11 800	-
United-States, Great Lakes	156 349	0.0	-	-	156 349	-
Total	16 331 309	--	566 663	7 817 780	453 391	7 493 474
Cereal grains and related prod., n.e.s.						
United Kingdom	25 601	37.4	261	8 757	16 025	557
Europe	131 105	22.0	6 082	31 483	84 700	8 840
Middle East and Africa	83 057	0.1	64 911	18 144	2	-
Asia and Oceania	344 252	31.3	61 509	56	11 025	271 661
Central and South America	160 432	5.3	116 112	42 827	-	1 493
United-States, Atlantic	1 237	100.0	1 237	-	-	-
United-States, Great Lakes	17 423	0.1	-	-	17 423	-
United-States, Pacific	15 763	0.0	-	-	-	15 763
North America, n.e.s.	432	99.7	432	-	-	-
Total	779 301	20.1	250 545	101 269	129 174	298 314

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnage selon la région:
Transport maritime international, 1986**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Produits du règne animal, comestible
12 142	1 161	-	62	13 366	46.0	Royaume-Uni
47 764	17 845	1	2 632	68 243	78.6	Europe
48	-	6	-	54	100.0	Moyen Orient et Afrique
72 520	29	-	26 827	99 376	99.9	Asie et Océanie
9 703	2 460	294	759	13 216	29.4	Amérique Central et du Sud
2 531	-	-	16	2 547	8.0	États-Unis, Atlantique
-	-	17	-	17	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	90	-	22 892	22 982	0.5	États-Unis, Pacifique
5 177	-	-	-	5 177	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
149 886	21 585	318	53 189	224 978	74.9	Total
						Orge
-	146	-	-	146	100.0	Royaume-Uni
-	17	-	-	17	100.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	0.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
-	106 862	-	-	106 862	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
-	107 025	-	-	107 025	0.2	Total
						Maïs
-	-	-	-	-	0.0	Royaume-Uni
-	187	-	-	187	100.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	0.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
10 732	535 643	137 495	-	683 870	0.0	États-Unis, Grands Lacs
10 732	535 829	137 495	-	684 056	-	Total
						Blé
-	-	-	-	-	0.0	Royaume-Uni
-	140	-	-	140	100.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	0.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
848	-	-	-	848	4.5	États-Unis, Atlantique
-	328 159	22 488	-	350 647	0.0	États-Unis, Grands Lacs
848	328 299	22 488	-	351 636	0.1	Total
						Grains et produits de céréales, n.d.a.
2 384	3 297	-	68	5 749	100.0	Royaume-Uni
16 911	30 120	28	775	47 833	99.5	Europe
680	20	-	159	858	99.8	Moyen Orient et Afrique
5 249	26	-	7 146	12 421	100.0	Asie et Océanie
11	78	-	17	107	92.1	Amérique Central et du Sud
199	-	-	-	199	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	164	-	164	90.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
25 434	33 542	191	8 165	67 331	99.6	Total

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.						
United Kingdom	125 012	94.3	45 828	66 545	5 635	7 004
Europe	376 194	80.5	76 214	277 358	8 537	14 085
Middle East and Africa	33 977	17.5	3 816	29 793	40	329
Asia and Oceania	64 215	100.0	21 035	286	-	42 894
Central and South America	170 359	21.3	97 624	32 241	21 246	19 248
United-States, Atlantic	18 029	99.2	18 029	-	-	-
United-States, Great Lakes	10 181	100.0	-	20	10 161	-
United-States, Pacific	16 573	57.3	8 841	-	-	7 732
North America, n.e.s.	2 470	88.8	2 470	-	-	-
Total	817 011	69.4	273 856	406 244	45 619	91 292
Fodder and feed						
United Kingdom	51 714	28.5	8 096	5 232	36 954	1 432
Europe	173 655	15.4	1 662	40 168	68 193	63 632
Middle East and Africa	31 483	0.7	24	31 439	-	20
Asia and Oceania	757 506	9.6	7 604	-	-	749 902
Central and South America	11 531	3.6	124	1 051	10 100	256
United-States, Atlantic	117	100.0	117	-	-	-
United-States, Great Lakes	4 742	1.9	-	-	4 742	-
United-States, Pacific	18 676	83.8	-	-	-	18 676
North America, n.e.s.	448	92.9	448	-	-	-
Total	1 049 872	12.5	18 076	77 889	119 989	833 918
Flaxseed, rapeseed and soya beans						
United Kingdom	27 889	8.0	-	2 218	15 916	9 755
Europe	725 868	4.4	7 452	102 951	445 354	170 111
Middle East and Africa	784	59.9	170	614	-	-
Asia and Oceania	1 730 933	2.7	30 449	110 129	15 979	1 574 376
Central and South America	142 674	0.5	230	1 976	15 100	125 368
United-States, Atlantic	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Great Lakes	10 289	0.0	-	-	10 289	-
Total	2 638 438	3.1	38 301	217 889	502 638	1 879 610
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.						
United Kingdom	14 996	100.0	2 542	11 850	-	603
Europe	167 104	75.0	19 217	93 817	40 007	14 063
Middle East and Africa	4 330	87.5	1 882	2 213	216	18
Asia and Oceania	141 612	100.0	57 148	127	-	84 337
Central and South America	16 131	43.1	2 328	10 160	1 296	2 347
United-States, Atlantic	1 903	81.8	1 903	-	-	-
United-States, Great Lakes	3 801	43.9	-	-	3 783	18
United-States, Pacific	3 177	100.0	-	-	-	3 177
North America, n.e.s.	21	66.0	21	-	-	-
Total	353 076	84.7	85 042	118 168	45 302	104 564
Logs and bolts						
United Kingdom	284	100.0	-	284	-	-
Europe	42 009	99.9	8 613	33 296	-	101
Asia and Oceania	2 048 315	0.4	6 594	3 631	-	2 038 090
United-States, Atlantic	18	100.0	18	-	-	-
United-States, Great Lakes	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Pacific	322 813	0.0	-	-	-	322 813
Total	2 413 440	2.1	15 225	37 211	-	2 361 004

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
26 244	54 974	-	7 893	89 111	100.0	Royaume-Uni
135 823	430 511	488	53 959	620 781	95.2	Europe
76 353	150 308	109 207	3 597	339 464	7.9	Moyen Orient et Afrique
203 815	76 256	162 860	201 909	644 840	22.9	Asie et Océanie
70 714	158 004	107 885	33 669	370 273	9.8	Amérique Central et du Sud
5 682	5 054	3 657	-	14 393	37.9	États-Unis, Atlantique
-	-	8 465	-	8 465	82.4	États-Unis, Grands Lacs
476	-	-	3 553	4 029	100.0	États-Unis, Pacifique
24	-	-	-	24	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
519 131	875 107	392 561	304 580	2 091 378	43.4	Total
						Fourrage et aliments pour animaux
202	1 550	-	-	1 752	100.0	Royaume-Uni
948	3 963	-	1 145	6 056	100.0	Europe
22	-	-	-	22	100.0	Moyen Orient et Afrique
6 085	-	-	1 805	7 890	100.0	Asie et Océanie
83	-	-	-	83	100.0	Amérique Central et du Sud
9 484	-	-	-	9 484	1.1	États-Unis, Atlantique
-	18 609	-	-	18 609	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	823	823	0.0	États-Unis, Pacifique
1 099	-	-	-	1 099	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
17 923	24 123	-	3 773	45 818	37.1	Total
						Graines de lin et colza, fèves de soya
6	50	-	-	56	100.0	Royaume-Uni
14	639	-	-	653	100.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
583	18	-	88	689	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
5 119	-	-	-	5 119	0.0	États-Unis, Atlantique
-	118 357	75 737	-	194 094	-	États-Unis, Grands Lacs
5 722	119 064	75 737	88	200 611	0.7	Total
						Prod. vég. anim. bruts inconst., n.d.a.
280	6 626	-	27	6 933	100.0	Royaume-Uni
5 733	23 765	76	851	30 424	99.9	Europe
1 020	40	2	27	1 088	99.6	Moyen Orient et Afrique
23 571	38	-	13 744	37 353	64.5	Asie et Océanie
115	50	-	370	536	47.8	Amérique Central et du Sud
269	-	-	-	269	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	2 699	-	2 699	100.0	États-Unis, Grands Lacs
19	-	-	18	37	86.8	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
31 008	30 519	2 776	15 037	79 339	82.9	Total
						Billes et billots
-	-	-	-	-	0.0	Royaume-Uni
41	-	-	-	41	100.0	Europe
-	-	-	8 556	8 556	0.0	Asie et Océanie
-	-	3 810	-	3 810	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	9 904	-	9 904	3.8	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	583 532	583 532	0.0	États-Unis, Pacifique
41	-	13 715	592 088	605 843	0.1	Total

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Pulpwood						
United Kingdom	371	100.0	-	371	-	-
Europe	58 660	0.2	20 562	31 778	-	6 321
Asia and Oceania	1 088 529	0.2	515	956	-	1 087 058
Central and South America	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Atlantic	8 000	0.0	-	-	-	8 000
United-States, Great Lakes	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Pacific	575 439	0.0	-	-	-	575 439
Total	1 731 000	0.2	21 077	33 105	-	1 676 818
Crude wood materials, n.e.s.						
United Kingdom	-	0.0	-	-	-	-
Europe	45	100.0	22	23	-	-
Asia and Oceania	25	100.0	7	-	-	17
Central and South America	976	0.0	9	146	-	822
United-States, Atlantic	14	100.0	14	-	-	-
North America, n.e.s.	7	100.0	7	-	-	-
Total	1 067	8.5	59	168	-	839
Textile and textile fabricated material						
United Kingdom	4 324	99.5	2 545	1 778	-	-
Europe	27 243	47.6	5 298	7 687	14 239	19
Middle East and Africa	2 384	70.8	948	1 258	178	-
Asia and Oceania	11 566	94.6	7 436	270	-	3 860
Central and South America	4 180	71.5	536	2 154	106	1 384
United-States, Atlantic	1 146	100.0	1 118	-	-	28
United-States, Great Lakes	230	100.0	-	-	230	-
United-States, Pacific	160	79.6	-	-	-	160
North America, n.e.s.	29	83.0	29	-	-	-
Total	51 262	67.2	17 910	13 147	14 753	5 451
Iron ore, concentrates, scrap						
United Kingdom	5 246 015	0.2	7 769	5 238 246	-	-
Europe	12 744 013	0.1	11 403	12 721 323	11 287	-
Middle East and Africa	112 571	0.0	-	85 319	27 251	1
Asia and Oceania	2 756 207	0.2	9 254	2 676 481	65 975	4 497
Central and South America	39 830	0.0	-	39 830	-	-
United-States, Atlantic	5 740 122	0.0	-	5 740 122	-	-
United-States, Great Lakes	3 798 206	-	-	3 639 001	159 205	-
United-States, Pacific	51 996	0.1	-	-	-	51 996
Total	30 488 960	0.1	28 426	30 140 322	263 718	56 493
Aluminum ore, concentrates, scrap						
United Kingdom	699	100.0	440	259	-	-
Europe	6 034	100.0	1 211	4 732	-	91
Middle East and Africa	6	100.0	-	6	-	-
Asia and Oceania	15 632	99.9	5 989	8	-	9 635
Central and South America	1 911	78.7	1 426	264	-	221
United-States, Atlantic	648	100.0	648	-	-	-
United-States, Great Lakes	2 218	9.8	-	-	2 218	-
United-States, Pacific	68	100.0	-	-	-	68
North America, n.e.s.	-	0.0	-	-	-	-
Total	27 216	91.1	9 715	5 269	2 218	10 015

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Bois à pâte						
-	-	-	-	-	0.0	Royaume-Uni
-	18	-	-	18	100.0	Europe
2	-	-	7	9	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	1 496	1 496	0.0	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	3 447	3 447	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	279 979	279 979	0.0	États-Unis, Pacifique
2	18	-	284 929	284 949	--	Total
Matières de bois brute, n.d.a.						
-	57	-	-	57	100.0	Royaume-Uni
-	1 345	-	-	1 345	--	Europe
272	-	-	29	302	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
23	-	-	-	23	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
295	1 402	-	29	1 726	20.8	Total
Textiles et demi-produits en textile						
5 095	7 610	-	23	12 728	100.0	Royaume-Uni
19 996	29 927	306	475	50 704	98.8	Europe
2 656	1 486	38	6	4 186	98.3	Moyen Orient et Afrique
24 104	38 257	-	25 414	87 775	68.9	Asie et Océanie
3 227	10 998	5 903	4 175	24 304	29.1	Amérique Central et du Sud
407	-	-	32	438	92.8	États-Unis, Atlantique
-	-	8	-	8	100.0	États-Unis, Grands Lacs
12	12 556	-	-	12 568	0.4	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
55 498	100 834	6 255	30 124	192 711	70.0	Total
Minerai de fer, conc., ferrailles						
--	-	-	-	--	100.0	Royaume-Uni
3	270	-	-	273	100.0	Europe
-	254 017	-	-	254 017	0.1	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	4	4	0.0	Asie et Océanie
-	669 405	-	-	669 405	0.0	Amérique Central et du Sud
-	515 810	-	-	515 810	0.0	États-Unis, Atlantique
-	23 219	4 663 949	-	4 687 168	--	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	50 706	50 706	0.0	États-Unis, Pacifique
3	1 462 722	4 663 949	50 710	6 177 384	--	Total
Minerai d'aluminium, concentrés, rebuts						
20	1 181	-	-	1 201	100.0	Royaume-Uni
2 689	134 349	21 322	-	158 359	8.1	Europe
19	549 130	30 161	-	579 310	--	Moyen Orient et Afrique
87	322 750	43 939	538 386	905 162	--	Asie et Océanie
71	1 917 696	17 854	-	1 935 622	--	Amérique Central et du Sud
-	243 752	9 000	-	252 752	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	35	-	35	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
12	-	-	-	12	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
2 898	3 168 858	122 311	538 386	3 832 453	0.4	Total

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap						
United Kingdom	32 255	100.0	1 165	31 090	-	-
Europe	109 220	24.6	1 524	96 573	-	11 123
Middle East and Africa	2	100.0	-	2	-	-
Asia and Oceania	1 141 388	1.0	10 119	73	-	1 131 195
Central and South America	17	100.0	17	-	-	-
United-States, Atlantic	61 219	--	61 219	-	-	-
United-States, Great Lakes	102	100.0	-	-	102	-
United-States, Pacific	15 672	1.6	-	-	-	15 672
Total	1 359 875	5.2	74 045	127 738	102	1 157 990
Zinc in ores, concentrates, scrap						
United Kingdom	58 793	2.1	50 139	8 654	-	-
Europe	439 591	1.6	326 991	111 474	-	1 125
Middle East and Africa	199	0.0	-	199	-	-
Asia and Oceania	119 144	5.7	14 783	20 159	-	84 202
Central and South America	5 168	0.0	-	4 918	-	250
United-States, Atlantic	17 089	0.0	11 689	5 400	-	-
United-States, Great Lakes	19	100.0	-	-	19	-
United-States, Pacific	5 141	0.0	-	-	-	5 141
Total	645 143	2.4	403 602	150 805	19	90 718
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.						
United Kingdom	45 780	31.3	8 783	25 250	-	11 747
Europe	863 670	5.1	13 408	844 116	-	6 147
Middle East and Africa	7 531	2.2	32	7 327	-	172
Asia and Oceania	242 798	22.3	18 623	122 451	5 098	96 625
Central and South America	11 286	31.7	186	4 223	-	6 877
United-States, Atlantic	238 515	0.0	34 244	204 271	-	-
United-States, Great Lakes	55 835	1.2	-	55 169	667	-
United-States, Pacific	12 747	4.9	-	-	-	12 747
North America, n.e.s.	--	0.0	-	-	-	-
Total	1 478 163	8.0	75 276	1 262 807	5 765	134 315
Coal						
United Kingdom	389 162	--	3	-	-	389 159
Europe	2 153 633	--	223 285	180 804	-	1 749 543
Middle East and Africa	-	0.0	-	-	-	-
Asia and Oceania	21 837 765	--	-	-	-	21 837 765
Central and South America	1 097 606	0.0	109 000	10 000	-	978 606
United-States, Atlantic	43 030	0.0	-	-	-	43 030
United-States, Great Lakes	233 490	0.0	-	-	233 490	-
United-States, Pacific	231 550	0.0	-	-	-	231 550
North America, n.e.s.	145	100.0	145	-	-	-
Total	25 986 381	--	332 433	190 804	233 490	25 229 653
Crude petroleum and related crude prod.						
United Kingdom	389	100.0	-	389	-	-
Europe	123 137	2.4	122 886	250	-	-
Middle East and Africa	40	100.0	-	40	-	-
Asia and Oceania	176 788	--	44 991	-	-	131 797
Central and South America	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Atlantic	941 822	0.0	8 884	636 001	-	296 937
United-States, Great Lakes	31 233	0.0	-	-	31 233	-

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts						
18	7 016	-	-	7 034	100.0	Royaume-Uni
111	22 304	-	41	22 456	4.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
6	-	-	9 980	9 986	49.9	Asie et Océanie
-	52 851	-	-	52 851	0.0	Amérique Central et du Sud
239	-	-	-	239	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	196	-	196	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
373	82 171	196	10 022	92 763	14.4	Total
Minerai de zinc, concentrés, rebuts						
-	1	-	-	1	100.0	Royaume-Uni
-	132	-	-	132	100.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
251	-	-	-	251	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	20	-	20	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
251	133	20	-	403	100.0	Total
Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.						
9 729	1 360	-	153	11 242	14.4	Royaume-Uni
390	29 186	1 586	37	31 200	26.1	Europe
-	186 521	2 107	122	188 749	1.0	Moyen Orient et Afrique
728	6 390	6 004	1 731	14 853	16.5	Asie et Océanie
53	100 329	3 223	149	103 755	0.2	Amérique Central et du Sud
193	5 000	-	-	5 193	3.7	États-Unis, Atlantique
-	1 766	164	-	1 930	8.5	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	3 629	3 629	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
11 093	330 552	13 084	5 821	360 550	4.1	Total
Houille						
1	47	-	-	48	100.0	Royaume-Uni
50	-	7 942	43	8 034	1.2	Europe
-	4 826	-	-	4 826	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	1 045	1 045	0.0	Asie et Océanie
-	20 994	-	-	20 994	0.0	Amérique Central et du Sud
-	370 665	-	-	370 665	0.0	États-Unis, Atlantique
19 534	514 531	12 644 154	-	13 178 219	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	6 000	6 000	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
19 585	911 063	12 652 096	7 088	13 589 832	--	Total
Pétrole brut et prod. bruts connexes						
3 618 091	2 708 564	-	-	6 326 656	--	Royaume-Uni
63 102	12 207	-	-	75 309	0.2	Europe
3 329 621	513 407	-	-	3 843 028	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	90 538	-	-	90 538	--	Asie et Océanie
1 512 909	434 507	-	-	1 947 416	0.0	Amérique Central et du Sud
65 942	-	-	-	65 942	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	15 096	-	15 096	0.0	États-Unis, Grands Lacs

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Crude petroleum and related crude prod.						
United-States, Pacific	36 986	0.0	-	-	-	36 986
North America, n.e.s.	4	96.3	4	-	-	-
Total	1 310 399	0.3	176 766	636 680	31 233	465 721
Unmanufactured asbestos, crude & fibre						
United Kingdom	21 338	100.0	2 044	14 235	-	5 059
Europe	181 100	98.2	41 182	109 581	-	30 336
Middle East and Africa	29 582	8.2	2 903	23 745	-	2 935
Asia and Oceania	211 437	90.2	162 588	24 935	-	23 915
Central and South America	45 764	37.3	11 891	24 841	-	9 033
United-States, Pacific	2 729	100.0	-	-	-	2 729
Total	491 951	83.8	220 607	197 337	-	74 006
Clay & crude refractory materials n.e.s.						
United Kingdom	60	100.0	-	60	-	-
Europe	1 909	45.8	12	1 897	-	-
Asia and Oceania	15	100.0	15	-	-	-
Central and South America	215	100.0	-	-	-	215
United-States, Atlantic	6	100.0	6	-	-	-
United-States, Great Lakes	714 234	0.0	-	-	714 234	-
Total	716 438	0.2	32	1 957	714 234	215
Limestone						
United Kingdom	58	100.0	-	58	-	-
Europe	10	100.0	-	10	-	-
Asia and Oceania	-	100.0	-	-	-	-
United-States, Great Lakes	76 857	0.0	-	-	76 857	-
United-States, Pacific	1 037 729	0.0	-	-	-	1 037 729
Total	1 114 655	--	-	68	76 857	1 037 729
Sand and gravel						
United Kingdom	352	100.0	-	352	-	-
Europe	2 438	50.0	-	2 438	-	-
Middle East and Africa	23	100.0	5	18	-	-
Asia and Oceania	1 318	0.3	-	1 314	-	4
Central and South America	14 052	0.0	14 052	-	-	-
United-States, Great Lakes	17 857	0.0	-	-	17 857	-
United-States, Pacific	259 433	0.0	-	-	-	259 433
North America, n.e.s.	19	100.0	19	-	-	-
Total	295 493	0.5	14 076	4 123	17 857	259 436
Gypsum						
Europe	-	0.0	-	-	-	-
Middle East and Africa	10 601	0.0	10 601	-	-	-
Central and South America	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Atlantic	5 706 138	0.0	5 706 138	-	-	-
United-States, Pacific	64 534	0.0	30 333	-	-	34 201
Total	5 781 273	0.0	5 747 072	-	-	34 201
Phosphate rock						
Middle East and Africa	-	0.0	-	-	-	-
Asia and Oceania	1	100.0	-	-	-	1
United-States, Atlantic	25 589	0.0	25 589	-	-	-
Total	25 590	--	25 589	-	-	1

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
34 246	-	-	15 861	50 107	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
2	-	-	-	2	100.0	États-Unis, Pacifique
8 623 913	3 759 223	15 096	15 861	12 414 093	--	Amérique du Nord, n.d.a. Total
3	200	-	-	202	100.0	Amiante non-oeuvre, brut & fibre
64	742	-	-	806	100.0	Royaume-Uni
-	20	-	-	20	100.0	Europe
189	-	-	-	190	100.0	Moyen Orient et Afrique
14	9	-	-	22	100.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
270	970	-	-	1 241	100.0	États-Unis, Pacifique Total
75	9 795	-	-	9 870	5.7	Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.
593	102 664	-	137	103 394	2.0	Royaume-Uni
--	-	2 000	161	2 161	7.5	Europe
-	2 184	-	-	2 184	0.0	Asie et Océanie
28	3 950	-	-	3 978	0.7	Amérique Central et du Sud
-	155 631	68 614	-	224 245	--	États-Unis, Atlantique
695	274 225	70 614	298	345 832	0.9	États-Unis, Grands Lacs Total
-	-	-	-	-	0.0	Calcaires
-	478	-	-	478	100.0	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	0.0	Europe
-	140 141	1 091 642	-	1 231 783	--	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	140 619	1 091 642	-	1 232 261	--	États-Unis, Pacifique Total
-	9	-	-	9	100.0	Sable et gravier
-	7 062	-	-	7 062	78.1	Royaume-Uni
-	9 602	-	-	9 602	0.0	Europe
-	1 729	-	-	1 729	41.7	Moyen Orient et Afrique
-	129	-	-	129	22.3	Asie et Océanie
-	-	364 357	-	364 357	--	Amérique Central et du Sud
-	-	-	938 134	938 134	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
-	18 530	364 357	938 134	1 321 022	0.5	Amérique du Nord, n.d.a. Total
-	-	-	81 440	81 440	0.0	Gypse
-	-	-	-	-	0.0	Europe
-	-	-	39 009	39 009	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	56 699	56 699	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	177 148	177 148	0.0	Total
22 000	-	-	79 000	101 000	0.0	Roche phosphatée
-	-	-	33 000	33 000	0.0	Moyen Orient et Afrique
624 215	187 586	-	656 218	1 468 018	0.0	Asie et Océanie
646 215	187 586	-	768 218	1 602 018	0.0	États-Unis, Atlantique Total

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Salt						
United Kingdom	37	100.0	-	37	-	-
Europe	53	100.0	--	53	-	-
Middle East and Africa	504	0.5	503	1	-	-
Asia and Oceania	-	0.0	-	-	-	-
Central and South America	2 287	96.4	1 755	531	-	-
United-States, Atlantic	435 521	--	435 521	-	-	-
United-States, Great Lakes	1 782 632	0.0	15 610	-	1 767 022	-
United-States, Pacific	129	100.0	27	-	-	102
North America, n.e.s.	1 645	5.2	1 645	-	-	-
Total	2 222 807	0.1	455 062	622	1 767 022	102
Sulphur						
United Kingdom	31 555	0.1	18	18	-	31 519
Europe	1 583 577	--	777	-	-	1 582 800
Middle East and Africa	1 575 037	0.0	-	-	-	1 575 037
Asia and Oceania	1 605 520	--	-	-	-	1 605 520
Central and South America	923 384	0.0	-	-	-	923 384
United-States, Atlantic	40 405	0.0	-	-	-	40 405
United-States, Pacific	13 650	0.0	-	-	-	13 650
Total	5 773 129	--	795	18	-	5 772 315
Crude non-metallic minerals, n.e.s.						
United Kingdom	14 315	39.6	878	13 437	-	-
Europe	60 040	39.0	4 104	55 928	-	9
Middle East and Africa	107	96.3	-	107	-	-
Asia and Oceania	18 240	83.0	13 430	3 098	-	1 712
Central and South America	35 550	0.5	35 360	-	-	190
United-States, Atlantic	514 289	--	509 597	4 692	-	-
United-States, Great Lakes	602 841	0.2	-	160	602 681	-
United-States, Pacific	3 051	1.4	-	-	-	3 051
North America, n.e.s.	4	2.5	4	-	-	-
Total	1 248 437	3.7	563 372	77 423	602 681	4 961
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.						
United Kingdom	1 081	93.5	56	999	-	26
Europe	24 577	100.0	4 182	20 328	-	67
Middle East and Africa	235	52.0	122	113	-	-
Asia and Oceania	26 726	100.0	3 234	-	-	23 492
Central and South America	59	13.5	51	8	-	-
United-States, Atlantic	10 329	0.1	10 329	-	-	-
United-States, Great Lakes	26	100.0	-	-	26	-
United-States, Pacific	180 351	0.1	-	-	-	180 351
North America, n.e.s.	1	100.0	1	-	-	-
Total	243 385	21.7	17 975	21 448	26	203 936
Lumber & sawn timber						
United Kingdom	1 086 262	4.2	101 629	161 278	-	823 354
Europe	573 016	24.0	84 520	106 385	-	382 111
Middle East and Africa	62 480	4.8	2 981	16 991	487	42 020
Asia and Oceania	1 534 625	19.5	17 456	-	-	1 517 169
Central and South America	75 885	3.1	6 964	5 012	-	63 910
United-States, Atlantic	1 629 973	0.0	1 573	-	-	1 628 400
United-States, Great Lakes	62 507	--	-	-	62 507	-

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région
Transport maritime international, 1986 (Suite)

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						Marchandise
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		
				Total Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Sel
-	-	-	-	-	100.0	Royaume-Uni
12 200	15 124	-	-	27 324	0.6	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	138	138	100.0	Asie et Océanie
13 297	-	-	410 190	423 487	0.0	Amérique Central et du Sud
6 870	-	12 500	-	19 370	0.0	États-Unis, Atlantique
-	240 391	387 353	-	627 744	--	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	129 729	129 729	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
32 367	255 515	399 853	540 057	1 227 792	--	Total
						Soufre
-	-	-	-	-	0.0	Royaume-Uni
-	14	-	-	14	100.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	0.0	Asie et Océanie
-	41 987	-	-	41 987	0.0	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
-	42 001	-	-	42 001	--	Total
						Minéraux non-metalliques, n.d.a.
25	251	-	-	276	100.0	Royaume-Uni
4 146	56 430	12 618	874	74 068	21.0	Europe
7 838	32 480	13 883	5 241	59 442	0.0	Moyen Orient et Afrique
340	18 034	-	184	18 558	3.4	Asie et Océanie
3 491	242	69 273	1 417	74 424	0.3	Amérique Central et du Sud
-	1 005	10 257	-	11 262	0.0	États-Unis, Atlantique
-	80 923	1 091 823	-	1 172 745	--	États-Unis, Grands Lacs
778	-	-	-	778	100.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
16 618	189 364	1 197 854	7 716	1 411 552	1.2	Total
						Déchets et rebuts divers, n.d.a.
63	91	-	-	154	100.0	Royaume-Uni
52	868	-	2	922	100.0	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
500	-	-	54	554	100.0	Asie et Océanie
15	-	-	-	15	100.0	Amérique Central et du Sud
372	-	-	-	372	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	1 814	1 814	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	7 971	7 971	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
1 002	959	-	9 842	11 804	17.1	Total
						Bois de construction & sciage
335	73	-	-	408	26.4	Royaume-Uni
3 585	4 027	-	1 431	9 043	19.8	Europe
-	1 949	-	-	1 949	0.0	Moyen Orient et Afrique
1 378	-	-	2 518	3 896	52.5	Asie et Océanie
11 092	5 420	976	186	17 673	1.4	Amérique Central et du Sud
10 737	-	-	-	10 737	10.6	États-Unis, Atlantique
-	-	580	-	580	100.0	États-Unis, Grands Lacs

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Lumber & sawn timber						
United-States, Pacific	453 060	6.7	560	-	-	452 500
North America, n.e.s.	2 039	1.7	1 778	261	-	-
Total	5 479 846	9.5	217 461	289 926	62 994	4 909 464
Woodpulp						
United Kingdom	444 498	4.4	226 772	20 296	5 275	192 155
Europe	1 824 676	8.7	383 499	166 019	22 129	1 253 029
Middle East and Africa	42 299	10.8	22 119	3 045	-	17 135
Asia and Oceania	1 785 927	10.4	282 209	21 719	-	1 481 999
Central and South America	184 779	1.5	26 168	6 312	-	152 300
United-States, Atlantic	3 671	0.2	759	-	-	2 912
United-States, Great Lakes	50 758	0.0	-	-	50 758	-
United-States, Pacific	75 176	2.2	-	-	-	75 176
Total	4 411 783	8.5	941 526	217 390	78 161	3 174 706
Wood fabricated materials, n.e.s.						
United Kingdom	83 529	9.8	1 162	7 019	-	75 348
Europe	49 069	42.9	2 387	15 529	-	31 153
Middle East and Africa	509	72.7	202	186	7	115
Asia and Oceania	14 739	33.0	2 482	-	-	12 257
Central and South America	1 095	25.0	179	769	-	146
United-States, Atlantic	9 234	1.3	119	-	-	9 115
United-States, Great Lakes	3 357	2.4	-	-	3 357	-
United-States, Pacific	418	40.3	-	-	-	418
North America, n.e.s.	113	17.5	113	-	-	-
Total	162 063	21.7	6 644	23 503	3 364	128 552
Newsprint						
United Kingdom	249 812	9.3	112 407	120 732	-	16 674
Europe	209 600	17.7	105 007	97 964	2 000	4 628
Middle East and Africa	89 352	0.0	70 270	17 908	-	1 174
Asia and Oceania	435 021	31.7	193 996	59 936	4 100	176 988
Central and South America	399 524	2.7	284 667	74 513	-	40 344
United-States, Atlantic	495 560	0.0	359 259	136 192	-	109
United-States, Great Lakes	121 578	0.0	-	-	121 578	-
United-States, Pacific	830 057	0.3	-	5 397	-	824 660
Total	2 830 504	7.5	1 125 607	512 642	127 678	1 064 577
Paper and paperboard, n.e.s.						
United Kingdom	62 490	45.7	1 856	12 607	-	48 028
Europe	142 865	25.0	3 823	31 755	-	107 287
Middle East and Africa	29 694	6.0	5 441	9 164	55	15 034
Asia and Oceania	222 697	14.8	24 029	3 959	-	194 709
Central and South America	51 189	11.1	22 521	18 996	-	9 672
United-States, Atlantic	1 422	30.8	1 422	-	-	-
United-States, Great Lakes	413	100.0	-	-	413	-
United-States, Pacific	16 771	0.5	-	-	-	16 771
North America, n.e.s.	126	64.5	126	-	-	-
Total	527 665	20.0	59 216	76 482	468	391 499
Extracts of animal & vegetable origins						
United Kingdom	1 350	63.1	31	821	499	-
Europe	116 032	4.5	2 875	49 214	39 009	24 934
Middle East and Africa	34 823	1.1	524	23 986	4 700	5 613

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
32	298	-	13 549	13 879	0.2	Bois de construction & sciage
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
27 159	11 767	1 555	17 683	58 164	10.2	Total
-	1	3	-	4	25.0	Pâte à bois
58	894	-	6 919	7 871	12.2	Royaume-Uni
-	8 978	2 683	5	11 666	--	Europe
-	-	-	156	156	54.7	Moyen Orient et Afrique
100	-	-	5 527	5 627	0.0	Asie et Océanie
996	-	-	-	996	100.0	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	12 441	12 441	0.0	États-Unis, Grands Lacs
1 153	9 873	2 686	25 049	38 761	5.3	Total
67	1 335	-	40	1 442	82.8	Demi-produits en bois, n.d.a.
814	9 258	262	1 160	11 494	57.4	Royaume-Uni
16	932	21	86	1 056	13.9	Europe
876	270	-	24 583	25 729	18.3	Moyen Orient et Afrique
106	12 135	273	2 880	15 393	6.5	Asie et Océanie
11	-	-	-	11	100.0	Amérique Central et du Sud
-	-	1 944	-	1 944	100.0	États-Unis, Atlantique
-	73	-	75	148	49.2	États-Unis, Grands Lacs
2	-	-	-	2	0.0	États-Unis, Pacifique
1 893	24 003	2 501	28 825	57 221	27.4	Total
-	10	-	-	10	100.0	Papier journal
-	12	-	-	12	12.0	Royaume-Uni
-	-	-	-	-	0.0	Europe
-	-	-	622	622	100.0	Moyen Orient et Afrique
745	-	-	-	745	95.2	Asie et Océanie
8 380	-	-	-	8 380	0.0	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	529	529	0.0	États-Unis, Grands Lacs
9 126	22	-	1 151	10 299	13.0	Total
1 980	6 096	-	159	8 235	86.9	Papier et carton, n.d.a.
83 562	95 212	87	4 770	183 631	99.9	Royaume-Uni
21	130	-	-	151	100.0	Europe
95	-	-	2 574	2 670	89.3	Moyen Orient et Afrique
1 038	4 589	-	517	6 144	40.7	Asie et Océanie
3 880	-	-	-	3 880	64.5	Amérique Central et du Sud
-	-	271	-	271	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	-	766	766	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
90 577	106 027	358	8 787	205 749	96.4	Total
75	233	-	-	308	100.0	Extraits d'origine animale & végétale
979	5 520	2 055	765	9 318	65.6	Royaume-Uni
-	-	7	-	7	100.0	Europe
						Moyen Orient et Afrique

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

FIGURE 4.6
Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Extracts of animal & vegetable origins						
Asia and Oceania	227 539	5.7	12 850	229	-	214 460
Central and South America	13 778	1.5	106	134	77	13 461
United-States, Atlantic	6 644	1.7	6 644	-	-	-
United-States, Great Lakes	208	100.0	-	-	208	-
United-States, Pacific	3 049	0.0	-	-	-	3 049
North America, n.e.s.	9	0.5	9	-	-	-
Total	403 432	4.9	23 038	74 384	44 493	261 517
Potassium chloride (potash)						
United Kingdom	65 289	0.4	9 919	27 331	-	28 040
Europe	414 714	0.1	164 341	154 173	96 199	-
Middle East and Africa	40 634	0.0	-	-	-	40 634
Asia and Oceania	2 632 897	--	157 362	-	-	2 475 535
Central and South America	1 035 917	0.0	390 683	27 949	-	617 285
United-States, Atlantic	356 043	0.0	256 509	-	79 034	20 500
United-States, Great Lakes	1 164 401	0.0	-	-	1 164 401	-
United-States, Pacific	45 807	0.0	6 600	-	-	39 207
Total	5 755 702	--	985 414	209 453	1 339 634	3 221 201
Miscellaneous chemicals, n.e.s.						
United Kingdom	113 284	31.5	42 673	58 993	11 300	318
Europe	565 076	36.2	33 860	252 600	207 715	70 902
Middle East and Africa	41 456	16.7	5 026	15 949	3 878	16 603
Asia and Oceania	1 607 194	6.5	48 056	33 140	15 518	1 510 480
Central and South America	175 429	8.9	21 360	45 219	9 908	98 942
United-States, Atlantic	409 136	1.0	135 213	173 124	37 562	63 238
United-States, Great Lakes	435 441	4.4	13 608	-	340 384	81 450
United-States, Pacific	127 776	0.6	2	-	-	127 774
North America, n.e.s.	505	96.6	505	-	-	-
Total	3 475 297	11.3	300 302	579 023	626 264	1 969 707
Gasoline						
United Kingdom	11	100.0	-	11	-	-
Europe	35	100.0	-	35	-	-
Middle East and Africa	127	100.0	-	127	-	-
Asia and Oceania	55 738	0.0	-	-	-	55 738
Central and South America	-	0.0	-	-	-	-
United-States, Atlantic	805 456	0.0	797 064	-	8 393	-
United-States, Great Lakes	169 642	--	-	814	168 828	-
United-States, Pacific	365 240	0.0	-	-	-	365 240
North America, n.e.s.	5 494	0.5	5 387	107	-	-
Total	1 401 743	--	802 450	1 094	177 220	420 978
Fuel oil						
United Kingdom	87 349	--	58 312	29 038	-	-
Europe	58 055	2.0	56 903	1 152	-	-
Middle East and Africa	-	0.0	-	-	-	-
Asia and Oceania	141 989	0.1	-	-	8 000	133 989
Central and South America	91 939	0.0	40 870	1 291	-	49 779
United-States, Atlantic	1 473 496	0.0	1 237 135	157 285	79 076	-
United-States, Great Lakes	588 609	0.1	-	118 803	469 806	-
United-States, Pacific	358 717	0.0	-	13 975	-	344 742
North America, n.e.s.	48 487	0.1	41 104	7 383	-	-
Total	2 848 642	0.1	1 434 324	328 926	556 882	528 510

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Extraits d'origine animale & végétale
517	5 362	34 692	1 734	42 305	2.3	Asie et Océanie
144	193	642	10	989	44.7	Amérique Central et du Sud
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	72	-	72	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	513	513	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
1 716	11 307	37 467	3 022	53 512	14.8	Total
						Chlorure de potassium (potasse)
-	90	-	-	90	100.0	Royaume-Uni
1 134	26 706	3 103	-	30 942	1.1	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	0.0	Asie et Océanie
-	-	-	-	-	0.0	Amérique Central et du Sud
6 617	723	12 500	-	19 840	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	9 062	-	9 062	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
7 751	27 518	24 665	-	59 934	0.7	Total
						Produits chimiques divers, n.d.a.
14 902	117 177	-	732	132 811	72.1	Royaume-Uni
82 685	667 188	111 472	4 618	865 964	57.6	Europe
4 970	15 064	1 783	704	22 521	37.8	Moyen Orient et Afrique
14 886	644	-	47 490	63 020	56.9	Asie et Océanie
14 022	74 078	27 438	762	116 300	5.0	Amérique Central et du Sud
60 722	343 221	63 144	17 274	484 361	0.5	États-Unis, Atlantique
-	-	46 505	-	46 505	7.6	États-Unis, Grands Lacs
38	-	64	162 456	162 559	--	États-Unis, Pacifique
8	-	-	-	8	100.0	Amérique du Nord, n.d.a.
192 232	1 217 373	250 407	234 037	1 894 049	34.4	Total
						Essence
-	27 505	-	-	27 505	0.1	Royaume-Uni
35 691	167 752	-	-	203 444	0.4	Europe
-	85 978	-	-	85 978	0.0	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	-	-	0.0	Asie et Océanie
-	168 492	-	-	168 492	0.0	Amérique Central et du Sud
2 407	156 625	35 653	-	194 685	0.0	États-Unis, Atlantique
-	-	9 392	-	9 392	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
38 098	606 352	45 045	-	689 495	0.1	Total
						Mazout
45 856	61 917	-	-	107 773	--	Royaume-Uni
209 552	285 832	-	-	495 383	0.4	Europe
33 601	121 570	-	-	155 171	0.0	Moyen Orient et Afrique
1	-	-	-	1	100.0	Asie et Océanie
1 023 718	422 987	15 274	13 698	1 475 678	0.0	Amérique Central et du Sud
407 621	491 980	-	3 425	903 025	--	États-Unis, Atlantique
-	-	22 279	-	22 279	0.1	États-Unis, Grands Lacs
-	92 170	-	111 267	203 437	--	États-Unis, Pacifique
2 810	-	-	-	2 810	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
1 723 158	1 476 455	37 553	128 390	3 365 556	0.1	Total

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Petroleum and coal products, n.e.s.						
United Kingdom	1 060	100.0	185	875	-	-
Europe	90 505	7.8	67 689	9 572	4 910	8 334
Middle East and Africa	663	50.9	30	633	-	-
Asia and Oceania	58 270	1.7	456	99	-	57 714
Central and South America	11 945	3.0	9 762	2 008	-	176
United-States, Atlantic	62 914	0.1	53	62 861	-	-
United-States, Great Lakes	94 464	0.1	-	-	94 464	-
United-States, Pacific	8 349	0.0	-	-	-	8 349
North America, n.e.s.	3 002	13.5	3 002	-	-	-
Total	331 172	3.1	81 177	76 049	99 374	74 572
Iron, steel and alloys						
United Kingdom	31 909	34.3	5 134	15 582	11 193	-
Europe	426 286	5.3	8 020	352 484	60 242	5 541
Middle East and Africa	34 688	12.4	3 949	19 615	10 879	246
Asia and Oceania	309 439	6.4	41 394	106 246	157 832	3 967
Central and South America	65 341	2.4	50 683	2 413	12 065	180
United-States, Atlantic	38 352	13.9	7 720	30 633	-	-
United-States, Great Lakes	117 861	11.8	-	98 065	19 796	-
United-States, Pacific	529	43.8	-	-	-	529
North America, n.e.s.	211	76.3	182	29	-	-
Total	1 024 616	7.7	117 083	625 066	272 007	10 462
Non-ferrous metals						
United Kingdom	99 051	75.9	7 364	68 458	-	23 229
Europe	203 845	53.3	68 587	130 776	-	4 482
Middle East and Africa	29 400	41.1	12 834	16 535	12	20
Asia and Oceania	259 975	20.1	12 733	9 796	-	237 446
Central and South America	10 273	53.0	2 561	4 476	-	3 236
United-States, Atlantic	102 614	1.5	1 577	101 037	-	-
United-States, Great Lakes	11 602	44.6	-	6 423	5 179	-
United-States, Pacific	186	100.0	-	-	-	186
North America, n.e.s.	4	88.2	4	-	-	-
Total	716 950	36.4	105 660	337 500	5 191	268 599
Metal fabricated basic products						
United Kingdom	5 874	87.6	1 302	4 569	-	3
Europe	9 428	86.4	1 935	7 454	-	39
Middle East and Africa	5 223	9.4	2 043	3 168	12	-
Asia and Oceania	2 648	90.7	2 110	142	80	315
Central and South America	3 463	77.8	369	3 073	6	15
United-States, Atlantic	21 164	5.5	21 065	99	-	-
United-States, Great Lakes	1 912	100.0	-	-	1 912	-
United-States, Pacific	2 566	10.7	-	-	-	2 566
North America, n.e.s.	487	96.5	487	-	-	-
Total	52 764	43.0	29 311	18 506	2 010	2 938
Cement and concrete basic products						
United Kingdom	81	100.0	25	56	-	-
Europe	861	99.5	140	720	-	-
Middle East and Africa	2 527	0.7	16	2 511	-	-
Asia and Oceania	218	100.0	180	-	-	38
Central and South America	9 131	0.0	9 123	8	-	-

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
486	3 431	-	16	3 933	57.6	Royaume-Uni
13 858	69 840	16 424	6 048	106 171	3.3	Europe
-	26 190	-	-	26 190	--	Moyen Orient et Afrique
-	-	-	34 783	34 783	--	Asie et Océanie
297	46 606	78 502	-	125 406	0.2	Amérique Central et du Sud
20 261	156 096	46 771	5 714	228 843	0.1	États-Unis, Atlantique
20 719	550 967	219 470	-	791 157	--	États-Unis, Grands Lacs
-	115 092	-	103 703	218 795	0.0	États-Unis, Pacifique
34	-	-	-	34	77.1	Amérique du Nord, n.d.a.
55 655	968 222	361 168	150 263	1 535 310	0.4	Total
						Fer, acier et alliages
15 363	152 048	57 166	6 697	231 275	34.3	Royaume-Uni
53 488	541 577	226 603	133 231	954 899	24.1	Europe
164	47 994	11 166	1 918	61 242	4.6	Moyen Orient et Afrique
11 166	3 802	2 603	291 452	309 023	8.7	Asie et Océanie
15 316	64 380	77 821	101 824	259 342	1.6	Amérique Central et du Sud
659	2 004	2 495	-	5 157	12.8	États-Unis, Atlantique
-	4 700	131	-	4 831	2.7	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	7 609	7 609	0.0	États-Unis, Pacifique
11	-	-	-	11	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
96 166	816 506	377 985	542 731	1 833 389	18.7	Total
						Métaux non-ferreux
9 996	8 893	-	-	18 889	44.1	Royaume-Uni
4 760	98 691	1 133	1 459	106 043	90.0	Europe
1 367	12 716	3 650	197	17 930	21.0	Moyen Orient et Afrique
2 434	5 504	-	12 470	20 408	40.9	Asie et Océanie
454	3 122	3 185	31	6 793	40.7	Amérique Central et du Sud
322	-	-	-	322	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	782	-	782	10.5	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	-	-	0.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
19 335	128 926	8 750	14 157	171 168	69.6	Total
						Demi-produits de base en métal
3 571	10 712	-	150	14 433	86.9	Royaume-Uni
33 318	61 525	68 604	5 598	169 045	53.3	Europe
672	426	165	195	1 458	87.2	Moyen Orient et Afrique
15 517	131	-	41 485	57 133	82.1	Asie et Océanie
102	2 362	942	974	4 380	31.4	Amérique Central et du Sud
375	-	-	32	407	79.4	États-Unis, Atlantique
144	-	7 928	-	8 072	1.9	États-Unis, Grands Lacs
-	170	-	89	258	65.7	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
53 699	75 327	77 638	48 521	255 186	59.9	Total
						Ciment et produit de base en béton
1 858	145	-	157	2 160	14.2	Royaume-Uni
2 729	328 892	1	842	332 464	0.8	Europe
-	-	-	-	-	0.0	Moyen Orient et Afrique
27	-	-	2 049	2 076	100.0	Asie et Océanie
164	254	533	519	1 470	25.3	Amérique Central et du Sud

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Continued)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Cement and concrete basic products						
United-States, Atlantic	416 131	--	19	244 878	171 234	--
United-States, Great Lakes	1 088 066	--	--	119 032	969 034	--
United-States, Pacific	330 494	--	--	--	--	330 494
North America, n.e.s.	1 777	6.9	1 777	--	--	--
Total	1 849 287	0.1	11 281	367 205	1 140 268	330 533
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.						
United Kingdom	10 410	37.6	890	3 021	6 499	--
Europe	22 173	95.8	3 733	17 768	606	66
Middle East and Africa	6 437	31.3	1 337	4 512	588	--
Asia and Oceania	6 245	99.6	5 333	--	--	912
Central and South America	4 458	6.7	247	4 211	--	--
United-States, Atlantic	77 748	3.6	77 748	--	--	--
United-States, Great Lakes	1 607	100.0	--	--	1 607	--
United-States, Pacific	1 238	5.1	20	--	--	1 218
North America, n.e.s.	62	97.7	62	--	--	--
Total	130 378	29.3	89 370	29 511	9 300	2 197
Misc. fabricated materials, n.e.s.						
United Kingdom	1 596	100.0	174	1 401	--	21
Europe	3 754	100.0	924	2 699	--	131
Middle East and Africa	152	98.9	18	20	1	113
Asia and Oceania	12 599	97.3	4 629	--	8	7 961
Central and South America	408	90.5	160	139	--	109
United-States, Atlantic	703	100.0	703	--	--	--
United-States, Great Lakes	644	100.0	--	--	644	--
United-States, Pacific	34	100.0	--	--	--	34
North America, n.e.s.	85	97.8	85	--	--	--
Total	19 974	98.1	6 693	4 259	653	8 370
Transportation & communication equipment						
United Kingdom	13 972	97.5	1 346	12 578	--	48
Europe	63 502	75.0	16 700	45 336	458	1 007
Middle East and Africa	8 430	24.4	3 837	3 289	1 259	45
Asia and Oceania	20 697	65.7	11 339	1 866	2 930	4 562
Central and South America	17 438	33.4	15 529	1 035	809	65
United-States, Atlantic	19 749	43.7	18 433	1 316	--	--
United-States, Great Lakes	7 567	99.4	--	15	7 552	--
United-States, Pacific	3 654	63.4	2 261	--	--	1 393
North America, n.e.s.	776	17.9	776	--	--	--
Total	155 784	65.0	70 221	65 435	13 007	7 121
Machinery and equipment, n.e.s.						
United Kingdom	45 332	96.8	4 028	41 183	--	121
Europe	124 185	81.1	13 053	106 230	1 853	3 049
Middle East and Africa	14 116	40.0	5 222	7 267	712	915
Asia and Oceania	27 481	56.1	10 866	5 847	4 993	5 774
Central and South America	15 434	49.5	1 874	11 116	1 045	1 399
United-States, Atlantic	9 606	69.0	9 031	32	544	--
United-States, Great Lakes	9 519	93.9	--	--	9 519	--
United-States, Pacific	8 023	4.8	--	--	--	8 023
North America, n.e.s.	720	67.4	720	--	--	--
Total	254 416	74.6	44 794	171 675	18 666	19 281

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Ciment et produit de base en beton						
108	-	-	-	108	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	63 498	-	63 498	0.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	8 641	8 641	0.0	États-Unis, Pacifique
29	-	-	-	29	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
4 915	329 290	64 032	12 208	410 446	1.3	Total
Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.						
1 208	9 439	-	33	10 680	100.0	Royaume-Uni
27 562	168 014	330	16 714	212 620	96.8	Europe
2 210	1 769	9 659	1	13 639	18.8	Moyen Orient et Afrique
6 245	39	-	22 277	28 561	94.2	Asie et Océanie
3 824	2 166	482	605	7 077	99.5	Amérique Central et du Sud
395	54 832	-	-	55 227	0.7	États-Unis, Atlantique
-	-	25 390	-	25 390	1.2	États-Unis, Grands Lacs
-	43	-	-	43	100.0	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
41 444	236 302	35 860	39 630	353 237	71.8	Total
Demi-produits divers, n.d.a.						
4 124	6 716	-	427	11 268	100.0	Royaume-Uni
15 640	21 709	11	6 861	44 222	95.0	Europe
472	18	18	83	592	100.0	Moyen Orient et Afrique
2 952	-	-	18 635	21 587	96.5	Asie et Océanie
406	484	18	908	1 816	53.6	Amérique Central et du Sud
78	-	-	-	78	100.0	États-Unis, Atlantique
-	-	11	-	11	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	4	4	6.2	États-Unis, Pacifique
-	-	-	-	-	0.0	Amérique du Nord, n.d.a.
23 673	28 927	58	26 919	79 577	95.2	Total
Matériel de transport & communication						
6 815	20 542	-	239	27 595	77.0	Royaume-Uni
104 105	126 507	900	9 045	240 557	61.3	Europe
497	1 285	24	82	1 888	61.1	Moyen Orient et Afrique
18 649	92	-	454 666	473 407	20.3	Asie et Océanie
973	5 098	642	338	7 051	50.3	Amérique Central et du Sud
754	-	-	-	754	94.6	États-Unis, Atlantique
-	-	1 527	-	1 527	100.0	États-Unis, Grands Lacs
-	-	-	261	261	4.4	États-Unis, Pacifique
158	-	-	-	158	5.1	Amérique du Nord, n.d.a.
131 950	153 524	3 092	464 630	753 197	36.1	Total
Machinerie et équipement, n.d.a.						
19 475	86 493	20	2 719	108 707	90.5	Royaume-Uni
110 181	370 193	14 697	14 594	509 664	85.9	Europe
2 956	2 026	4 308	447	9 736	44.9	Moyen Orient et Afrique
34 694	1 966	17 258	82 681	136 599	74.1	Asie et Océanie
2 321	5 347	673	83	8 424	79.4	Amérique Central et du Sud
1 810	-	-	-	1 810	82.1	États-Unis, Atlantique
-	1	1 939	-	1 940	58.0	États-Unis, Grands Lacs
19	303	-	8 540	8 862	4.1	États-Unis, Pacifique
63	-	-	-	63	38.2	Amérique du Nord, n.d.a.
171 519	466 330	38 893	109 063	785 806	82.9	Total

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

FIGURE 4.6

**Commodities Loaded and Unloaded, Tonnages by Region:
International Shipping, 1986 (Concluded)**

Commodity	LOADINGS - CHARGEMENTS					
	Canada		Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique
	Total Tonnage Tonnage Total	Containerized Conteneurisé				
(t)	(%)	(t)	(t)	(t)	(t)	
Miscellaneous cargo, n.e.s.						
United Kingdom	50 524	99.0	6 508	43 292	-	724
Europe	158 115	92.8	33 859	122 730	-	1 525
Middle East and Africa	17 236	38.6	1 405	14 622	1 162	48
Asia and Oceania	38 840	59.7	14 988	9 889	5 073	8 890
Central and South America	11 641	65.8	4 203	6 461	20	958
United-States, Atlantic	15 917	53.4	15 851	64	2	-
United-States, Great Lakes	15 931	54.7	-	4 068	11 863	-
United-States, Pacific	2 788	54.6	4	-	-	2 784
North America, n.e.s.	5 227	85.8	4 294	933	-	-
Total	316 220	81.4	81 110	202 059	18 120	14 930
Grand Total	144 560 692	3.5	16 840 483	48 852 610	9 724 650	69 142 949

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 4.6

**Marchandises chargées et déchargées, tonnages selon la région:
Transport maritime international, 1986 (Fin)**

UNLOADINGS - DECHARGEMENTS						
Atlantic Atlantique	St. Lawrence St. Laurent	Great Lakes Grands Lacs	Pacific Pacifique	Canada		Marchandise
				Total Tonnage Total	Containerized Conteneurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Fret divers, n.d.a.
12 436	61 488	-	1 292	75 216	99.2	Royaume-Uni
60 991	238 907	1 104	6 780	307 782	93.7	Europe
3 367	1 343	38	371	5 119	95.7	Moyen Orient et Afrique
57 711	1 659	-	120 537	179 907	97.9	Asie et Océanie
2 898	11 959	1 363	734	16 954	80.4	Amérique Central et du Sud
12 679	23 214	-	109	36 002	13.5	États-Unis, Atlantique
-	-	2 087	-	2 087	94.5	États-Unis, Grands Lacs
186	413	-	345	943	69.5	États-Unis, Pacifique
210	-	-	-	210	91.2	Amérique du Nord, n.d.a.
150 477	338 983	4 592	130 168	624 220	90.5	Total
13 013 502	20 034 873	22 616 916	6 346 537	62 011 827	7.7	Grand Total

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

FIGURE 4.7

**Cargo Tonnage Handled, by Foreign Region and Country of Origin and Destination:
International Shipping, 1986 vs 1985**
**Tonnage de la cargaison manutentionnée, selon la région étrangère et le pays
d'origine et de destination: Transport maritime international, 1986 vs 1985**

Country	Region - Région								Pays	
	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné		Containerized Conteneurisé			
	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985		
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	%	%		
Western Europe										Europe Occidentale
United Kingdom	9 065	8 993	7 269	4 920	16 334	13 913	7	9		Royaume-Uni
Netherlands	7 680	8 493	779	612	8 458	9 105	6	4		Pays-Bas
Belgium-Luxemb.	4 041	3 954	1 780	1 999	5 821	5 953	38	38		Belgique-Luxembourg
France	4 353	3 515	489	424	4 842	3 939	8	13		France
Germany West	3 200	3 291	808	975	4 008	4 266	23	20		Allemagne, Ouest
Italy	3 027	2 821	573	809	3 600	3 630	12	9		Italie
Spain	419	959	809	415	1 228	1 374	13	7		Espagne
Portugal	777	388	2	32	779	420	0	6		Portugal
Sweden	369	482	222	198	591	680	46	35		Suède
Norway	339	366	115	445	454	811	1	0		Norvège
Denmark	385	502	25	30	410	532	7	6		Danemark
Finland	376	341	30	59	405	399	0	0		Finlande
Greece	66	97	325	120	391	218	8	11		Grèce
Ireland	65	38	5	43	70	81	17	23		Irlande
Iceland	6	11	2	6	9	17	76	24		Islande
Malta and Gozo	-	--	-	-	-	--	...	-		Malte et Gozzo
Gibraltar	-	28	-	-	-	28	...	-		Gibraltar
Total	34 168	34 279	13 234	11 088	47 402	45 367	13	13		Total
Eastern Europe										Europe Orientale
U.S.S.R.	5 064	5 748	70	53	5 134	5 801	0	0		U.R.S.S.
Black Sea n.e.s.	1 635	807	-	-	1 635	807	-	-		Mer Noire n.d.a.
Germany East	1 008	688	85	6	1 093	693	-	-		Allemagne Est
Yugoslavia	622	890	45	40	667	930	9	7		Yougoslavie
Baltic Sea n.e.s.	543	262	-	-	543	262	-	-		Baltique n.d.a.
Romania	330	84	4	20	334	105	1	5		Roumanie
Bulgaria	266	138	-	-	266	138	1	--		Bulgarie
Poland	98	153	49	50	148	203	21	19		Pologne
Total	9 566	8 770	254	169	9 820	8 939	1	1		Total
Middle East										Moyen-Orient
Saudi Arabia	1 077	419	1 252	25	2 329	445	0	1		Arabie Saoudite
Iran	139	103	776	477	915	580	-	-		Iran
U.A.R.-Egypt	550	869	--	102	550	971	0	0		Egypte, R.A.
Israel	409	337	78	22	487	359	10	10		Israël
Jordan	325	247	-	-	325	247	0	--		Jordanie
Iraq	263	-	-	-	263	-	-	...		Irak
Libya	174	155	-	213	174	368	--	0		Libye
Ethiopia	148	59	-	-	148	59	--	18		Ethiopie
Turkey	106	265	29	29	135	294	1	1		Turquie
Cyprus	81	1	15	--	96	1	2	100		Chypre
Sudan	46	72	-	-	46	72	-	-		Soudan
Syria	33	150	-	-	33	150	-	-		Syrie
Lebanon	20	8	-	-	20	8	0	5		Liban
Emirates, U.Arab	11	10	3	1	14	11	34	14		Emirats, Arabe
Yemen, P.D.R.	12	82	-	-	12	82	-	-		Yémen, R.D.P.
Somali Rep.	8	-	-	-	8	-	-	...		Rép. Somalie
Kuwait	1	6	--	--	1	6	29	2		Koweït
Sultan. of Oman	--	-	-	-	--	-	100	...		Sultanat d'Oman
Bahrain	--	--	-	-	--	--	76	96		Bahrein
Qatar	--	--	-	-	--	--	100	100		Qatar
Djibouti Rep.	-	2	-	-	-	2	...	-		Rép. Djibouti
Total	3 403	2 787	2 154	869	5 557	3 656	1	2		Total

FIGURE 4.7

**Cargo Tonnage Handled, by Foreign Region and Country of Origin and Destination:
International Shipping, 1986 vs 1985 (Continued)**
**Tonnage de la cargaison manutentionnée, selon la région étrangère et le pays
d'origine et de destination: Transport maritime international, 1986 vs 1985 (Suite)**

Country	Region · Région								Pays
	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné		Containerized Conteneurisé		
	1986	1985	1986	1985	1986	1985	1986	1985	
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	%	%	
Other Africa									Autres pays d'Afrique
Nigeria	65	124	1 567	890	1 632	1 014	--	0	Nigeria
South Africa	564	455	531	344	1 095	799	5	5	Afrique du Sud
Morocco	832	922	126	85	958	1 007	--	--	Maroc
Algeria	550	1 100	134	1 000	685	2 099	1	0	Algérie
Tunisia	453	405	1	159	454	565	--	--	Tunisie
Liberia	68	222	277	--	345	222	--	--	Libéria
Guinea	--	6	316	98	316	104	--	--	Guinée
Sierra Leone	--	--	241	--	241	--	--	--	Sierra Leone
Angola	1	7	199	--	200	7	0	--	Angola
Congo	1	1	148	143	149	144	1	--	Congo
Ghana	78	49	--	--	78	49	1	5	Ghana
Senegal	65	213	--	--	65	213	--	--	Sénégal
Mozambique	24	88	41	94	65	182	--	--	Mozambique
Togo	10	24	37	43	47	67	3	0	Togo
Mauritius-Dep.	--	--	30	--	30	--	--	100	Maurice et dép.
Spain Africa	28	--	--	--	28	--	0	43	Afrique espagnole
Ivory Coast	15	17	1	2	16	18	2	7	Côte d'Ivoire
Kenya	9	13	--	--	9	13	0	13	Kenya
Cameroon	6	13	--	--	6	13	2	1	Cameroun
Benin	5	5	--	--	5	5	--	--	Benin
Tanzania	4	18	--	--	4	18	11	1	Tanzanie
Gabon	2	--	--	86	2	86	78	--	Gabon
Zaire	1	3	--	4	1	7	27	46	Zaire
Portug. Africa	--	1	--	--	--	1	--	--	Afrique portugaise
Gambia, The	--	--	--	--	--	--	--	58	Gambie, La
Total	2 783	3 686	3 648	2 948	6 431	6 634	1	1	Total
Asia									Asie
Japan	32 478	33 795	1 267	1 300	33 744	35 094	4	4	Japon
Korea South	5 886	5 280	240	244	6 126	5 524	2	2	Corée du Sud
People R. China	4 167	3 965	68	68	4 234	4 033	1	1	Rep. Pop. Chine
Taiwan	1 658	1 448	181	88	1 839	1 537	22	16	Taiwan
India	930	1 365	41	77	971	1 442	6	3	Inde
Hong Kong	602	777	164	74	766	851	30	16	Hong Kong
Indonesia	615	833	22	29	637	863	4	3	Indonésie
Pakistan	537	663	2	1	539	664	1	0	Pakistan
Philippines	460	310	11	14	472	324	4	3	Philippines
Bangladesh	410	391	11	8	420	398	3	2	Bangladesh
Malaysia	222	356	39	45	262	401	12	7	Malaisie
Singapore	189	162	32	43	220	205	32	23	Singapour
Thailand	182	141	21	20	203	161	23	30	Thaïlande
Sri Lanka	83	47	24	21	107	68	12	19	Sri Lanka
Korea North	31	27	--	--	31	27	--	--	Corée du Nord
Burma	--	1	--	--	--	1	100	100	Birmanie
Portuguese Asia	--	--	--	--	--	--	--	--	Asie portugaise
Viet-Nam	--	9	--	--	--	9	--	--	Viêt-Nam
Total	48 450	49 571	2 121	2 031	50 571	51 603	5	4	Total
Oceania									Océanie
Australia	1 415	1 334	1 209	831	2 624	2 165	7	6	Australie
New Zealand	223	282	44	44	267	327	24	22	Nouv.-Zélande
U.S. Oceania	19	--	--	--	19	--	4	94	Océanie, E.U.
French Oceania	9	26	--	2	9	28	2	0	Océanie Fr.
Fiji	1	1	6	19	6	20	95	8	Fidji
Total	1 666	1 643	1 258	896	2 925	2 539	9	8	Total

FIGURE 4.7

**Cargo Tonnage Handled, by Foreign Region and Country of Origin and Destination:
International Shipping, 1986 vs 1985 (Concluded)**
**Tonnage de la cargaison manutentionnée, selon la région étrangère et le pays
d'origine et de destination: Transport maritime international, 1986 vs 1985 (Fin)**

Country	Region - Région								Pays
	Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné		Containerized Conteneurisé		
	1986 '000 t	1985 '000 t	1986 '000 t	1985 '000 t	1986 '000 t	1985 '000 t	1986 %	1985 %	
South America									Amerique du sud
Brazil	3 115	2 926	2 220	2 400	5 335	5 326	2	2	Bresil
Venezuela	382	760	2 760	2 991	3 141	3 752	1	0	Vénézuela
Chile	356	267	173	161	529	428	1	1	Chili
Colombia	276	135	196	9	472	144	5	11	Colombie
Peru	276	24	2	1	278	25	5	11	Pérou
Argentina	132	40	40	90	172	129	11	4	Argentine
Uruguay	49	15	4	5	53	20	2	8	Uruguay
Guyana	2	2	48	49	51	51	1	1	Guyane
Ecuador	11	37	1	--	12	38	16	2	Equateur
Bolivia	--	--	--	33	--	33	--	--	Bolivie
Surinam	--	--	--	7	--	7	--	--	Surinam
Total	4 599	4 205	5 444	5 748	10 043	9 953	2	2	Total
Central America and Antilles									Amerique centrale et Antilles
Cuba	1 617	1 267	171	106	1 788	1 373	0	1	Cuba
Mexico	562	417	622	1 171	1 184	1 588	0	0	Mexique
Jamaica	114	85	508	569	622	654	4	2	Jamaïque
Trinidad-Tobago	43	43	360	390	403	433	5	4	Trinidad-Tobago
Neth.-Antilles	5	36	348	85	352	122	--	0	Antilles-neerl.
Panama	123	123	108	6	231	128	0	--	Panama
Puerto Rico	184	169	42	7	226	176	9	8	Porto Rico
Virgin Islands	26	44	159	133	185	178	--	--	Iles Vierges
Bermuda	62	17	105	101	167	118	0	1	Bermudes
Barbados	68	32	32	27	100	58	7	13	Barbade
Nicaragua	39	24	12	3	51	27	4	17	Nicaragua
Dominican Rep.	26	18	21	8	47	26	15	38	R. Dominicaine
El Salvador	35	35	4	7	39	42	25	36	Salvador
Costa Rica	36	43	--	3	36	46	7	21	Costa Rica
Guatemala	31	16	--	--	32	16	9	7	Guatemala
Honduras	24	21	5	--	29	21	1	5	Honduras
Bahamas	--	--	21	87	21	88	--	0	Iles Bahamas
Haiti	14	11	--	--	14	11	83	95	Haiti
Leew.-Wind. Is.	11	8	--	--	11	9	16	63	I. Leew.-Wind.
Belize	1	--	5	47	6	47	--	--	Belize
France W. Indie	1	--	--	--	1	--	1	58	Antilles fr.
Total	3 022	2 409	2 523	2 751	5 545	5 161	2	2	Total
United States									Etats-Unis
U.S. Great Lakes	11 465	12 728	23 874	26 161	35 338	38 889	0	0	E.-U. Grands Lacs
U.S. Atl. and Gulf	19 792	17 431	4 705	4 545	24 498	21 975	0	0	E.-U. Atl. et Golfe
U.S. Pacific	4 919	5 367	2 573	2 340	7 492	7 707	1	1	E.-U. Pacifique
U.S. Alaska	469	315	213	133	682	448	0	--	E.-U. Alaska
U.S. Hawaii	182	104	2	2	184	106	1	2	E.-U. Hawai
Total	36 827	35 945	31 366	33 181	68 193	69 126	0	0	Total
Other North America									Autres Amérique du nord
St. Pierre-Miq.	67	123	7	19	74	142	24	13	St. Pierre-Miq.
Greenland	9	3	3	--	12	3	3	12	Groenland
Total	76	126	10	19	86	145	21	13	Total
Grand total	144 561	143 421	62 012	59 701	206 573	203 121	5	4	Grand total

Chapter V: Port Activity

Introductory Note

Of the more than 300 ports in Canada, 20 are key in terms of their share of shipping activity. Every year millions of tonnes of cargo are transported between these ports, as well as to and from foreign countries. While some ports are primarily involved in domestic shipping activities, others ship large volumes of freight the world over, and often figure prominently in both sectors.

In this chapter, Canada's 20 most important ports are considered in terms of the volume of freight handled at their facilities and their overall shares of the total cargo tonnage handled in domestic and international shipping¹. In addition, this chapter contains information on the commodities loaded and unloaded at the top 20 Canadian ports. Tonnage data are tabulated by sector of operation (domestic vs international) for the period 1983 to 1986, and include the proportion of the commodity tonnage handled in containers (see Figure 5.4).

Canada's Leading Ports

Since 1981, Canada's 20 leading ports (based on 1986 data) have consistently handled about three-quarters of Canada's domestic and international cargo tonnage². Total annual freight tonnage registered by these ports fluctuated between a low of about 225 million tonnes and a high of about 263 million tonnes. In 1986, almost 245 million tonnes were handled. About 72% of this total involved international shipping operations, approximately the same proportion as in 1981 (see Figures 5.1 and 5.3).

During 1986, over 40% of the total 328 million tonnes registered in domestic and international shipping were handled at five ports, namely Vancouver, Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier and Thunder Bay. These ports collectively accounted for half the international tonnage and over a quarter (28%) of the domestic tonnage. In contrast, tonnage handled at the ports of Halifax, Québec, Saint John, Prince Rupert and Hamilton (ranking sixth to tenth, respectively) constituted 18% of the total. On a sectoral basis, these latter ports jointly accounted for about a fifth of the total international tonnage and 12% of the total domestic tonnage. Overall, the 10 leading ports collectively accounted for 60% of all cargo tonnes handled during 1986: 40% for the domestic sector and about 70% for the international sector (see Figure 5.2).

The importance of all these ports is closely related to their geographical locations, their accessibility to other modes of transport (i.e., rail or truck) and foreign markets, as well as other considerations such as their proximity to primary and secondary industries.

¹ While data are presented for the 20 leading ports in Figures 5.1, 5.2 and 5.3, only the top 10 ports are discussed in detail.

² Refer to Figure 5.2 for list of ports.

Chapitre V: Activité portuaire

Introduction

Il y a plus de 300 ports au Canada et 20 d'entre eux détiennent des parts importantes du transport maritime. Chaque année, des millions de tonnes de fret sont manutentionnées dans ces ports, qu'il s'agisse de marchandises en provenance ou à destination de l'étranger ou de marchandises transportées entre ces différents ports canadiens. Bien que le transport maritime intérieur soit l'activité principale de certains ports, d'autres expédient d'importantes quantités de fret partout dans le monde et, dans bien des cas, occupent en même temps une place importante dans le secteur intérieur.

Dans le présent chapitre, on fait porter l'analyse sur les 20 ports les plus importants du Canada en présentant des données sur le volume de fret qu'ils manutentionnent et sur leurs parts du trafic maritime total intérieur et international¹. En outre, le présent chapitre comprend des renseignements sur les marchandises chargées et déchargées dans les 20 principaux ports canadiens. Les données sur le tonnage sont totalisées par secteur d'activité (intérieur ou international) pour la période 1983 à 1986 et précisent la proportion conteneurisée du tonnage total (voir figure 5.4).

Principaux ports du Canada

Depuis 1981, les 20 principaux ports du Canada (d'après les chiffres de 1986) ont toujours manutentionné les trois quarts environ du tonnage total de fret intérieur et international du Canada². Le tonnage total du fret dans ces ports a fluctué entre quelque 225 millions de tonnes et quelque 263 millions de tonnes. En 1986, presque 245 millions de tonnes ont été manutentionnées. Le trafic international représentait environ 72% de ce total, soit à peu près la même proportion qu'en 1981 (voir figures 5.1 et 5.3).

Des 328 millions de tonnes manutentionnées dans le cadre du transport maritime intérieur et international en 1986, plus de 40% l'ont été dans cinq ports, soit Vancouver, Sept-Îles, Montréal, Port-Cartier et Thunder Bay. Ces ports ont figuré ensemble pour la moitié du tonnage international et pour plus du quart (28%) du tonnage intérieur. Par contre, les ports de Halifax, Québec, Saint John (N.-B.), Prince Rupert et Hamilton (du sixième au dixième rang au classement général) ont contribué 18% du tonnage total manutentionné. Par secteur, ces derniers ports ont représenté ensemble environ un cinquième du tonnage total international et 12% du tonnage total intérieur. Dans l'ensemble, les 10 principaux ports ont figuré collectivement pour 60% du tonnage total manutentionné en 1986, soit 40% du trafic intérieur et environ 70% du trafic international (voir figure 5.2).

Dans tous les cas, l'importance des ports est étroitement liée à leur situation géographique, à l'accessibilité des autres modes de transport (rail ou route) et des marchés étrangers ainsi qu'à d'autres facteurs, telle la proximité des industries primaires et secondaires.

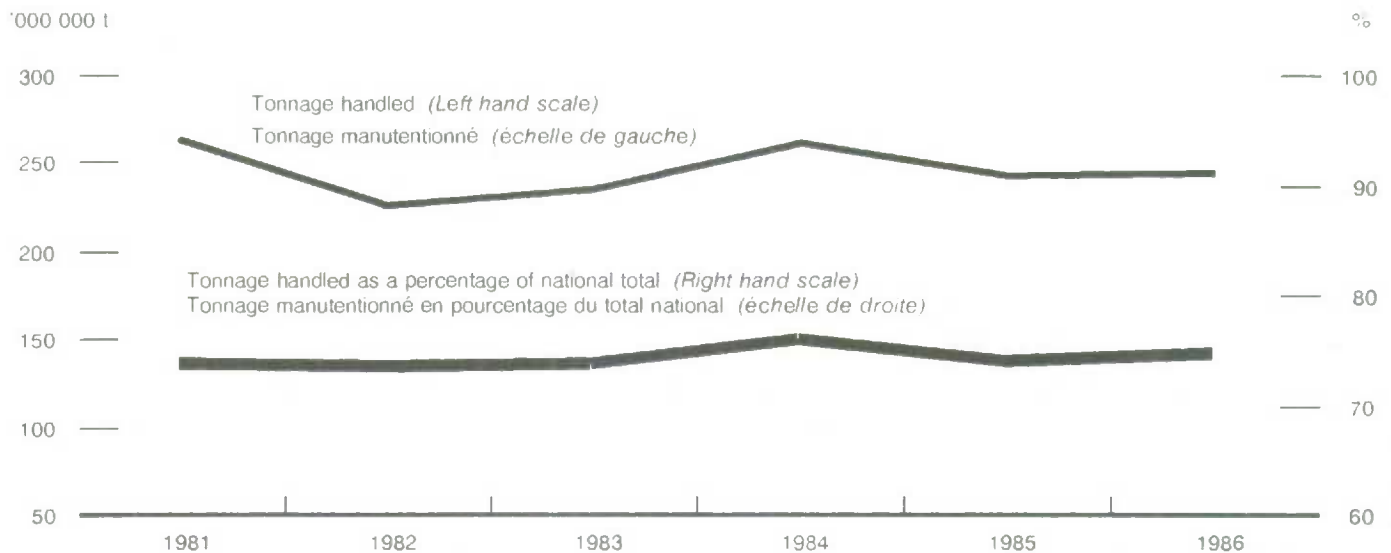
¹ Les données présentées aux figures 5.1, 5.2 et 5.3 portent sur les 20 ports les plus importants, mais seuls les 10 principaux font l'objet d'une analyse détaillée dans le corps du texte.

² Voir la liste des ports à la figure 5.2.

FIGURE 5.1

**Aggregate Tonnage Handled at 20 Leading Canadian Ports,
Percentage Shares of National Total¹: Domestic and International Shipping, 1981-1986**

**Tonnage aggrégé manutentionné aux 20 principaux ports canadiens,
part en pourcentage du total national¹: Transport maritime intérieur et international, 1981-1986**



¹ See Figure 5.2 for list of ports

¹ Voir figure 5.2 pour la liste des ports

Vancouver

Vancouver is by far the most active port in Canada. In 1986, it accounted for more than 17% (about 57 million tonnes) of all cargo tonnage handled in Canada. However, it dominated the international scene considerably more than it did the domestic sector. With about 90% of its cargo tonnage activity involving international operations, Vancouver accounted for more than 25% of the total tonnage handled at Canadian ports in international shipping. Moreover, it loaded about a third (34%) of all cargo tonnage shipped from Canada to foreign destinations during 1986. Principal commodities included coal, wheat, sulphur, potash and barley followed by a host of other goods: miscellaneous chemicals, crude and fabricated wood products, flaxseed and rapeseed.

By comparison, with less than 10% of Vancouver's activities involving domestic operations, the port only accounted for about 4% of the total domestic tonnage transported between Canadian ports during 1986. More than half the domestic tonnage shipped from Vancouver consisted of fuel oil, with the balance comprising mostly gasoline, potash and miscellaneous chemicals. The principal commodities unloaded in Vancouver from other Canadian ports were limestone (almost 40%), sand and gravel (17%), logs and bolts (18%) and woodpulp (13%).

Vancouver

Vancouver est de loin le plus actif des ports du Canada. En 1986, il a figuré pour plus de 17% (quelque 57 millions de tonnes) du tonnage total manutentionné au Canada. Toutefois, sa place est nettement plus prépondérante sur la scène internationale que sur la scène intérieure. Environ 90% du trafic dans le port de Vancouver est de nature internationale et ce port a contribué plus de 25% du tonnage total manutentionné dans les ports canadiens dans le cadre du transport maritime international. De plus, on y a chargé environ le tiers (34%) du tonnage expédié du Canada vers l'étranger en 1986. Les principales marchandises ont été la houille, le blé, le soufre, la potasse et l'orge. Suit un éventail d'autres produits: produits chimiques divers, produits bruts et demi-produits en bois, graines de lin et colza.

Par contre, moins de 10% des activités dans le port de Vancouver avaient trait au trafic intérieur, le port ne détenant que 4% du tonnage intérieur total transporté entre les ports canadiens en 1986. Plus de la moitié du tonnage intérieur expédié de Vancouver était du mazout, le reste étant surtout de l'essence, de la potasse et des produits chimiques divers. Les principales marchandises déchargées à Vancouver en provenance d'autres ports canadiens ont été le calcaire (près de 40%), le sable et le gravier (17%) et les billes et billots (18%) ainsi que la pâte de bois (13%).

FIGURE 5.2

**Cargo Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnage by Sector:
Domestic and International Shipping, 1986**

**Cargaison manutentionnée dans les principaux ports canadiens, tonnage selon le secteur:
Transport maritime intérieur et international, 1986**

	Domestic Intérieur			International			Domestic and International Intérieur et International		
	Loaded	Unloaded	Total	Loaded	Unloaded	Total	Loaded	Unloaded	Total
	Chargé	Déchargé		Chargé	Déchargé		Chargé	Déchargé	
	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t	'000 t
Vancouver	2 183.4	2 267.6	4 451.0	49 826.4	2 938.0	52 764.4	52 009.8	5 205.7	57 215.4
Sept-Îles/Pointe-Noire	3 411.9	656.3	4 068.2	17 657.6	868.3	18 525.9	21 069.5	1 524.7	22 594.1
Montréal/Contrecoeur	1 386.8	5 210.3	6 597.1	6 450.9	8 226.1	14 676.9	7 837.7	13 436.4	21 274.0
Port-Cartier	1 514.8	2 530.7	4 045.5	14 568.8	723.4	15 292.2	16 083.5	3 254.1	19 337.7
Thunder Bay	14 316.8	368.4	14 685.2	2 913.4	88.7	3 002.1	17 230.2	457.1	17 687.3
Halifax	2 591.8	733.4	3 325.2	4 431.9	5 728.0	10 159.9	7 023.7	6 461.4	13 485.1
Québec/Lévis	1 963.7	2 584.4	4 548.2	2 586.3	4 917.9	7 504.2	4 550.1	7 502.3	12 052.4
Saint John	1 123.0	325.9	1 448.8	4 794.7	5 696.2	10 490.9	5 917.7	6 022.1	11 939.8
Prince Rupert	336.3	259.7	596.0	9 973.1	8.6	9 981.7	10 309.4	268.3	10 577.7
Hamilton	97.7	4 594.9	4 692.6	544.7	5 175.5	5 720.2	642.3	9 770.4	10 412.8
Nanticoke	268.1	2 424.8	2 692.8	60.0	5 273.8	5 333.8	328.0	7 698.6	8 026.6
Baie-Comeau	325.9	2 750.3	3 076.2	3 211.1	1 114.5	4 325.6	3 537.0	3 864.8	7 401.8
Sorel	42.8	3 039.3	3 082.0	2 207.5	383.9	2 591.3	2 250.2	3 423.2	5 673.4
Sarnia	1 454.6	375.6	1 830.3	1 188.5	2 282.2	3 470.7	2 643.1	2 657.8	5 300.9
New Westminster	1 077.1	1 497.6	2 574.8	815.5	1 364.9	2 180.4	1 892.6	2 862.5	4 755.1
Sault Ste. Marie	251.0	417.6	668.6	118.8	3 855.4	3 974.2	369.8	4 272.9	4 642.8
Windsor	1 013.3	589.5	1 602.8	861.9	1 124.0	1 985.9	1 875.2	1 713.5	3 588.7
Clarkson	62.9	2 517.7	2 580.6	408.3	172.5	580.8	471.2	2 690.2	3 161.4
Port-Alfred	0.0	106.2	106.2	168.4	2 736.3	2 904.7	168.4	2 842.5	3 010.9
Trois-Rivières	14.2	1 015.1	1 029.3	1 349.0	381.2	1 730.2	1 363.2	1 396.3	2 759.5
Total	33 436.1	34 265.4	67 701.5	124 136.6	53 059.4	177 196.0	157 572.7	87 324.8	244 897.5
All other ports									
Tous autres ports	27 070.0	26 240.8	53 310.8	20 424.1	8 952.5	29 376.5	47 494.1	35 193.2	82 687.3
Grand total	60 506.2	60 506.2	121 012.3	144 560.7	62 011.8	206 572.5	205 066.8	122 518.0	327 584.8

Sept-Îles

Sept-Îles is Canada's second most important port. In 1986, it handled 9% of the total international tonnage, and a little over 3% of the total domestic tonnage. It is also interesting to look at this port in terms of cargoes loaded, as opposed to its total tonnage activity. Sept-Îles accounted for about 12% of all cargo tonnes loaded for foreign countries, and 6% of all tonnes loaded in domestic shipping. The importance in outbound (or loaded) tonnage stems largely from the imposing volumes of iron ore loaded at the port.

In 1986, approximately 82% of Sept-Îles shipping activity was international in scope, down slightly from 1981, when it was 86%.

Montréal

Montréal is Canada's third most active port in terms of cargo tonnes handled, accounting for more than 6% of the total tonnage in 1986.

Sept-Îles

Sept-Îles est le deuxième port en importance du Canada. En 1986, on y a manutentionné 9% du tonnage international total et un peu plus de 3% du tonnage intérieur total. Les statistiques sur la part du tonnage total des chargements détenue par ce port, par opposition à la part du tonnage total manutentionné, sont également révélatrices. Sept-Îles a figuré pour 12% environ du tonnage total des chargements à destination de l'étranger, et pour 6% du tonnage des chargements intérieurs. L'importance de la part du tonnage en départ (ou des chargements) détenue par ce port s'explique en grande partie par les grandes quantités de minerai de fer qu'on y a chargé.

En 1986, environ 82% du trafic dans le port de Sept-Îles était de nature internationale, soit légèrement moins qu'en 1981 (86%).

Montréal

Le port de Montréal occupe le troisième rang au Canada pour ce qui est du tonnage manutentionné, ayant figuré pour plus de 6% du tonnage total en 1986.

With over two-thirds of its tonnage handled in international shipping (up from 55% in 1981), Montréal accounted for about 7% of the total tonnage shipped to and from foreign countries. Relative to the domestic sector, Montréal represented over 5% of the total tonnage handled, with about a third of its activities involving domestic operations. Montréal handles a diversity of goods, encompassing bulk products such as wheat, fuel oil and iron ore, as well as a variety of fabricated and end-products. This port is especially prominent for the large volume of freight handled in containers. In 1986, almost one-quarter of all cargo tonnage handled at its facilities was shipped in containers.

Port-Cartier

Canada's fourth ranking port is Port-Cartier, which in 1986 accounted for almost 6% of the total tonnage handled at Canadian ports. Internationally, its shipping activities made up more than 7% of total tonnage handled, and domestically about 3%.

Port-Cartier's activities were about 80% international during 1986, compared to 87% in 1981. Similarly to Sept-Îles, Port-Cartier's most prominent commodity was iron ore. However, Port-Cartier also received notable volumes of wheat and barley from Thunder Bay.

Plus des deux tiers du tonnage manutentionné à Montréal en 1986 étaient constitués de fret en provenance et à destination de l'étranger (contre 55% en 1981), et ce port détenait environ 7% du tonnage international total. Quant au secteur intérieur, Montréal a manutentionné plus de 5% du tonnage total, environ un tiers de ses activités étant rattachées au trafic intérieur. Montréal manutentionne un éventail de produits, y compris des marchandises en vrac tels le blé, le mazout et le minerai de fer, et divers demi-produits et produits finaux. Ce port se caractérise notamment par l'important volume de fret conteneurisé qu'on y manutentionne. En 1986, près du quart du tonnage total manutentionné à Montréal a été expédié en conteneurs.

Port-Cartier

Le quatrième port en importance du Canada est Port-Cartier qui, en 1986, figurait pour presque 6% du tonnage total manutentionné dans les ports canadiens. Son trafic international représentait plus de 7% du tonnage total manutentionné et son trafic intérieur, environ 3%.

Les activités portuaires à Port-Cartier ont été à caractère international dans une proportion de quelque 80% en 1986, comparativement à 87% en 1981. Tout comme Sept-Îles, Port-Cartier manutentionne principalement du minerai de fer. Toutefois, on y reçoit également d'importants volumes de blé et d'orge en provenance de Thunder Bay.

FIGURE 5.3

Tonnage Handled at Leading Canadian Ports, Percentage Shares by Sector: Domestic vs International Shipping, 1986 vs 1981

Tonnage manutentionné dans les principaux ports canadiens, répartition en pourcentage par secteur: Transport maritime intérieur vs international, 1986 vs 1981

Port	Domestic - Intérieur				International			
	1986	1981	1986	1981	1986	1981	1986	1981
	'000 t	'000 t	%	%	'000 t	'000 t	%	%
Vancouver	4 451	5 090	7.8	9.6	52 764	47 818	92.2	90.4
Sept-Îles/Pointe-Noire	4 068	3 941	18.0	13.8	18 526	24 695	82.0	86.2
Montréal/Contrecoeur	6 597	11 286	31.0	44.6	14 677	13 996	69.0	55.4
Port-Cartier	4 046	3 688	20.9	13.1	15 292	24 443	79.1	86.9
Thunder Bay	14 685	16 341	83.0	83.3	3 002	3 282	17.0	16.7
Halifax	3 325	2 992	24.7	25.1	10 160	8 919	75.3	74.9
Québec/Lévis	4 548	6 241	37.7	35.8	7 504	11 176	62.3	64.2
Saint John	1 449	2 793	12.1	19.7	10 491	11 408	87.9	80.3
Prince Rupert	596	679	5.6	23.6	9 982	2 194	94.4	76.4
Hamilton	4 693	4 090	45.1	39.2	5 720	6 355	54.9	60.8
Nanticoke	2 693	2 419	33.5	33.8	5 334	4 741	66.5	66.2
Baie-Comeau	3 076	1 868	41.6	23.0	4 326	6 261	58.4	77.0
Sorel	3 082	3 057	54.3	49.2	2 591	3 160	45.7	50.8
Sarnia	1 830	3 532	34.5	58.2	3 471	2 533	65.5	41.8
New Westminster	2 575	2 979	54.1	57.6	2 180	2 192	45.9	42.4
Sault Ste. Marie	669	714	14.4	11.5	3 974	5 515	85.6	88.5
Windsor	1 603	1 497	44.7	42.4	1 986	2 032	55.3	57.6
Clarkson	2 581	1 909	81.6	86.3	581	303	18.4	13.7
Port-Alfred	106	397	3.5	9.8	2 905	3 651	96.5	90.2
Trois-Rivieres	1 029	1 188	37.3	47.0	1 730	1 338	62.7	53.0
Total	67 701	76 700	27.6	29.2	177 196	186 011	72.4	70.8
All other ports Tous autres ports	53 311	65 842	64	70	29 377	27 623	36	30
Grand total	121 012	142 542	37	40	206 573	213 633	63	60

Thunder Bay

Fifth in importance, Thunder Bay is especially notable for the large volumes of freight it ships to other Canadian ports, rather than the tonnage it receives. In 1986, for example, Thunder Bay's outbound tonnage represented almost a quarter of Canada's total 60 million tonnes of freight transported in domestic shipping. In the same year, its share of total tonnage unloaded came to less than 1%.

Not surprisingly therefore, in both 1981 and 1986, about 83% of Thunder Bay's tonnage activity involved domestic shipping operations. The principal commodity loaded at Thunder Bay for other Canadian ports was wheat, although barley and coal also constituted important cargoes.

Although international outbound shipping activities were not particularly important at Thunder Bay, during 1986 this port nevertheless accounted for about 23% of the total potash tonnage loaded for foreign countries and for about 17% of the total outbound flaxseed, rapeseed and soya bean tonnage.

Halifax

Halifax ranks as Canada's sixth most important port. In 1986, about 75% of its tonnage activities were international in nature. Halifax serves as an important transfer point for cargoes in transit between the United States and Europe. It sustains important "feeder services" to and from the east coast of the United States and supports the activities of larger ocean-going vessels navigating between Europe and Canada. Halifax is also strategically well located to handle freight shipped along the St. Lawrence River System, serving as a "gateway" to Canada's inland waterways. About a quarter of its operation consists of domestic activities.

In 1986, Halifax handled about 5% of Canada's total international tonnage and about 3% of the total domestic tonnage, yielding an overall share of about 4%. The most important commodity loaded for foreign countries was gypsum, representing almost 57% of the port's total outbound international tonnage. Conversely, crude petroleum dominated international inbound activity, representing over 70% of the port total. Domestically, fuel oil accounted for over half the tonnage loaded in Halifax, followed by gasoline and gypsum at 25% and 17%, respectively. The principal cargoes discharged at Halifax from Canadian ports were gasoline and fuel oil, collectively accounting for over half the port's inbound domestic tonnage. Halifax also handles a host of different commodities domestically, including grains, foodstuffs, crude and fabricated wood materials, ores, as well as coal and related products, although not in quantities as large as those mentioned above.

Québec

Québec ranked as Canada's seventh most important port during 1986, handling close to 4% of total tonnage registered at Canadian ports. Its operations were close to two-thirds international in nature, and it unloaded more freight than it loaded. In 1986, unloadings accounted for about two-thirds of the total tonnage handled in Québec in international shipping, and for about 57% of the total tonnage handled in domestic shipping.

The principal commodities loaded for foreign countries were wheat, iron ore and barley, which collectively represented over 80% of the port total. Relative to the domestic sector, fuel oil and gasoline are by far the most prominent cargoes loaded, accounting for respective shares of about 62% and 37%, or

Thunder Bay

Occupant le cinquième rang, Thunder Bay se démarque plus par l'importante quantité de fret qu'il expédie aux autres ports canadiens que par le tonnage qu'il reçoit. En 1986, par exemple, le tonnage en départ de Thunder Bay équivalait à près du quart des 60 millions de tonnes de fret manutentionnées au Canada dans le cadre du transport maritime intérieur. Cette même année, la proportion du tonnage total déchargée dans ce port était inférieure à 1%.

Il n'est donc pas surprenant de constater qu'en 1981 comme en 1986, environ 83% du tonnage à Thunder Bay découlait du trafic intérieur. La principale marchandise chargée à Thunder Bay à destination d'autres ports canadiens était le blé, bien que l'orge et la houille aient aussi constitué d'importantes cargaisons.

Même si le trafic international en départ n'a pas été particulièrement important à Thunder Bay en 1986, ce port a néanmoins figuré pour environ 23% du tonnage total des chargements de potasse à destination de l'étranger et pour environ 17% du tonnage total en départ de graines de lin, de colza et de fèves de soya.

Halifax

Halifax se classe au sixième rang parmi les ports canadiens les plus importants. En 1986, environ 75% du tonnage manutentionné dans ce port était de nature internationale. Halifax est un point de transbordement important pour le fret transitant entre les États-Unis et l'Europe. Le port approvisionne d'importants "services d'apport" desservant la côte est des États-Unis et reçoit les navires de haute-mer navigant entre l'Europe et le Canada. Halifax est de plus particulièrement bien situé pour manutentionner le fret expédié le long du réseau fluvial du Saint-Laurent, étant en quelque sorte la "porte" des eaux intérieures du Canada. Le quart environ des activités portuaires à Halifax sont liées au trafic intérieur.

En 1986, Halifax a manutentionné environ 5% du tonnage international total du Canada et environ 3% du tonnage intérieur total, pour une part globale de quelque 4%. Le gypse a été la principale marchandise chargée à destination de l'étranger, représentant presque 57% du tonnage international total en départ du port. Par ailleurs, le pétrole brut a dominé les arrivages internationaux, avec plus de 70% du total. Quant au trafic intérieur, les statistiques révèlent que le mazout était la principale marchandise à Halifax, avec plus de la moitié du tonnage total chargé dans ce port, suivi de l'essence et du gypse avec 25% et 17% respectivement. L'essence et le mazout constituaient le gros du fret déchargé en provenance d'autres ports canadiens, figurant collectivement pour plus de la moitié des arrivages intérieurs dans le port. Halifax a aussi manutentionné divers autres produits dans le cadre du trafic intérieur, mais en quantité moindre, notamment des céréales, des produits alimentaires, des produits bruts et demi-produits en bois, du minerai ainsi que de la houille et des produits connexes.

Québec

Québec était le septième port en importance au Canada en 1986, ayant manutentionné près de 4% du tonnage total enregistré dans les ports canadiens. Presque les deux tiers des activités dans ce port étaient de nature internationale, et on y a déchargé plus de fret qu'on y en a chargé. En 1986, les déchargements représentaient environ les deux tiers du tonnage total manutentionné à Québec dans le cadre du transport maritime international, et environ 57% du tonnage total manutentionné dans le cadre du trafic intérieur.

Les principales marchandises chargées à destination de l'étranger ont été le blé, le minerai de fer et l'orge qui, ensemble, représentaient plus de 80% du total du port. Quant au secteur intérieur, les statistiques révèlent que le mazout et l'essence étaient de loin les principales marchandises chargées,

virtually all domestic outbound tonnage during 1986. Wheat, pulpwood, salt and barley were the principal commodities unloaded from other Canadian ports, with a composite share of the total exceeding 80%.

Saint John, New Brunswick

Eighth in importance, Saint John registered a slight shift in the nature of its operations between 1981 and 1986. In 1981, its activity was 80% international while in 1986 it was up to about 88%. However, Saint John accounted for about the same share of the total international tonnage handled at Canadian ports during both these years: about 5%. Relative to the domestic sector, Saint John accounted for only a little over 1% of the total tonnage handled during 1986.

Saint John handled relatively few commodities in domestic shipping, compared to the diversity of goods handled in international shipping. Domestically, fuel oil and gasoline constituted the principal cargoes handled, accounting for over 90% of the total (93% of total loadings and 99% of total unloadings).

These two commodities also figured prominently relative to total international outbound tonnage, with a collective share of 42% in 1986. However, a number of other goods were also shipped to foreign countries, including potash, woodpulp, newsprint and wheat, which registered a composite share of 42%.

By far the single most important freight discharged at Saint John in international shipping was crude petroleum (due in large measure to considerable oil refinery activity adjacent to the port). During 1986, almost 80% of all cargo tonnage unloaded from foreign countries consisted of crude petroleum, with fuel oil accounting for another 13%.

Prince Rupert

Canada's ninth most important port, Prince Rupert, experienced a dramatic shift in the nature of its shipping operations between 1981 and 1986. Its international activity went from about 76% in 1981 to almost 95% in 1986. As previously noted (chapter III), this is almost entirely due to the opening of a new coal terminal on Ridley Island in 1984, which has since been shipping more than 5 million tonnes of coal annually to foreign countries.

Consequently, the proportion of Prince Rupert's activity involving domestic operations fell from about 25% in 1981 to a little over 5% in 1986. Nonetheless, Prince Rupert's proportion of total tonnage handled in domestic shipping was about the same for both 1981 and 1986: less than 1%. In contrast, Prince Rupert figured much more prominently in terms of its international operations in 1986 than in 1981. In 1981, international activity accounted for about 1% of total tonnage; in 1986, almost 5%. International freight tonnage handled at this port grew from a little over 2 million tonnes in 1981 to about 10 million in 1986. Of course, this impact is apparent mostly in terms of outbound tonnage activity at this port. In terms of tonnage discharged internationally, no major changes were observed between 1981 and 1986.

représentant respectivement environ 62% et 37% du total, soit la quasi-totalité du tonnage intérieur en départ en 1986. Le blé, le bois à pâte, le sel et l'orge ont été les principales marchandises déchargées en provenance d'autres ports canadiens, représentant collectivement plus de 80% du total.

Saint John, Nouveau-Brunswick

Huitième en importance, Saint John est un port où la répartition des activités entre les deux secteurs a légèrement changé entre 1981 et 1986. Les activités dans ce port étaient de nature internationale dans une proportion de 80% en 1981 et d'environ 88% en 1986. Toutefois, Saint John détenait à peu près la même part du tonnage international total manutentionné dans les ports canadiens au cours de ces deux années, soit quelque 5%. Pour ce qui est du secteur intérieur, Saint John a contribué pour un peu plus de 1% du tonnage total manutentionné en 1986.

Les marchandises manutentionnées à Saint John dans le cadre du trafic intérieur sont relativement moins nombreuses comparativement à la diversité des produits manutentionnés dans le cadre du transport maritime international. À l'échelle intérieure, le mazout et l'essence étaient les principales marchandises manutentionnées, ayant représenté bien au-delà de 90% du total (93% des chargements totaux et 99% des déchargements totaux).

Ces deux produits figuraient également en bonne place pour ce qui est du tonnage international total en départ, avec une part collective de 42% en 1986. Toutefois, un certain nombre d'autres produits ont également été expédiés à l'étranger, notamment la potasse, la pâte de bois, le papier journal et le blé qui, ensemble, constituaient 42% du total.

Le pétrole brut est de loin la principale marchandise déchargée à Saint John dans le cadre du transport maritime international (ce qui est dû dans une large mesure à la proximité des raffineries du pétrole). En 1986, le pétrole représentait près de 80% du tonnage des arrivages de l'étranger et le mazout, un autre 13%.

Prince Rupert

Prince Rupert, neuvième port canadien en importance, a vu la nature de ses activités portuaires changer du tout au tout entre 1981 et 1986. La part de ses activités représentée par le trafic international est passée de quelque 76% en 1981 à presque 95% en 1986. Comme il a été dit plus haut (chapitre III), ce revirement est dû presque entièrement à l'ouverture d'un nouveau terminal houillier à Ridley Island en 1984, qui expédie depuis plus de 5 millions de tonnes de houille chaque année vers l'étranger.

Par conséquent, la proportion des activités de Prince Rupert liée au trafic intérieur a chuté, de quelque 25% en 1981 à un peu plus de 5% en 1986. Néanmoins, la part de Prince Rupert du tonnage total manutentionné dans le cadre du transport maritime intérieur est demeurée à peu près la même en 1986 par rapport à 1981, soit moins de 1%. Cependant, Prince Rupert figura en bien meilleure place en 1986 qu'en 1981 pour ce qui est du trafic international. En 1981, le trafic international à Prince Rupert représentait environ 1% du tonnage total, contre presque 5% en 1986. Le tonnage du fret à destination de l'étranger manutentionné dans ce port est passé de un peu plus de 2 millions de tonnes en 1981 à presque 10 millions de tonnes en 1986. Bien entendu, l'augmentation s'observe surtout au niveau du tonnage en départ dans ce port. Quant au tonnage des déchargements internationaux, aucun changement important n'a été observé entre 1981 et 1986.

In 1986, Prince Rupert shipped over 6 million tonnes of coal, accounting for some two-thirds of all cargo tonnes shipped internationally. Wheat and barley accounted for about another 20% of the total cargo tonnage loaded, and lumber and timber for about 6%.

En 1986, Prince Rupert a expédié plus de 6 millions de tonnes de houille, représentant environ les deux tiers du tonnage total de fret qu'il a expédié vers l'étranger. Le blé et l'orge constituaient un autre 20% du fret total chargé, et le bois de construction et le bois brut, quelque 6%.

Hamilton

Hamilton was Canada's tenth ranking port in 1986, with a 3% share of total international tonnage and a 4% share of total domestic tonnage. Overall, Hamilton accounted for 3% of the total tonnage handled in both sectors during 1986.

In the same year, about 55% of all cargo tonnage handled at the port of Hamilton involved international operations, compared to 61% in 1981.

The volume of freight unloaded at Hamilton far exceeds that of loaded freight: almost 98% of its total domestic tonnage and over 90% of its international tonnage. This is largely due to the presence of Hamilton's steel factories, which consume large quantities of iron ore and coal. In 1986, ore needs were supplied primarily from domestic shipping operations: over 4 million tonnes were shipped, accounting for about 93% of the total domestic tonnage unloaded at the port. About a million tonnes of ore came from foreign countries (mostly the U.S. Great Lakes) representing about a fifth of total international unloadings.

In contrast, virtually all of Hamilton's 1986 coal cargo came from international shipping operations. With a total volume of 3.5 million tonnes, coal accounted for more than two-thirds of the total tonnage unloaded in Hamilton from foreign countries (again, mostly U.S. Great Lakes ports).

Hamilton

Le port de Hamilton occupait le dixième rang au Canada en 1986, avec 3% du tonnage total international et 4% du tonnage total intérieur. Dans l'ensemble, Hamilton figurait pour 3% du tonnage total manutentionné dans les deux secteurs en 1986.

Cette même année, le trafic international à Hamilton représentait environ 55% du tonnage total du fret manutentionné dans ce port, comparativement à 61% en 1981.

Les déchargements à Hamilton sont beaucoup plus importants que les chargements, représentant presque 98% de son tonnage total intérieur et plus de 90% de son tonnage international. Cela est dû en grande partie à la présence des aciéries de Hamilton qui utilisent de grande quantité de minerai de fer et de houille. En 1986, les besoins en minerai ont été en grande partie satisfaits par les expéditions intérieures, qui représentaient plus de quatre millions de tonnes ou quelque 93% du tonnage intérieur total déchargé dans ce port. Environ 1 million de tonnes de minerai, soit à peu près le cinquième du total des déchargements internationaux, provenaient de l'étranger (surtout de la région américaine des Grands Lacs).

Par contre, effectivement toute la houille manutentionnée dans le port de Hamilton en 1986 provenait de l'étranger. Avec 3.5 millions de tonnes au total, la houille constituait plus des deux tiers du tonnage total déchargé à Hamilton en provenance de l'étranger (surtout des ports américains sur les Grands Lacs).

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Dechargé	Chargé	Dechargé	Manuten-tionné	Conten-eurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Vancouver						
Animal products, edible	-	532	83 384	28 196	112 111	97.6
Barley	-	-	2 570 427	-	2 570 427	--
Corn	-	-	98	-	98	0.0
Wheat	-	-	5 948 454	-	5 948 454	--
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	296 512	8 162	304 674	38.1
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	81 751	286 069	367 820	57.6
Fodder and feed	-	-	673 217	2 950	676 166	12.1
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	1 874 626	88	1 874 714	1.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	50	-	101 206	14 707	115 963	89.2
Logs and bolts	14 279	411 964	960 073	-	1 386 316	0.1
Pulpwood	83 452	-	1 420 543	35 774	1 539 769	0.1
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	839	29	869	5.4
Textile and textile fabricated material	-	-	5 183	26 448	31 631	95.6
Iron ore, concentrates, scrap	-	1 179	2 951	-	4 131	60.4
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	9 861	48	9 909	97.8
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	786 377	5 022	791 399	0.8
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	24 580	3 528	-	28 108	7.7
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	272	120 182	2 111	122 565	33.0
Coal	59 873	-	18 727 622	43	18 787 537	--
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	465 721	15 861	481 582	--
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	70 475	0	70 475	89.8
Clay & crude refractory materials n.e.s.	45	-	215	298	558	68.9
Limestone	-	878 923	185 338	-	1 064 261	0.0
Sand and gravel	1 361	381 223	4	513 250	895 837	--
Gypsum	6 037	-	34 201	81 440	121 678	0.0
Phosphate rock	-	-	1	768 218	768 219	--
Salt	-	-	102	322 226	322 327	0.1
Sulphur	-	-	5 772 315	-	5 772 315	--
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	862	6 301	1 950	2 475	11 589	27.1
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	190 967	3 685	194 653	12.2
Lumber & sawn timber	41 759	97 835	2 067 841	7 157	2 214 592	13.3
Woodpulp	1 300	285 022	1 015 543	9 630	1 311 495	10.3
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	103 452	28 475	131 927	7.7
Newsprint	-	148 241	73 011	622	221 875	27.8
Paper and paperboard, n.e.s.	509	-	57 173	8 439	66 121	66.2
Extracts of animal & vegetable origins	50	-	261 497	3 017	264 564	2.7
Potassium chloride (potash)	-	-	3 221 148	-	3 221 148	--
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	241 422	-	1 470 984	64 063	1 776 469	5.3
Gasoline	553 943	-	420 179	-	974 122	0.0
Fuel oil	1 114 557	2 540	528 510	58 322	1 703 929	--
Petroleum and coal products, n.e.s.	107	-	66 206	8 892	75 206	1.1
Iron, steel and alloys	41 594	1 361	4 623	185 817	233 395	8.9
Non-ferrous metals	-	-	73 648	7 355	81 002	60.6
Metal fabricated basic products	9 561	150	605	44 036	54 351	62.0
Cement and concrete basic products	-	19 930	34 315	9 523	63 768	4.5
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	978	38 983	39 961	96.9
Misc. fabricated materials, n.e.s.	57	-	8 310	26 661	35 028	88.5
Transportation & communication equipment	262	227	5 697	90 302	96 487	88.6
Machinery and equipment, n.e.s.	1 412	182	11 174	100 324	113 092	72.8
Miscellaneous cargo, n.e.s.	10 883	7 169	13 363	129 314	160 730	85.8
Total	2 183 376	2 267 631	49 826 381	2 938 031	57 215 419	3.4

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Vancouver
91 027	97.4	80 080	97.5	81 164	94.7	Produits du règne animal, comestible
1 358 507	0.0	1 892 854	0.2	2 166 224	--	Orge
4 012	0.1	115	0.0	99	0.0	Mais
6 377 371	--	6 802 707	--	7 252 330	--	Blé
313 238	35.2	657 822	20.3	672 354	25.1	Grains et produits de céréales, n.d.a.
323 036	50.5	358 892	48.0	296 661	51.2	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
500 061	13.9	549 813	8.6	543 663	6.7	Fourrage et aliments pour animaux
1 634 232	1.1	1 746 118	0.4	1 293 243	0.3	Graines de lin et colza, fèves de soya
123 911	64.8	160 283	53.5	105 369	59.1	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
675 039	0.3	1 587 289	--	1 950 455	--	Billes et billots
1 491 420	0.4	1 882 629	0.1	1 937 777	0.2	Bois à pâte
39	0.0	147	20.2	1 525	1.5	Matières de bois brute, n.d.a.
23 376	76.2	12 111	96.8	16 078	77.2	Textiles et demi-produits en textile
14 242	13.8	4 631	34.3	22 728	50.5	Minéral de fer, conc., ferrailles
12 866	81.3	2 968	0.0	7 661	46.5	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
854 103	0.2	726 234	0.6	722 914	1.7	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
27 136	4.1	29 636	31.8	31 218	3.5	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
114 372	22.7	74 371	27.9	109 163	22.9	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
18 205 355	--	19 474 218	--	15 592 995	--	Houille
228 929	--	62 361	--	511 367	--	Pétrole brut et prod. bruts connexes
62 496	72.0	64 845	77.7	71 776	74.2	Amiante non-ouvré, brut & fibre
18 292	1.3	609	0.0	15 114	0.3	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
889 807	--	850 483	--	730 837	0.0	Calcaires
916 780	0.1	1 231 059	0.0	2 001 564	0.0	Sable et gravier
17 604	0.0	4 082	0.0	19 051	0.0	Gypse
826 356	0.0	772 545	0.0	673 779	0.0	Roche phosphatée
351 901	--	316 260	--	306 464	--	Sel
5 362 459	0.4	5 839 602	0.0	4 688 416	0.0	Soufre
19 693	7.7	63 402	1.8	27 711	5.4	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
178 403	8.7	141 427	3.3	166 114	5.5	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
2 212 686	15.8	2 086 974	10.9	2 475 078	3.8	Bois de construction & sciage
1 155 964	7.3	875 240	3.2	1 240 694	2.1	Pâte à bois
180 633	4.6	148 765	5.6	170 329	5.8	Demi-produits en bois, n.d.a.
234 483	21.2	204 262	27.5	246 530	20.5	Papier journal
78 995	21.0	78 554	17.5	70 533	12.1	Papier et carton, n.d.a.
226 781	2.5	248 968	3.9	214 440	5.0	Extraits d'origine animale & végétale
2 839 197	0.7	4 067 106	--	3 284 464	--	Chlorure de potassium (potasse)
2 608 405	1.9	2 158 018	1.9	1 666 344	2.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
1 242 617	--	968 792	0.0	940 843	--	Essence
1 860 184	--	1 730 972	--	1 487 050	0.0	Mazout
1 751 221	0.4	451 737	0.1	568 109	0.1	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
238 960	13.6	132 537	27.2	84 095	26.0	Fer, acier et alliages
108 101	53.2	105 458	51.8	101 063	31.0	Métaux non-ferreux
28 060	83.4	49 403	54.8	40 119	51.0	Demi-produits de base en métal
65 699	1.4	56 328	2.4	167 054	0.9	Ciment et produit de base en béton
39 703	81.8	37 410	78.0	54 017	47.1	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
7 850	97.7	10 880	99.9	6 946	97.4	Demi-produits divers, n.d.a.
96 840	61.7	68 582	81.3	55 349	87.0	Matériel de transport & communication
126 480	59.7	120 386	58.7	96 807	59.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
109 279	62.0	82 090	72.7	103 287	55.8	Fret divers, n.d.a.
56 228 199	2.9	59 072 054	2.3	55 088 967	2.1	Total

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

FIGURE 5.4

Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnes:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Sept-Îles/Pte.-Noire						
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	3 403 165	28 200	17 448 634	23 219	20 903 219	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	0.0
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	87 083	15 250	-	102 333	0.0
Coal	-	81 913	180 804	297 123	559 840	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	-	-	-	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	144 748	144 748	0.0
Limestone	-	-	-	42 421	42 421	0.0
Sand and gravel	791	-	-	-	791	0.0
Salt	-	10 970	-	-	10 970	0.0
Sulphur	-	-	-	41 987	41 987	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	34 436	34 436	0.0
Lumber & sawn timber	10	-	-	-	10	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	14	-	-	-	14	0.0
Gasoline	-	46 877	-	-	46 877	0.0
Fuel oil	4	378 476	-	28 573	407 053	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	60	16 000	-	234 842	250 902	0.0
Iron, steel and alloys	-	1 484	12 886	20 992	35 361	0.0
Metal fabricated basic products	60	5	-	-	65	0.0
Cement and concrete basic products	27	3 372	-	-	3 399	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	22	25	-	-	47	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	683	268	-	-	951	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	7 066	1 640	-	-	8 705	0.0
Total	3 411 902	656 311	17 657 574	868 341	22 594 128	0.0
Montreal/Contrecoeur						
Animal products, edible	-	-	42 721	21 567	64 288	82.2
Barley	-	279 331	204 377	163	483 871	--
Corn	-	38 099	27 314	82 910	148 323	8.0
Wheat	-	1 794 394	1 559 137	140	3 353 672	0.1
Cereal grains and related prod., n.e.s.	244	13 532	101 269	33 542	148 586	47.1
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	2 508	-	358 654	844 016	1 205 178	65.8
Fodder and feed	25	8 346	20 116	5 514	34 000	75.4
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	26 805	706	27 511	93.2
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	114 634	30 519	145 153	95.2
Logs and bolts	-	-	37 211	-	37 211	90.2
Pulpwood	-	-	1 341	18	1 358	29.6
Crude wood materials, n.e.s.	113	-	168	1 402	1 683	4.8
Textile and textile fabricated material	-	-	12 947	84 706	97 654	67.7
Iron ore, concentrates, scrap	930	421 147	329 458	895 681	1 647 216	0.4
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	5 084	50 963	56 047	29.4
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	56 528	7 764	64 292	0.0
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	42 981	133	43 113	19.4
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	982	218 580	328 786	548 349	10.3
Coal	-	59 993	-	83 688	143 681	--
Crude petroleum and related crude prod.	241 654	773	636 680	181 415	1 060 522	0.1
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	176 507	970	177 477	79.3

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages: transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
-	0.0	-	0.0	304	0.0	Sept-îles/Pte.-Noire
20 636 890	0.0	21 747 867	0.0	18 988 570	0.0	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
-	0.0	25 190	0.0	-	0.0	Mineral de fer, conc., ferrailles
-	0.0	22 438	0.0	-	0.0	Mineral d'aluminium, concentrés, rebuts
99 148	0.0	81 660	0.0	159 994	0.0	Mineral de zinc, concentrés, rebuts
696 047	0.0	359 653	0.0	433 033	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
-	0.0	113 236	0.0	-	0.0	Houille
130 550	0.0	111 598	0.0	88 939	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
12 453	0.0	-	0.0	-	0.0	Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.
73	0.0	3 417	0.0	1 005	0.0	Calcaires
18 766	0.0	10 800	0.0	12 996	0.0	Sable et gravier
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Sel
25 242	0.0	-	0.0	-	0.0	Soufre
-	0.0	131	0.0	284	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
60	0.0	1 032	0.0	763	0.0	Bois de construction & sciage
-	0.0	5	0.0	635	0.0	Demi-produits en bois, n.d.a.
1	0.0	56 178	0.0	4 057	0.0	Papier et carton, n.d.a.
39 372	0.0	44 029	0.0	56 528	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
343 286	0.0	416 391	0.0	337 911	0.0	Essence
308 110	0.0	130 874	0.0	45 168	0.0	Mazout
5 991	0.0	14 729	0.0	7 510	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
210	0.0	268	0.0	1 324	0.0	Fer, acier et alliages
4 655	0.0	10 853	0.0	2 459	0.0	Demi-produits de base en métal
-	0.0	2	0.0	-	0.0	Ciment et produit de base en béton
368	0.0	978	0.0	2 509	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
1 289	0.0	2 260	0.0	3 269	0.0	Matériel de transport & communication
9 584	0.0	10 319	0.0	18 620	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
						Fret divers, n.d.a.
22 332 096	0.0	23 163 906	0.0	20 165 877	0.0	Total
						Montréal/Contrecoeur
55 817	71.6	73 782	71.9	106 701	54.1	Produits du règne animal, comestible
184 998	0.0	737 551	--	842 250	0.0	Orge
64 566	0.0	112 766	1.4	70 198	3.7	Mais
4 254 619	--	4 981 605	--	5 584 065	--	Blé
136 125	47.8	146 113	30.2	100 215	37.5	Grains et produits de céréales, n.d.a.
1 115 600	65.2	1 145 839	59.1	1 029 215	67.9	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
71 412	31.8	43 966	35.4	12 366	93.4	Fourrage et aliments pour animaux
19 665	39.0	6 196	47.3	3 447	82.9	Graines de lin et colza, fèves de soya
150 111	95.4	167 431	90.3	183 352	82.5	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
25 317	0.0	9 025	0.0	14 216	99.8	Billes et billots
7 013	21.4	1 988	0.0	2 750	0.0	Bois à pâte
1 951	2.6	2 374	4.4	296	32.3	Matières de bois brute, n.d.a.
77 556	85.2	75 918	72.1	72 454	70.2	Textiles et demi-produits en textile
1 411 645	1.0	1 388 263	0.8	1 320 032	0.2	Mineral de fer, conc., ferrailles
47 684	39.2	66 174	23.3	35 847	19.1	Mineral d'aluminium, concentrés, rebuts
86 197	94.0	55 187	98.1	45 572	83.7	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
12 779	0.0	9 515	0.0	7 331	0.0	Mineral de zinc, concentrés, rebuts
276 726	11.7	234 044	10.1	201 317	11.7	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
137 295	0.1	152 539	0.2	63 181	0.6	Houille
1 633 145	0.1	2 860 312	--	2 744 197	--	Pétrole brut et prod. bruts connexes
180 444	68.3	167 406	83.0	170 688	80.3	Amiante non-ouvré, brut & fibre

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Montréal/Contrecoeur						
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	1 957	4 485	6 442	45.4
Limestone	-	-	68	478	546	0.0
Sand and gravel	-	-	4 123	18 530	22 653	34.7
Gypsum	-	518 801	-	-	518 801	0.0
Phosphate rock	-	-	-	187 586	187 586	0.0
Salt	660	692 287	622	255 515	949 083	0.1
Sulphur	-	-	18	14	32	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	244	-	68 092	62 253	130 588	28.5
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	14 314	740	21 448	959	37 462	59.3
Lumber & sawn timber	6 907	-	115 229	11 766	133 902	76.3
Woodpulp	-	-	134 216	9 873	144 089	80.2
Wood fabricated materials, n.e.s.	19	-	23 120	23 180	46 319	65.7
Newsprint	-	-	37 810	22	37 832	87.7
Paper and paperboard, n.e.s.	3 803	-	54 322	105 786	163 912	90.3
Extracts of animal & vegetable origins	-	339	55 685	11 307	67 331	16.0
Potassium chloride (potash)	-	22 226	183 703	1 611	207 541	0.4
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	428	65 501	473 791	907 190	1 446 911	50.4
Gasoline	154 037	418 633	1 094	575 951	1 149 715	0.1
Fuel oil	739 851	838 202	225 354	930 337	2 733 743	0.1
Petroleum and coal products, n.e.s.	21 064	1 161	75 981	126 725	224 931	5.3
Iron, steel and alloys	1 330	-	75 952	711 116	788 398	36.7
Non-ferrous metals	60	-	164 866	128 243	293 169	85.6
Metal fabricated basic products	1 433	19	17 598	75 326	94 376	86.7
Cement and concrete basic products	9 327	23 613	297 978	303 654	634 572	0.5
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	140	-	29 414	176 610	206 164	94.8
Misc. fabricated materials, n.e.s.	305	-	4 245	28 927	33 477	98.6
Transportation & communication equipment	721	26	59 733	150 389	210 869	89.9
Machinery and equipment, n.e.s.	3 449	1 187	159 905	459 743	624 284	87.8
Miscellaneous cargo, n.e.s.	183 230	10 968	192 018	303 906	690 122	91.1
Total	1 386 797	5 210 300	6 450 854	8 226 086	21 274 036	23.5
Port Cartier						
Barley	-	920 414	1 023 287	101 681	2 045 383	0.0
Corn	-	74 332	177 726	82 201	334 259	0.0
Wheat	-	1 401 903	1 493 789	75 188	2 970 880	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Fodder and feed	-	-	31 121	18 609	49 730	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	47 765	71 955	-	119 720	0.0
Pulpwood	-	-	-	-	-	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	1 508 164	-	11 767 655	-	13 275 819	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Coal	-	-	-	-	-	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	100 872	100 872	0.0
Limestone	-	-	-	97 721	97 721	0.0
Sand and gravel	-	-	-	-	-	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	46 487	46 487	0.0
Lumber & sawn timber	-	-	-	-	-	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Gasoline	-	3 291	-	-	3 291	0.0
Fuel oil	-	82 926	-	41 366	124 292	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port	Marchandise
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International			
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized		
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé		
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)		
Montréal/Contrecoeur							
7 000	54.9	11 662	56.0	5 026	96.3		Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
783	0.0	1 961	82.0	40	0.0		Calcaires
658	98.7	16 875	2.0	7 802	3.6		Sable et gravier
586 396	0.0	575 837	--	411 115	--		Gypse
144 853	0.0	163 378	--	29 774	0.0		Roche phosphatée
799 843	0.1	768 777	0.1	707 744	0.1		Sel
--	0.0	38	0.0	--	0.0		Soufre
86 016	47.1	96 626	47.0	84 960	34.0		Minéraux non-métalliques, n.d.a.
25 055	83.8	32 219	67.5	11 941	94.2		Déchets et rebuts divers, n.d.a.
137 266	65.8	147 848	75.4	137 496	83.0		Bois de construction & sciage
93 421	63.3	68 912	66.1	132 264	81.1		Pâte à bois
32 522	75.7	40 550	51.2	28 057	70.1		Demi-produits en bois, n.d.a.
18 487	88.8	13 019	48.5	22 738	71.1		Papier journal
152 192	86.3	152 601	89.3	100 102	76.2		Papier et carton, n.d.a.
67 182	14.5	72 522	13.6	90 084	12.6		Extraits d'origine animale & végétale
273 862	0.2	356 955	0.2	130 652	0.5		Chlorure de potassium (potasse)
1 459 478	44.9	1 297 079	45.7	1 113 802	42.7		Produits chimiques divers, n.d.a.
1 198 390	--	1 068 447	--	1 443 345	--		Essence
2 500 464	--	3 338 994	--	3 158 573	--		Mazout
444 592	3.1	192 337	7.2	224 803	4.5		Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
612 855	45.1	687 137	39.1	472 458	46.7		Fer, acier et alliages
350 264	70.7	413 601	61.2	379 912	69.1		Métaux non-ferreux
171 646	70.4	159 394	64.4	88 539	79.9		Demi-produits de base en métal
285 015	1.3	204 860	2.0	45 724	4.4		Ciment et produit de base en béton
147 117	90.8	126 130	93.2	130 310	82.9		Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
39 266	91.6	29 308	97.4	34 518	97.1		Demi-produits divers, n.d.a.
194 532	93.2	223 869	89.9	173 868	88.9		Matériel de transport & communication
543 639	82.9	503 430	85.6	399 602	82.2		Machinerie et équipement, n.d.a.
583 303	80.5	582 855	87.7	559 654	91.9		Fret divers, n.d.a.
20 906 765	20.9	23 785 215	17.7	22 734 593	16.8		Total
Port Cartier							
61 216	0.0	389 471	0.0	347 235	0.0		Orge
1 538 643	0.0	1 297 951	0.0	1 649 186	0.0		Mais
3 607 575	0.0	5 772 687	0.0	5 641 204	0.0		Blé
23 808	0.0	118 134	0.0	--	0.0		Grains et produits de céréales, n.d.a.
518 191	0.0	32 056	0.0	--	0.0		Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
--	0.0	--	0.0	--	0.0		Fourrage et aliments pour animaux
114 605	0.0	100 136	0.0	10 712	0.0		Graines de lin et colza, fèves de soya
--	0.0	4 530	0.0	--	0.0		Bois à pâte
15 443 424	0.7	13 678 632	0.0	10 225 201	0.0		Minéral de fer, conc., ferrailles
7 000	0.0	25 761	0.0	--	0.0		Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
--	0.0	--	0.0	23 116	0.0		Houille
70 716	0.0	84 163	0.0	58 336	0.0		Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
137 652	0.0	15 870	0.0	--	0.0		Calcaires
20 046	0.0	--	0.0	--	0.0		Sable et gravier
--	0.0	--	0.0	--	0.0		Minéraux non-métalliques, n.d.a.
2 646	0.0	--	0.0	--	0.0		Bois de construction & sciage
82	0.0	--	0.0	--	0.0		Demi-produits en bois, n.d.a.
5 844	0.0	14 361	0.0	3 005	0.0		Essence
124 046	0.0	128 537	0.0	100 275	0.0		Mazout

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Port Cartier						
Petroleum and coal products, n.e.s.	6 000	-	-	153 280	159 280	0.0
Iron, steel and alloys	-	-	3 246	6 029	9 275	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	-	-	-	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	-	-	-	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	10	-	-	-	10	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	595	55	-	-	650	0.0
Total	1 514 769	2 530 686	14 568 779	723 434	19 337 668	0.0
Thunder Bay						
Barley	2 542 409	-	11 164	-	2 553 573	0.0
Corn	-	-	-	-	-	0.0
Wheat	8 649 436	-	298 771	22 488	8 970 696	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	82 589	-	129 147	16	211 752	0.0
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	844	14 172	-	15 016	0.0
Fodder and feed	82 025	-	102 349	-	184 374	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	219 225	-	438 297	-	657 522	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	41 594	-	41 594	0.0
Logs and bolts	-	-	-	-	-	0.0
Textile and textile fabricated material	4 311	-	14 239	-	18 550	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	517 859	-	9 259	-	527 118	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	5 098	-	5 098	0.0
Coal	2 037 154	-	233 490	43 614	2 314 258	0.0
Limestone	-	18 873	-	1 747	20 620	0.0
Sand and gravel	-	14 431	-	-	14 431	0.0
Salt	-	81 914	-	-	81 914	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	35 462	17 712	17 767	70 941	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	3 678	-	-	-	3 678	0.0
Lumber & sawn timber	37 610	-	54 853	-	92 463	0.0
Woodpulp	-	-	45 123	-	45 123	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	974	-	974	0.0
Newsprint	1 338	19	126 703	-	128 060	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Potassium chloride (potash)	102 244	-	1 331 780	-	1 434 024	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	33 584	56 418	37 535	-	127 537	0.0
Gasoline	-	87 185	-	-	87 185	0.0
Fuel oil	-	72 557	-	-	72 557	0.0
Iron, steel and alloys	-	264	-	1 949	2 213	0.0
Non-ferrous metals	-	-	-	700	700	0.0
Metal fabricated basic products	3 291	-	-	-	3 291	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	155	-	12	167	0.0
Transportation & communication equipment	5	237	-	-	242	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	23	1	-	-	24	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	20	27	1 142	415	1 604	0.0
Total	14 316 800	368 386	2 913 402	88 708	17 687 297	0.0
Halifax						
Animal products, edible	2 519	12 109	119 533	110 719	244 880	99.3
Barley	-	31 558	-	-	31 558	0.0
Corn	-	28 361	3 125	10 732	42 217	7.4

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Port Cartier						
117 604	0.0	82 693	0.0	15 956	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
3 188	0.0	3 403	0.0	22 594	0.0	Fer, acier et alliages
22	0.0	-	0.0	-	0.0	Demi-produits de base en métal
-	0.0	2	0.0	-	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
786	0.0	133	0.0	864	0.0	Matériel de transport & communication
-	0.0	330	0.0	3	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
566	0.0	39	0.0	-	0.0	Fret divers, n.d.a.
21 797 660	0.5	21 748 889	0.0	18 097 687	0.0	Total
Thunder Bay						
726 170	0.0	2 127 165	0.0	3 376 862	0.0	Orge
3 703	0.0	5 271	0.0	-	0.0	Mais
10 565 166	0.0	13 826 389	0.0	13 310 833	0.0	Blé
199 084	0.0	271 588	0.0	430 909	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
435	0.0	13 977	0.0	7 507	0.0	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
125 323	0.0	107 535	0.0	392 716	0.0	Fourrage et aliments pour animaux
421 255	4.3	405 575	0.0	487 745	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
34 911	0.0	39 275	0.0	17 854	0.0	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
2 268	0.0	-	0.0	-	0.0	Billes et billots
106 970	0.0	81 383	0.0	61 804	0.0	Textiles et demi-produits en textile
483 336	0.0	1 020 010	0.0	1 441 605	0.0	Minerai de fer, conc., ferrailles
5 019	0.0	-	0.0	-	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
2 102 360	0.0	2 831 060	0.0	2 130 723	0.0	Houille
46 148	0.0	46 896	0.0	10 678	0.0	Calcaires
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Sable et gravier
92 580	0.0	137 461	0.0	102 605	0.0	Sel
41	0.0	65	0.0	159	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
-	0.0	4 102	0.0	-	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
98 948	0.0	60 263	0.0	11 876	0.0	Bois de construction & sciage
129 872	0.0	143 266	0.0	135 135	0.0	Pâte à bois
872	0.0	6 194	0.0	3 973	0.0	Demi-produits en bois, n.d.a.
128 476	0.0	161 585	0.0	136 246	0.0	Papier journal
-	0.0	-	0.0	1 610	0.0	Papier et carton, n.d.a.
1 703 396	0.0	1 786 185	0.0	1 411 316	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
95 378	0.0	116 490	0.0	178 046	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
136 875	0.0	109 425	0.0	99 887	0.0	Essence
116 754	0.0	88 220	0.0	109 800	0.0	Mazout
14 527	0.0	659	0.0	2 379	0.0	Fer, acier et alliages
600	0.0	-	0.0	-	0.0	Métaux non-ferreux
14 727	0.0	79 641	0.0	-	0.0	Demi-produits de base en métal
86	0.0	1 764	0.0	-	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
381	0.0	561	0.0	240	0.0	Matériel de transport & communication
44	37.1	462	0.0	369	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
716	0.0	2 631	0.0	427	0.0	Fret divers, n.d.a.
17 356 423	0.1	23 475 097	0.0	23 863 305	0.0	Total
Halifax						
201 117	94.9	184 428	98.9	156 574	97.9	Produits du règne animal, comestible
11 329	0.0	124 258	0.0	138 925	-	Orge
7 913	17.9	1 114	0.0	96	0.0	Mais

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Halifax						
Wheat	-	152 887	303 057	848	456 792	0.1
Cereal grains and related prod., n.e.s.	256	-	249 191	22 979	272 426	12.4
Msc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	17 018	262	156 094	230 745	404 118	99.8
Fodder and feed	708	3 547	17 675	8 446	30 376	99.7
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	20 764	543	21 307	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	9	5	58 694	23 850	82 558	96.5
Logs and bolts	-	-	10 693	41	10 734	0.0
Pulpwood	-	-	565	2	567	0.0
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	51	272	323	0.0
Textile and textile fabricated material	106	-	16 909	41 064	58 079	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	10 317	3	10 320	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	3 967	2 810	6 777	0.0
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	9 196	367	9 564	0.0
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	4 322	251	4 573	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	20	44	20 761	1 467	22 291	99.8
Coal	-	-	163	51	214	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	105 258	5 880	4 086 874	4 198 013	0.1
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	113 725	257	113 982	98.5
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	32	695	728	0.0
Limestone	-	-	-	-	-	0.0
Sand and gravel	26	-	24	-	51	0.0
Gypsum	437 024	-	2 505 498	-	2 942 522	0.0
Salt	1 380	-	799	20	2 198	76.2
Sulphur	-	-	795	-	795	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	87	1 834	8 762	5 914	16 597	80.5
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	1 031	6 363	970	8 364	89.7
Lumber & sawn timber	29	18	109 558	2 298	111 903	80.1
Woodpulp	-	-	82 486	1 053	83 539	96.3
Wood fabricated materials, n.e.s.	157	-	5 386	1 639	7 181	97.8
Newsprint	111	204	19 858	-	20 173	64.9
Paper and paperboard, n.e.s.	499	9	20 998	87 025	108 530	95.8
Extracts of animal & vegetable origins	-	92	10 726	1 455	12 273	68.4
Potassium chloride (potash)	-	-	127	33	159	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	1 265	14 965	90 216	85 453	191 899	87.4
Gasoline	636 009	178 814	12 368	33 091	860 282	0.5
Fuel oil	1 354 955	193 440	166 559	376 355	2 091 309	-
Petroleum and coal products, n.e.s.	373	7	3 370	1 237	4 988	68.3
Iron, steel and alloys	882	86	26 359	79 163	106 489	80.5
Non-ferrous metals	23	-	56 775	9 412	66 210	97.4
Metal fabricated basic products	27	8	7 822	43 873	51 730	94.6
Cement and concrete basic products	1 401	-	969	201	2 571	58.1
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	297	9	12 837	30 817	43 961	96.7
Misc. fabricated materials, n.e.s.	40	-	4 824	21 354	26 218	0.0
Transportation & communication equipment	20 833	424	51 807	124 320	197 384	37.3
Machinery and equipment, n.e.s.	1 311	213	35 726	149 713	186 963	93.3
Miscellaneous cargo, n.e.s.	114 467	8 225	66 167	129 556	318 415	86.3
Total	2 591 830	733 408	4 431 890	5 727 972	13 485 101	17.4
Quebec/Lévis						
Animal products, edible	-	46	62 721	-	62 768	--
Barley	-	278 277	389 397	5 181	672 855	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Halifax						
454 637	0.0	305 332	0.1	471 862	--	Blé
203 817	10.9	277 037	9.8	187 100	8.5	Grains et produits de céréales, n.d.a.
429 738	92.2	383 252	97.9	316 286	93.7	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
26 214	0.0	24 725	99.9	27 626	99.4	Fourrage et aliments pour animaux
10 952	0.0	9 319	0.0	13 256	86.2	Graines de lin et colza, fèves de soya
51 395	99.0	48 796	98.4	36 062	96.8	Prod. vég. anim. bruts incombust., n.d.a.
8 972	0.0	6 172	0.0	6 653	0.0	Billes et billots
381	99.4	1 144	0.0	595	0.0	Bois à pâte
1 010	99.8	385	98.7	272	94.1	Matières de bois brute, n.d.a.
46 379	99.8	44 228	99.6	32 790	99.6	Textiles et demi-produits en textile
10 418	0.0	10 017	97.7	2 122	0.0	Minéral de fer, conc., ferrailles
9 040	0.0	6 042	0.0	1 337	0.0	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
12 006	0.0	8 870	0.0	4 341	0.0	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
2 934	0.0	5 528	0.0	913	0.0	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
10 293	0.0	17 183	59.3	8 566	99.7	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
179	99.1	198	84.9	46	0.0	Houille
4 458 086	--	3 891 983	--	3 769 478	1.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
60 568	97.7	72 787	95.2	62 822	95.8	Amiante non-ouvré, brut & fibre
776	0.0	247	0.0	241	0.0	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
41	0.0	19	0.0	101	0.0	Calcaires
203	0.0	142	0.0	281	0.0	Sable et gravier
2 979 747	--	2 546 666	--	2 546 716	0.9	Gypse
4 649	92.9	5 841	60.0	4 784	59.5	Sel
--	0.0	--	0.0	19	0.0	Soufre
15 178	66.2	16 735	73.1	25 615	48.3	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
12 675	57.0	7 239	84.3	4 498	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
76 650	79.6	79 449	95.0	78 395	94.5	Bois de construction & sciage
49 677	85.0	50 733	91.5	28 947	56.3	Pâte à bois
5 583	99.4	10 909	98.2	11 440	95.2	Demi-produits en bois, n.d.a.
5 155	94.2	6 059	99.1	12 403	95.7	Papier journal
81 766	96.9	69 103	98.4	52 778	86.4	Papier et carton, n.d.a.
10 677	50.5	9 845	52.9	11 002	72.5	Extraits d'origine animale & végétale
337	0.0	733	0.0	467	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
195 331	73.5	210 096	81.1	181 538	76.8	Produits chimiques divers, n.d.a.
977 010	--	890 497	--	693 294	--	Essence
2 223 074	--	2 452 028	--	1 727 905	--	Mazout
22 486	18.1	11 212	17.0	15 937	12.7	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
112 814	84.4	115 324	80.3	78 238	79.5	Fer, acier et alliages
70 252	94.9	78 558	96.5	57 466	97.7	Métaux non-ferreux
40 635	92.2	37 988	92.5	20 355	95.0	Demi-produits de base en métal
5 484	52.3	56 117	7.7	5 382	85.6	Ciment et produit de base en béton
61 691	98.3	59 258	94.1	47 161	99.7	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
28 062	99.8	21 555	99.8	10 664	98.8	Demi-produits divers, n.d.a.
192 722	44.9	183 931	47.1	141 729	43.4	Matériel de transport & communication
209 816	89.1	196 060	90.4	135 608	89.9	Machinerie et équipement, n.d.a.
297 907	71.9	264 960	77.6	199 714	76.5	Fret divers, n.d.a.
13 697 777	14.7	12 804 101	15.6	11 330 398	14.0	Total
Québec/Lévis						
146 330	0.0	191 263	0.9	114 060	0.0	Produits du règne animal, comestible
429 752	0.0	1 016 621	0.0	2 150 238	0.0	Orge

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Québec/Levis						
Corn	-	30 899	-	132 582	163 481	0.0
Wheat	-	983 279	1 160 139	4 900	2 148 319	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	2 201	-	-	2 201	0.0
Msl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	171	-	171	41.4
Fodder and feed	-	32 400	-	-	32 400	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	13 000	-	-	13 000	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	1 801	-	1 801	95.6
Pulpwood	-	568 071	-	-	568 071	0.0
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Textile and textile fabricated material	-	-	-	-	-	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	555 275	516 821	1 072 096	0.0
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	51 489	6 000	57 489	0.0
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	10 315	-	10 315	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	921	1 766	2 687	0.0
Coal	-	-	-	75 036	75 036	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	136 396	-	3 577 808	3 714 204	0.0
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	2 831	-	2 831	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	7 862	7 862	0.0
Sand and gravel	-	-	-	-	-	0.0
Gypsum	-	8 933	-	-	8 933	0.0
Salt	-	289 263	-	-	289 263	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	1 541	-	1 541	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Lumber & sawn timber	2	-	1 542	1	1 545	0.0
Woodpulp	-	-	2 336	-	2 336	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Newsprint	-	-	93 216	-	93 216	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	19	-	19	0.0
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	11 668	-	11 668	0.0
Potassium chloride (potash)	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	6 569	43 757	49 069	47 653	147 049	-
Gasoline	725 625	69 707	-	30 401	825 733	0.0
Fuel oil	1 215 673	128 216	103 572	463 920	1 911 382	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	15 608	-	-	28 921	44 529	0.0
Iron, steel and alloys	6	-	54	-	60	0.0
Non-ferrous metals	-	-	3	666	669	0.0
Metal fabricated basic products	5	-	0	1	6	0.0
Cement and concrete basic products	130	-	69 227	-	69 357	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	1 394	1 394	0.0
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	5 519	1 343	6 862	2.4
Machinery and equipment, n.e.s.	52	-	9 398	3 207	12 657	3.4
Miscellaneous cargo, n.e.s.	60	-	4 101	12 437	16 597	0.3
Total	1 963 729	2 584 447	2 586 325	4 917 901	12 052 402	--
Saint John						
Animal products, edible	-	-	52 588	7 581	60 169	81.9
Barley	-	-	34 859	-	34 859	0.0
Corn	-	-	107	-	107	0.0
Wheat	-	-	263 607	-	263 607	0.2
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	1 321	2 454	3 776	99.8

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Québec/Lévis						
104 901	0.0	227 981	0.0	105 649	0.0	Mais
4 518 630	0.0	6 668 051	0.0	6 171 687	0.0	Blé
12 380	0.0	22 176	0.0	27 366	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
50 042	0.3	34 114	0.0	21 732	1.1	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
43 397	0.0	5 006	0.0	-	0.0	Fourrage et aliments pour animaux
-	0.0	1	0.0	-	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
7 387	2.8	311	0.0	1 537	0.0	Prod. vég. anim. bruts inco. n.d.a.
376 047	0.0	413 072	0.0	470 500	0.0	Bois à pâte
736	0.0	-	0.0	-	0.0	Matières de bois brute, n.d.a.
-	0.0	127	36.2	47	72.7	Textiles et demi-produits en textile
1 785 856	0.0	1 110 000	0.0	333 024	0.0	Minerai de fer, conc., ferrailles
135 765	0.0	138 575	0.0	59 758	0.0	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
-	0.0	150	0.0	-	0.0	Minerai de zinc, concentrés, rebuts
17 578	0.0	19 780	0.0	18 498	0.4	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
78 677	0.0	53 026	0.0	37 105	0.0	Houille
3 178 147	0.0	3 654 425	0.0	2 855 299	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
5 897	3.0	27 564	2.1	16 899	0.0	Amiante non-ouvré, brut & fibre
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
-	0.0	1 814	0.0	-	0.0	Sable et gravier
30 616	0.0	26 366	0.0	27 992	0.0	Gypse
216 394	0.0	184 634	0.0	176 821	0.0	Sel
5 006	0.0	5 124	2.7	3 401	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	13 879	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
50 856	0.0	176 807	0.0	182 187	-	Bois de construction & sciage
315	0.0	2 183	0.0	19 294	0.0	Pâte à bois
1 806	0.0	43	0.0	3 895	0.0	Demi-produits en bois, n.d.a.
86 607	-	91 811	0.0	84 068	0.0	Papier journal
4 683	0.0	1 630	0.0	148	0.0	Papier et carton, n.d.a.
19 547	0.0	22 369	0.0	49 827	0.0	Extraits d'origine animale & végétale
5 114	0.0	-	0.0	-	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
176 440	0.1	216 393	0.0	154 527	0.1	Produits chimiques divers, n.d.a.
903 078	0.0	846 223	0.0	603 109	0.0	Essence
1 610 574	0.0	2 184 776	0.0	1 313 138	0.0	Mazout
25 546	-	185 533	0.0	369 349	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
7 288	4.8	14 484	0.0	4 285	1.3	Fer, acier et alliages
1 000	0.0	600	0.0	3 717	0.0	Métaux non-ferreux
241 649	-	1 021	0.0	159	0.0	Demi-produits de base en métal
51 412	0.0	-	0.0	12 423	0.0	Ciment et produit de base en béton
1 938	0.0	4 316	0.0	2 664	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
104	0.0	29	0.0	17	0.0	Demi-produits divers, n.d.a.
1 956	4.5	2 310	0.0	1 660	1.2	Matériel de transport & communication
1 425	53.8	868	39.5	222	40.4	Machinerie et équipement, n.d.a.
68 526	2.3	13 237	1.7	4 971	0.1	Fret divers, n.d.a.
14 403 404	--	17 564 814	--	15 415 151	--	Total
Saint John						
83 197	96.9	88 240	89.5	90 921	93.2	Produits du règne animal, comestible
-	0.0	33 084	0.0	6 081	0.0	Orge
121	0.0	72	0.0	36	0.0	Mais
175 259	0.0	335 612	0.1	319 068	0.6	Blé
80 454	13.4	99 176	8.4	54 980	12.7	Grains et produits de céréales, n.d.a.

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Saint John						
Mssl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	28 068	267 142	295 210	13.7
Fodder and feed	-	-	387	101	488	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	17 538	60	17 598	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	26 295	7 157	33 452	98.6
Logs and bolts	-	-	4 532	-	4 532	0.0
Pulpwood	2 929	-	7 306	-	10 235	0.0
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	-	23	23	0.0
Textile and textile fabricated material	-	-	1 001	14 403	15 404	91.1
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	1 768	-	1 768	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	5 748	89	5 836	0.0
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	3 631	6	3 637	0.0
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	507	-	507	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	11 805	0	11 805	98.8
Coal	-	-	-	-	-	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	120 062	4 502 153	4 622 215	0.0
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	93 698	14	93 712	94.3
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Limestone	-	-	0	-	0	0.0
Sand and gravel	-	-	-	-	-	0.0
Gypsum	-	-	-	-	-	0.0
Phosphate rock	-	-	-	-	-	0.0
Salt	53 116	-	153 102	-	206 218	0.7
Sulphur	-	-	-	-	-	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	9 878	527	10 406	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	1 239	32	1 271	0.0
Lumber & sawn timber	2 736	-	59 367	2 482	64 585	6.8
Woodpulp	-	4 266	552 621	100	556 987	7.5
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	1 253	254	1 507	70.7
Newsprint	-	-	224 317	6 941	231 258	36.5
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	33 692	1 153	34 845	21.4
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	839	261	1 100	99.9
Potassium chloride (potash)	-	-	985 287	-	985 287	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	-	15 229	67 994	83 223	29.3
Gasoline	536 172	151 419	789 949	-	1 477 540	0.0
Fuel oil	509 953	170 177	1 237 139	730 248	2 647 516	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	18 063	-	1 729	261	20 053	2.8
Iron, steel and alloys	-	-	13 310	7 809	21 119	54.9
Non-ferrous metals	-	-	6 723	9 922	16 645	49.1
Metal fabricated basic products	-	-	759	7 393	8 152	99.5
Cement and concrete basic products	-	-	27	170	197	31.5
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	1 757	10 626	12 384	0.0
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	1 869	2 291	4 160	99.9
Transportation & communication equipment	-	-	18 326	7 484	25 810	56.2
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	4 685	18 645	23 330	88.6
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	6 780	20 443	27 223	61.1
Total	1 122 969	325 861	4 794 708	5 696 219	11 939 757	4.6
Prince Rupert						
Animal products, edible	-	2	146	6 504	6 652	0.1
Barley	-	-	385 841	-	385 841	0.0
Wheat	-	-	1 545 020	-	1 545 020	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Saint John						
394 121	19.7	418 078	25.6	452 693	24.6	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
1 418	23.2	1 492	0.0	3 854	62.8	Fourrage et aliments pour animaux
26 189	0.0	13 492	0.0	11 778	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
48 289	0.0	42 886	99.7	56 678	93.5	Prod. vég. anim. bruts incomed., n.d.a.
1 770	0.0	5 724	0.0	3 264	0.0	Billes et billots
49	0.0	11 868	0.1	5	0.0	Bois à pâte
39	99.2	2 724	0.1	532	0.9	Matières de bois brute, n.d.a.
22 691	79.3	22 404	74.4	33 742	70.1	Textiles et demi-produits en textile
1 569	0.0	5 931	24.3	4 522	87.7	Minéral de fer, conc., ferrailles
4 880	0.0	2 699	99.7	2 161	0.0	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
7 788	0.0	11 170	0.0	2 079	0.0	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
598	0.0	1 010	0.0	216	0.0	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
6 746	0.0	6 913	89.7	6 363	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	17 765	0.1	Houille
2 661 157	--	3 053 121	0.0	2 917 044	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
157 085	97.1	159 419	94.1	166 440	89.8	Amiante non-œuvré, brut & fibre
15	0.0	4	0.0	83	0.0	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
57	0.0	269	0.0	18	0.0	Calcaires
-	0.0	35	0.0	-	0.0	Sable et gravier
-	0.0	-	0.0	15	0.0	Gypse
2	0.0	-	0.0	-	0.0	Roche phosphatée
227 708	0.5	203 632	0.5	206 857	0.3	Sel
8 782	0.0	8 781	0.0	-	0.0	Soufre
7 821	93.2	13 730	87.5	17 083	94.1	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
4 410	98.9	3 219	99.9	8 092	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
34 826	18.9	63 733	14.9	73 234	11.3	Bois de construction & sciage
395 473	10.5	435 430	8.9	368 388	6.8	Pâte à bois
3 648	88.5	8 376	52.4	9 940	61.1	Demi-produits en bois, n.d.a.
281 926	25.9	298 259	23.2	199 056	15.8	Papier journal
33 183	29.1	51 020	41.6	81 351	27.8	Papier et carton, n.d.a.
4 660	99.9	8 410	85.0	13 354	39.7	Extraits d'origine animale & végétale
236 679	0.0	96 952	0.0	109	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
162 224	30.1	127 388	31.9	155 781	38.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
900 904	0.0	888 008	0.0	797 901	0.0	Essence
1 974 167	--	1 905 542	-	1 862 455	--	Mazout
7 916	8.6	74 487	0.8	4 398	9.7	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
27 270	85.9	35 397	94.6	41 997	80.5	Fer, acier et alliages
30 093	55.4	37 058	83.7	58 483	58.0	Métaux non-ferreux
20 535	98.6	34 351	86.4	28 431	91.9	Demi-produits de base en métal
7 951	0.6	11 259	0.6	52	84.4	Ciment et produit de base en béton
30 944	99.8	60 409	99.8	53 002	99.6	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
7 634	98.7	18 837	99.7	7 458	98.7	Demi-produits divers, n.d.a.
31 241	63.9	60 563	49.4	53 551	47.7	Matériel de transport & communication
37 992	85.8	43 268	84.7	42 261	88.1	Machinerie et équipement, n.d.a.
27 232	94.9	45 747	93.9	47 337	97.8	Fret divers, n.d.a.
8 178 717	10.0	8 849 278	10.6	8 280 908	11.0	Total
Prince Rupert						
9 638	0.0	373	0.0	1 832	0.0	Produits du règne animal, comestible
178 600	0.0	112	0.0	10 599	0.0	Orge
752 072	0.0	1 314 366	0.0	1 570 760	0.0	Blé

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten- tonné	Contene- neurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Prince Rupert						
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	1 797	-	1 797	0.0
Msc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	6 782	-	6 782	0.0
Fodder and feed	-	-	145 511	-	145 511	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	4 984	-	4 984	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Logs and bolts	264 092	39 864	703 687	-	1 007 643	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	0.0
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	43 932	-	43 932	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Coal	-	-	6 429 451	-	6 429 451	0.0
Limestone	-	1 814	-	-	1 814	0.0
Sand and gravel	-	27 669	112	-	27 782	0.0
Salt	-	-	-	-	-	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	4 990	-	4 990	0.0
Lumber & sawn timber	4 536	-	630 631	-	635 167	0.0
Woodpulp	-	-	52 545	-	52 545	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	166	-	166	0.0
Newsprint	-	-	-	-	-	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	1 214	-	1 214	0.0
Potassium chloride (potash)	-	-	54	-	54	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	6 169	6 681	-	12 850	0.0
Gasoline	1 493	40 527	799	-	42 819	0.0
Fuel oil	6 778	85 185	-	-	91 962	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	2 361	-	2 361	0.0
Iron, steel and alloys	-	-	161	-	161	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	225	-	225	0.0
Cement and concrete basic products	-	-	-	-	-	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	1 175	-	1 175	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	1 218	-	1 218	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	2 373	1 979	4 352	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	59 421	58 466	1 266	128	119 280	0.0
Total	336 319	259 695	9 973 122	8 610	10 577 747	--
Hamilton						
Animal products, edible	-	-	-	-	-	0.0
Corn	-	-	1 710	-	1 710	0.0
Msc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	4 667	762	5 429	1.4
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	143 475	-	-	143 475	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	933	-	933	0.0
Textile and textile fabricated material	-	-	-	-	-	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	81 973	4 284 439	225 023	999 690	5 591 125	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	21 322	21 322	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	-	3 151	3 151	0.0
Coal	-	-	-	3 491 172	3 491 172	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Limestone	-	-	-	-	-	0.0
Sand and gravel	-	-	-	134 674	134 674	0.0
Gypsum	-	51 812	-	-	51 812	0.0
Salt	-	28 993	-	22 787	51 780	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	34 353	34 353	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	13 675	-	-	-	13 675	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Prince Rupert						
25 918	0.0	13 014	0.0	10 539	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
-	0.0	1 034	0.0	-	0.0	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
86 362	0.0	79 500	0.0	102 904	0.0	Fourrage et aliments pour animaux
74 387	0.0	71 874	0.0	40 270	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
-	0.0	13	0.0	-	0.0	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
712 642	4.3	489 330	0.0	423 335	0.0	Billies et billots
-	0.0	-	0.0	9 072	0.0	Minerai de fer, conc., ferrailles
40 957	0.0	53 783	0.0	33 877	0.0	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
-	0.0	-	0.0	2 445	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
6 956 600	0.0	5 214 931	0.0	-	0.0	Houille
4 082	0.0	6 350	0.0	7 257	0.0	Calcaires
54 434	0.0	51 758	0.0	255 950	0.0	Sable et gravier
-	0.0	-	0.0	7 200	0.0	Sel
5 443	0.0	-	0.0	-	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
579 746	0.0	447 962	0.0	281 197	0.0	Bois de construction & sciage
87 438	0.0	1 579	0.0	9 593	0.0	Pâte à bois
121	0.0	1 244	0.0	-	0.0	Demi-produits en bois, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	328	0.0	Papier journal
906	0.0	-	0.0	-	0.0	Papier et carton, n.d.a.
-	0.0	82	0.0	-	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
42 747	0.0	30 531	0.0	15 002	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
41 583	0.0	53 575	0.0	51 089	0.0	Essence
86 056	0.0	91 070	0.0	94 989	0.0	Mazout
2 705	0.0	2 810	0.0	903	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
4 125	0.0	2 106	0.0	3 397	0.0	Fer, acier et alliages
136	0.0	12 608	0.0	-	0.0	Demi-produits de base en métal
2 948	0.0	91	0.0	5 126	0.0	Ciment et produit de base en béton
796	0.0	438	0.0	980	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
17 804	0.0	3 392	0.0	261	0.0	Matériel de transport & communication
623	0.0	4 396	0.0	28 271	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
196 286	0.0	225 059	0.0	352 333	0.0	Fret divers, n.d.a.
9 965 157	0.3	8 173 380	0.0	3 319 508	0.0	Total
Hamilton						
-	0.0	2	0.0	-	0.0	Produits du règne animal, comestible
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Mais
8 336	0.0	4 659	0.0	13 995	0.1	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
168 778	0.0	143 125	0.0	90 996	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
1 292	0.0	1 375	52.9	1 952	0.0	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
-	0.0	-	0.0	0	0.0	Textiles et demi-produits en textile
5 366 808	0.0	6 814 999	-	5 362 820	0.0	Minerai de fer, conc., ferrailles
2 000	0.0	-	0.0	-	0.0	Minerai d'aluminium, concentrés, rebuts
25 560	0.0	2 751	0.0	15	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
3 620 945	0.0	4 403 981	0.0	3 554 754	0.0	Houille
25 006	0.0	43 499	0.0	47 806	0.0	Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.
25 016	0.0	6 764	0.0	-	0.0	Calcaires
136 959	0.0	104 637	0.0	106 940	0.0	Sable et gravier
43 407	0.0	53 396	0.0	48 104	0.0	Gypse
93 134	0.0	74 470	0.0	35 828	0.0	Sel
22 209	0.0	15 353	0.0	35 291	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	746	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Hamilton						
Woodpulp	-	-	-	-	-	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	77	-	77	0.0
Potassium chloride (potash)	-	21 152	-	24 665	45 817	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	11 673	30 104	104 136	145 913	0.0
Fuel oil	-	-	1 223	-	1 223	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	2 037	28 192	6 804	109 246	146 278	0.0
Iron, steel and alloys	-	25 191	197 540	143 631	366 363	0.0
Non-ferrous metals	-	-	-	2 792	2 792	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	-	76 324	76 324	0.0
Cement and concrete basic products	-	-	73 500	-	73 500	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	2 174	171	2 345	0.5
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	876	6 629	7 504	0.7
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	28	16	44	83.5
Total	97 685	4 594 927	544 660	5 175 520	10 412 793	--
Nanticoke						
Wheat	-	-	-	-	-	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	4 000	399 543	-	1 684 380	2 087 922	0.0
Coal	-	1 945 364	-	3 585 636	5 531 000	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	-	-	-	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	13 455	-	-	13 455	0.0
Gasoline	87 385	25 755	18 328	3 775	135 244	0.0
Fuel oil	176 665	34 254	41 667	-	252 586	0.3
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	6 413	-	-	6 413	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Total	268 050	2 424 783	59 996	5 273 791	8 026 620	--
Baie Comeau						
Barley	-	773 842	714 910	-	1 488 752	0.0
Corn	-	13 499	121 163	183 959	318 621	0.0
Wheat	-	1 751 728	1 915 902	105 526	3 773 156	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	47 419	-	47 419	0.0
Fodder and feed	-	26 657	25 380	-	52 037	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	92 629	92 749	185 378	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	127	-	-	-	127	0.0
Pulpwood	-	-	-	-	-	0.0
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	556 806	556 806	0.0
Coal	-	-	-	-	-	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	129	-	-	129	0.0
Sand and gravel	38	34	-	-	72	0.0
Salt	-	23 434	-	-	23 434	0.0
Sulphur	650	5 124	-	-	5 773	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	989	4 692	1 005	6 686	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Lumber & sawn timber	-	-	38 371	-	38 371	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Hamilton						
2 502	0.0	-	0.0	-	0.0	Pâte à bois
-	0.0	133	0.0	-	0.0	Papier et carton, n.d.a.
-	0.0	13	0.0	6	0.0	Extraits d'origine animale & végétale
146 431	0.0	133 126	0.0	59 879	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
85 990	--	85 012	0.0	92 437	0.2	Produits chimiques divers, n.d.a.
5 940	0.0	7 440	0.0	5 117	0.0	Mazout
85 662	0.0	139 603	--	29 340	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
367 207	--	315 476	--	108 289	0.0	Fer, acier et alliages
3 594	0.0	3 398	0.0	7 925	0.2	Métaux non-ferreux
11 863	0.0	14 231	0.0	7 581	0.0	Demi-produits de base en métal
18 000	0.0	-	0.0	1 521	0.0	Ciment et produit de base en béton
2	0.0	3	0.0	787	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
0	0.0	-	0.0	-	0.0	Demi-produits divers, n.d.a.
5 064	0.0	1 840	0.0	625	59.4	Matériel de transport & communication
34 178	23.7	3 168	13.2	417	42.3	Machinerie et équipement, n.d.a.
10	0.0	737	2.7	52	9.2	Fret divers, n.d.a.
10 305 896	0.1	12 373 190	--	9 613 223	--	Total
Nanticoke						
-	0.0	-	0.0	29 354	0.0	Blé
1 950 090	0.0	1 846 315	0.0	1 825 796	0.0	Minéral de fer, conc., ferrailles
6 248 937	0.0	8 797 978	0.0	6 320 327	0.0	Houille
9 668	0.0	6 507	0.0	-	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
-	0.0	9 212	0.0	-	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
200 315	0.0	168 145	0.0	154 251	0.0	Essence
303 497	0.0	387 834	0.0	346 385	0.0	Mazout
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
1	0.0	-	0.0	-	0.0	Fret divers, n.d.a.
8 712 508	0.0	11 215 990	0.0	8 676 112	0.0	Total
Baie Comeau						
308 175	0.0	954 198	0.0	1 793 215	0.0	Orge
298 020	0.0	573 644	0.0	854 723	0.0	Mais
4 392 512	0.0	4 657 670	0.0	4 321 300	0.0	Blé
1 712	0.0	31 031	0.0	54 010	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
180 727	0.0	132	0.0	31	0.0	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Fourrage et aliments pour animaux
119 366	0.0	382 674	0.0	285 158	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Prod. vég. anim. bruts inconst., n.d.a.
25 747	0.0	-	0.0	-	0.0	Bois à pâte
151	0.0	13	0.0	15	0.0	Matières de bois brute, n.d.a.
417 285	0.0	259 889	0.0	322 446	0.0	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
-	0.0	5 444	0.0	-	0.0	Houille
-	0.0	-	0.0	86	0.0	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
-	0.0	-	0.0	726	0.0	Sable et gravier
16 747	0.0	18 400	0.0	25 307	0.0	Sel
8 513	0.0	3 984	0.0	6 535	0.0	Soufre
3 155	0.0	4 054	0.0	91	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
-	0.0	1 135	0.0	-	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
30 137	0.0	70 650	0.0	-	0.0	Bois de construction & sciage

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Baie Comeau						
Woodpulp	-	362	-	-	362	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Newsprint	186 349	2 639	138 868	-	327 856	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	137	-	-	137	0.0
Potassium chloride (potash)	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	13 068	1 194	34 901	49 163	0.0
Gasoline	2 287	30 359	-	-	32 646	0.0
Fuel oil	1 501	98 604	-	-	100 105	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	108	1 830	-	84 624	86 562	0.0
Iron, steel and alloys	-	-	-	-	-	0.0
Non-ferrous metals	110 563	6 157	110 460	-	227 180	0.0
Metal fabricated basic products	10 702	16	-	-	10 718	0.0
Cement and concrete basic products	-	-	-	-	-	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	181	758	-	54 832	55 772	0.0
Transportation & communication equipment	33	-	-	-	33	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	105	406	14	-	525	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	13 278	540	64	104	13 985	0.0
Total	325 922	2 750 312	3 211 066	1 114 505	7 401 805	0.0
Sorel						
Barley	-	150 804	115 284	-	266 088	0.0
Corn	-	-	-	-	-	0.0
Wheat	-	698 067	780 279	-	1 478 346	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Fodder and feed	-	-	-	-	-	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	-	-	-	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	-	2 142	15 300	-	17 442	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	2 093 626	779 724	-	2 873 350	0.0
Coal	-	20 700	10 000	358 467	389 167	0.0
Sand and gravel	-	-	-	-	-	0.0
Salt	-	73 396	-	-	73 396	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	380	-	-	380	0.0
Potassium chloride (potash)	-	-	-	25 431	25 431	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Gasoline	-	-	-	-	-	0.0
Fuel oil	17 509	170	-	-	17 679	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Iron, steel and alloys	25 191	-	506 864	-	532 055	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	-	-	-	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	8	-	-	-	8	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	50	-	-	-	50	0.0
Total	42 758	3 039 285	2 207 451	383 898	5 673 392	0.0
Sarnia						
Barley	-	8 447	-	-	8 447	0.0
Corn	120 070	-	64 208	-	184 278	0.0
Wheat	208 162	46 763	24 700	-	279 625	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Msl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	14 000	-	14 000	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Baie Comeau
-	0.0	371	0.0	15 865	0.0	Pâte à bois
22	0.0	281	0.0	19	0.0	Demi-produits en bois, n.d.a.
315 217	0.0	393 945	0.0	398 969	0.0	Papier journal
943	0.0	690	0.0	178	0.0	Papier et carton, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	59	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
32 158	0.0	21 767	0.0	25 417	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
58 492	0.0	44 605	0.0	33 930	0.0	Essence
89 383	0.0	117 495	0.0	137 764	0.0	Mazout
83 769	0.0	75 537	0.0	85 179	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
3 743	0.0	6 869	0.0	3 440	0.0	Fer, acier et alliages
130 746	0.0	77 924	0.0	127 165	0.0	Métaux non-ferreux
9 753	0.0	3 512	0.0	643	0.0	Demi-produits de base en métal
-	0.0	233	0.0	-	0.0	Ciment et produit de base en béton
58 168	0.0	9 507	0.0	1 730	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
1 114	0.0	-	0.0	70	0.0	Matériel de transport & communication
198	0.0	2 429	0.0	658	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
26 549	0.0	20 749	0.0	1 100	0.0	Fret divers, n.d.a.
6 612 503	0.0	7 738 833	0.0	8 495 828	0.0	Total
						Sorel
2 753	0.0	212 214	0.0	125 286	0.0	Orge
-	0.0	-	0.0	47 067	0.0	Mais
845 718	0.0	1 119 369	0.0	2 432 021	0.0	Blé
1 441	0.0	4 804	0.0	21 081	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
2 200	0.0	10 600	0.0	4 263	0.0	Fourrage et aliments pour animaux
11 838	0.0	-	0.0	-	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
36 197	0.0	-	0.0	-	0.0	Minerais de fer, conc., ferrailles
3 182 858	0.0	2 301 982	0.0	2 224 046	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
264 368	0.0	268 342	0.0	226 362	0.0	Houille
3 300	0.0	-	0.0	-	0.0	Sable et gravier
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Sel
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
211	0.0	-	0.0	2 735	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	14 633	0.0	Essence
52 204	0.0	-	0.0	111 788	0.0	Mazout
33 879	0.0	10 830	0.0	20 694	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
447 343	0.0	427 455	0.0	414 068	0.0	Fer, acier et alliages
10	0.0	617	0.0	394	0.0	Demi-produits de base en métal
-	0.0	9	0.0	-	0.0	Matériel de transport & communication
-	0.0	191	0.0	-	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
77	0.0	100	0.0	-	0.0	Fret divers, n.d.a.
4 884 397	--	4 356 513	0.0	5 644 438	0.0	Total
						Sarnia
-	0.0	4 384	0.0	-	0.0	Orge
269 735	0.0	206 077	0.0	301 082	0.0	Mais
256 818	0.0	559 610	0.0	269 562	0.0	Blé
960	0.0	-	0.0	-	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
8 834	0.0	-	0.0	1	0.0	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Sarnia						
Fodder and feed	-	-	4 250	-	4 250	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	30 468	3 069	33 500	-	67 037	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	5 763	-	-	-	5 763	0.0
Coal	-	-	-	1 851 181	1 851 181	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	31 233	15 096	46 328	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Limestone	-	257 597	-	115 134	372 731	0.0
Sand and gravel	-	14 967	-	20 878	35 845	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	112 116	112 116	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	3 678	-	-	3 678	0.0
Potassium chloride (potash)	-	14 499	-	-	14 499	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	203 538	-	458 222	115 952	777 712	0.0
Gasoline	299 552	7 913	148 038	9 392	464 895	0.0
Fuel oil	579 516	10 484	368 888	33 896	992 784	0.1
Petroleum and coal products, n.e.s.	7 553	8 214	41 458	8 524	65 749	0.0
Non-ferrous metals	-	-	-	-	-	0.0
Cement and concrete basic products	-	-	-	-	-	0.0
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	-	-	-	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Total	1 454 622	375 630	1 188 497	2 282 169	5 300 918	--
New Westminster						
Animal products, edible	-	-	1 416	4 855	6 271	84.6
Cereal grains and related prod., n.e.s.	-	-	5	3	7	90.1
Misc. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	2 457	18 510	20 967	99.4
Fodder and feed	-	-	14 179	-	14 179	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	-	-	-	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	3 297	328	3 624	92.7
Logs and bolts	16 559	169 462	108 362	3	294 385	0.0
Pulpwood	692 824	-	184 951	-	877 775	--
Crude wood materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Textile and textile fabricated material	-	-	221	3 675	3 897	9.0
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	50 458	50 710	101 168	--
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	50	2	51	96.5
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	89	5 000	5 089	1.8
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	4 053	3 711	7 764	6.8
Coal	-	35 964	-	-	35 964	0.0
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	3 531	-	3 531	96.6
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Limestone	-	497 555	-	-	497 555	0.0
Sand and gravel	-	264 851	-	387 237	652 088	0.0
Gypsum	15 876	10 150	-	-	26 026	0.0
Salt	-	-	-	126 866	126 866	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	2 449	9 350	2	5 241	17 042	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	177	-	177	0.0
Lumber & sawn timber	123 115	55 700	123 735	40	302 589	9.5
Woodpulp	408	239 043	4 197	1	243 649	0.8

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Sarnia
18 287	0.0	4 675	0.0	-	0.0	Fourrage et aliments pour animaux
58 570	0.0	77 204	0.0	22 834	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
-	0.0	5 941	0.0	-	0.0	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Minéral de fer, conc., ferrailles
1 019 912	0.0	-	0.0	-	0.0	Houille
30 520	0.0	48 319	0.0	18 821	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
-	0.0	12 914	0.0	11 657	0.0	Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.
121 784	0.0	205 531	0.0	312 463	0.0	Calcaires
16 340	0.0	50 463	0.0	12 701	0.0	Sable et gravier
46 263	0.0	-	0.0	-	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
6 595	0.0	-	0.0	14 507	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
19 122	0.0	17 097	0.0	19 907	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
613 446	0.0	616 757	0.0	927 927	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
522 139	0.0	320 787	0.0	462 540	0.0	Essence
1 265 716	0.0	1 529 603	0.0	1 908 413	0.0	Mazout
91 753	0.0	104 269	0.0	68 019	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
1 558	0.0	-	0.0	-	0.0	Métaux non-ferreux
-	0.0	-	0.0	0	0.0	Ciment et produit de base en béton
-	0.0	-	0.0	1	0.0	Demi-produits divers, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	71	0.0	Matériel de transport & communication
-	0.0	-	0.0	1 859	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	18	0.0	Fret divers, n.d.a.
4 368 351	0.0	3 763 630	0.0	4 352 384	0.0	Total
						New Westminster
6 943	88.0	7 287	96.7	7 447	90.0	Produits du règne animal, comestible
589	76.3	1 208	7.4	164	99.7	Grains et produits de céréales, n.d.a.
28 205	98.4	19 135	94.9	13 165	91.0	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
10 527	0.0	1 025	0.0	557	64.4	Fourrage et aliments pour animaux
-	0.0	18	0.0	-	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
1 938	99.7	2 383	83.5	852	99.7	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
742 539	0.0	967 598	0.0	1 025 051	0.0	Billes et billots
1 121 005	0.0	854 044	-	712 328	0.0	Bois à pâte
-	0.0	13	23.8	910	0.3	Matières de bois brute, n.d.a.
953	70.7	310	19.9	103	85.7	Textiles et demi-produits en textile
41 512	0.0	15 014	0.0	1 317	0.0	Minéral de fer, conc., ferrailles
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Minéral d'aluminium, concentrés, rebuts
14 515	0.0	3 992	0.0	202	0.0	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
17	0.0	-	0.0	-	0.0	Minéral de zinc, concentrés, rebuts
336	47.5	14 950	0.8	9 198	1.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
23 944	0.0	1 984	0.0	-	0.0	Houille
4 924	94.5	7 466	79.7	4 878	67.1	Amiante non-oeuvré, brut & fibre
-	0.0	102	0.0	-	0.0	Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.
524 762	0.0	549 306	0.0	252 923	0.0	Calcaires
505 651	-	468 541	0.0	659 046	0.0	Sable et gravier
11 340	0.0	17 769	0.0	51 508	0.0	Gypse
98 299	0.0	28 407	0.0	-	0.0	Sel
7 486	0.2	264 715	0.0	75 080	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
64 400	-	134 823	-	158 911	0.1	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
400 198	1.4	317 789	0.1	311 756	0.3	Bois de construction & sciage
204 778	3.2	162 552	1.7	101 120	0.4	Pâte à bois

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Conten-eurisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
New Westminster						
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	1 025	275	1 300	15.3
Newsprint	-	18 370	42 223	-	60 594	28.3
Paper and paperboard, n.e.s.	5 975	-	313	290	6 578	3.5
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	20	5	25	0.0
Potassium chloride (potash)	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	7 650	-	8 270	21 589	37 508	4.8
Fuel oil	-	5 819	-	-	5 819	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	17	2 008	2 025	0.9
Iron, steel and alloys	1 089	49 200	5 675	343 047	399 010	0.2
Non-ferrous metals	-	-	192	2 435	2 627	19.2
Metal fabricated basic products	-	9 525	96	4 397	14 018	1.6
Cement and concrete basic products	77 539	-	253 391	2 685	333 615	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	2 000	-	44	280	2 324	5.5
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	59	216	275	98.7
Transportation & communication equipment	-	-	205	374 163	374 369	0.1
Machinery and equipment, n.e.s.	136	272	2 551	6 760	9 719	11.8
Miscellaneous cargo, n.e.s.	131 522	132 376	199	575	264 672	0.3
Total	1 077 142	1 497 638	815 458	1 364 903	4 755 141	2.2
Sault Ste-Marie						
Logs and bolts	-	-	-	13 336	13 336	0.0
Iron ore, concentrates, scrap	-	43 319	6 383	1 979 510	2 029 211	0.0
Coal	-	91 790	-	1 417 717	1 509 507	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	-	-	-	0.0
Clay & crude refractory materials, n.e.s.	-	-	2 268	41 719	43 987	0.0
Limestone	-	-	-	226 882	226 882	0.0
Sand and gravel	-	-	-	-	-	0.0
Salt	-	54 656	-	-	54 656	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	148 929	148 929	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Lumber & sawn timber	-	1 996	6 795	-	8 791	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	2 303	-	2 303	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Gasoline	-	116 312	-	-	116 312	0.0
Fuel oil	70	109 523	-	2 210	111 803	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	39 147	-	50 048	-	89 195	0.0
Iron, steel and alloys	211 785	-	51 048	-	262 833	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	-	-	-	0.0
Cement and concrete basic products	-	-	1	-	1	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	25 049	25 049	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Total	251 002	417 596	118 846	3 855 351	4 642 795	0.0
Windsor Ont.						
Animal products, edible	-	-	30	17	48	0.0
Barley	-	-	-	-	-	0.0
Corn	30 624	-	25 627	-	56 251	0.0
Wheat	77 385	28 640	27 258	-	133 284	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	16 785	-	26	147	16 958	1.0
Msl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	844	-	10 161	6 974	17 979	95.3

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
5 575	3.5	4 808	22.5	10 311	0.4	New Westminster
55 973	6.3	44 121	76.3	28 199	0.3	Demi-produits en bois, n.d.a.
10 308	1.0	17 133	1.1	4 949	12.4	Papier journal
0	0.0	150	0.0	155	1.2	Papier et carton, n.d.a.
-	0.0	3 372	--	-	0.0	Extraits d'origine animale & végétale
23 250	12.4	26 579	10.6	21 250	4.3	Chlorure de potassium (potasse)
1 694	0.0	2 519	0.0	12 516	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
4 320	2.0	1 656	7.3	32 098	0.2	Mazout
490 255	0.1	394 052	0.1	274 471	--	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
8 159	8.2	2 104	8.8	1 367	6.4	Fer, acier et alliages
8 226	5.4	3 201	10.6	3 329	5.8	Métaux non-ferreux
336 783	0.0	433 109	--	146 324	--	Demi-produits de base en métal
1 882	35.0	738	34.0	9 054	1.8	Ciment et produit de base en béton
1 024	99.4	859	99.4	155	87.2	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
335 435	0.4	253 870	0.3	211 680	1.5	Demi-produits divers, n.d.a.
20 681	18.8	19 412	20.4	18 534	9.9	Matériel de transport & communication
392 709	0.4	433 678	0.2	384 779	0.2	Machinerie et équipement, n.d.a.
5 511 137	1.5	5 481 794	1.5	4 545 685	0.7	Total
4 899	0.0	-	0.0	-	0.0	Sault Ste-Marie
2 327 669	0.8	2 179 957	0.0	2 112 855	0.0	Billes et billots
1 900 925	0.0	1 686 509	0.0	1 731 696	0.0	Minéral de fer, conc., ferrailles
3 786	0.0	-	0.0	-	0.0	Houille
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
113 272	0.0	339 805	0.0	450 270	0.0	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
-	0.0	-	0.0	1 000	0.0	Calcaires
46 331	0.0	42 689	0.0	44 550	0.0	Sable et gravier
215 738	0.0	-	0.0	-	0.0	Sel
15 898	0.0	-	0.0	-	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
304	0.0	454	0.0	-	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
2 642	0.0	2 151	0.0	-	0.0	Bois de construction & sciage
100	0.0	6 228	0.0	2 243	0.0	Demi-produits en bois, n.d.a.
126 182	0.0	128 257	0.0	104 476	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
159 311	0.0	130 671	0.0	130 789	0.0	Essence
137 544	0.0	49 375	0.0	22 857	0.0	Mazout
171 009	0.0	142 672	0.0	236 430	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
4 338	0.0	0	0.0	2 000	0.0	Fer, acier et alliages
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Demi-produits de base en métal
30 600	0.0	9 262	0.0	-	0.0	Ciment et produit de base en béton
13	0.0	17 561	0.0	39 016	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
5 260 560	0.3	4 735 591	0.0	4 878 182	0.0	Total
67	0.0	50	0.0	46	0.0	Windsor Ont.
-	0.0	14 031	0.0	1 271	0.0	Produits du règne animal, comestible
62 704	0.0	113 445	0.0	176 698	0.0	Orge
155 768	0.0	154 923	0.0	80 930	0.0	Mais
672	0.0	1 807	84.5	1 667	97.2	Blé
20 310	97.8	24 984	98.2	38 948	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
						Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Windsor Ont.						
Fodder and feed	11 394	-	89	-	11 483	0.8
Flaxseed, rapeseed and soya beans	35 783	75 750	20 741	55	132 329	--
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	1 651	2 699	4 350	0.0
Logs and bolts	-	-	-	379	379	0.0
Textile and textile fabricated material	-	4 311	230	8	4 549	5.2
Iron ore, concentrates, scrap	-	-	53	369	422	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	218	35	253	0.0
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	102	196	298	0.0
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	19	20	38	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	667	164	831	0.0
Coal	-	-	-	-	-	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	-	-	-	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	13 493	13 493	0.7
Limestone	16 625	130 094	8 779	325 125	480 622	--
Sand and gravel	-	-	-	86 833	86 833	--
Salt	822 433	-	692 517	16	1 514 966	--
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	1 131	622 677	623 808	0.2
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	26	-	26	0.0
Lumber & sawn timber	-	35 614	858	580	37 052	1.6
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	80	1 944	2 025	0.0
Newsprint	19	1 338	975	-	2 332	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	413	271	683	0.0
Extracts of animal & vegetable origins	-	-	2 248	72	2 319	12.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	735	-	19 189	3 538	23 462	96.9
Gasoline	-	-	32	-	32	0.0
Fuel oil	-	75 360	18	1 447	76 825	0.1
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	54	129	183	0.0
Iron, steel and alloys	264	211 785	13 885	51 023	276 957	5.0
Non-ferrous metals	-	-	5 179	82	5 261	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	1 912	151	2 062	0.0
Cement and concrete basic products	-	26 560	53	-	26 613	0.2
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	155	-	1 607	329	2 091	91.7
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	644	11	654	0.0
Transportation & communication equipment	237	5	7 378	1 527	9 146	97.4
Machinery and equipment, n.e.s.	1	23	9 367	1 707	11 098	89.4
Miscellaneous cargo, n.e.s.	27	20	8 703	1 971	10 722	99.6
Total	1 013 311	589 499	861 920	1 123 988	3 588 718	2.9
Clarkson						
Coal	-	-	-	154 116	154 116	0.0
Crude petroleum and related crude prod.	-	-	-	-	-	0.0
Limestone	-	2 437 905	21 319	-	2 459 224	0.4
Gypsum	-	79 816	-	-	79 816	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Gasoline	1 116	-	7 260	-	8 376	0.0
Fuel oil	38 169	-	32 755	-	70 923	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	-	18 354	18 354	0.0
Cement and concrete basic products	23 613	-	346 967	-	370 580	0.0
Total	62 897	2 517 721	408 301	172 470	3 161 390	0.3

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- teurisé	Manuten- tionné	Conten- teurisé	Manuten- tionné	Conten- teurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Windsor Ont.
13 844	0.3	5 074	1.3	2 641	41.6	Fourrage et aliments pour animaux
93 450	0.1	69 108	1.1	92 046	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
5 957	0.0	6 888	99.5	7 960	0.0	Prod. vég. anim. bruts incoest., n.d.a.
946	0.0	366	0.0	1 694	0.0	Billes et billots
5 064	28.0	175	0.0	228	0.0	Textiles et demi-produits en textile
10 499	4.8	186	0.0	90	0.0	Minerai de fer, conc., ferrailles
493	0.0	252	0.0	1 909	0.0	Minerai d'aluminium, concentrés, rebuts
1 229	0.0	428	0.0	1 948	0.0	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
93	0.0	18	0.0	142	0.0	Minerai de zinc, concentrés, rebuts
10 019	3.8	244	0.0	526	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
38 618	-	-	0.0	133 151	0.0	Houille
-	0.0	54	0.0	-	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
17 905	1.3	511	0.0	298	0.0	Argile & mat. réfractaires brutes n.d.a.
296 663	0.0	330 787	-	314 170	0.0	Calcaires
76 693	0.0	117 183	0.0	91 102	0.0	Sable et gravier
1 740 089	-	1 836 759	0.0	1 485 803	-	Sel
332 964	0.1	98 079	0.2	99 622	0.6	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
12	0.0	210	0.0	36	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
97 793	0.2	51 770	-	11 876	0.0	Bois de construction & sciage
3 034	43.3	15 671	3.1	3 256	27.7	Demi-produits en bois, n.d.a.
2 054	5.9	1 586	26.8	-	0.0	Papier journal
4 440	99.2	4 558	0.0	2 783	42.1	Papier et carton, n.d.a.
1 726	2.6	36	0.0	506	0.0	Extraits d'origine animale & végétale
68 786	34.3	41 349	69.1	29 473	93.9	Produits chimiques divers, n.d.a.
-	0.0	11	0.0	28 859	0.0	Essence
119 003	-	145 647	-	177 716	-	Mazout
350	0.0	593	0.0	572	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
134 542	14.0	158 424	18.1	101 591	23.2	Fer, acier et alliages
5 220	0.0	10 234	0.0	11 299	0.0	Métaux non-ferreux
7 988	49.9	2 111	0.0	2 594	0.0	Demi-produits de base en métal
23 050	0.2	20 731	1.9	23 643	0.1	Ciment et produit de base en béton
2 904	97.0	6 609	50.6	5 655	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
737	0.0	1 249	0.0	295	0.0	Demi-produits divers, n.d.a.
10 451	96.1	12 486	95.0	17 027	98.6	Matériel de transport & communication
18 242	86.1	25 009	95.8	35 217	99.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
36 168	98.8	19 672	91.0	13 014	97.3	Fret divers, n.d.a.
3 420 549	4.5	3 293 308	5.2	2 998 303	6.5	Total
						Clarkson
171 141	0.0	146 271	0.0	84 751	0.0	Houille
-	0.0	5 068	0.0	-	0.0	Pétrole brut et prod. bruts connexes
2 477 697	0.0	1 552 743	0.0	929 165	0.0	Calcaires
128 144	0.0	52 694	0.0	18 444	0.0	Gypse
5 839	0.0	-	0.0	-	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
26 880	0.0	34 882	0.0	28 859	0.0	Essence
68 365	0.0	199 448	0.0	113 009	0.0	Mazout
2 416	0.0	2 604	0.0	35 305	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
337 052	0.0	247 350	0.0	192 976	0.0	Ciment et produit de base en béton
3 217 534	0.0	2 241 061	0.0	1 402 509	0.0	Total

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

FIGURE 5 4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Continued)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Port Alfred						
Animal products, edible	-	-	66	-	66	0.0
Msl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Pulpwood	-	-	-	-	-	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	185	2 326 667	2 326 852	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	2 000	-	2 000	0.0
Crude non-metallic minerals, n.e.s.	-	-	-	35 634	35 634	0.0
Lumber & sawn timber	-	-	122	-	122	0.0
Woodpulp	-	-	2 942	-	2 942	0.0
Newsprint	-	-	105 891	-	105 891	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	24 100	-	109 720	133 820	0.0
Gasoline	-	-	-	-	-	0.0
Fuel oil	-	82 116	-	-	82 116	0.0
Petroleum and coal products, n.e.s.	-	-	-	264 242	264 242	0.0
Iron, steel and alloys	-	-	5 753	-	5 753	0.0
Non-ferrous metals	-	-	51 214	-	51 214	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	-	-	-	0.0
Cement and concrete basic products	-	-	-	-	-	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	-	-	-	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	258	-	258	0.0
Total	-	106 216	168 432	2 736 263	3 010 911	0.0
Trois-Rivières						
Animal products, edible	-	-	-	-	-	0.0
Barley	3 309	47 578	67 065	-	117 952	0.0
Corn	-	28 782	50 726	54 177	133 685	0.0
Wheat	-	727 459	908 534	142 545	1 778 538	0.0
Cereal grains and related prod., n.e.s.	2 201	-	-	-	2 201	0.0
Msl. foods, beverages & tobacco, n.e.s.	-	-	-	31 057	31 057	0.0
Flaxseed, rapeseed and soya beans	-	-	26 500	25 608	52 108	0.0
Crude veg. & anim. prod. inedible n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Textile and textile fabricated material	-	-	5	-	5	0.0
Aluminum ore, concentrates, scrap	-	-	-	-	-	0.0
Nickel & copper ores, conc. mat., scrap	-	-	19 721	-	19 721	0.0
Zinc in ores, concentrates, scrap	-	-	97 509	-	97 509	0.0
Metal bearing ores, conc., scrap, n.e.s.	-	-	25 364	-	25 364	0.0
Unmanufactured asbestos, crude & fibre	-	-	5 199	-	5 199	0.0
Clay & crude refractory materials n.e.s.	-	-	-	13 258	13 258	0.0
Salt	-	43 295	-	-	43 295	0.0
Sulphur	-	-	-	-	-	0.0
Misc. waste and scrap materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Lumber & sawn timber	-	-	62	-	62	0.0
Woodpulp	-	-	2 087	-	2 087	0.0
Wood fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Newsprint	-	-	89 854	-	89 854	0.0
Paper and paperboard, n.e.s.	-	-	18 803	-	18 803	0.0
Potassium chloride (potash)	-	-	25 750	-	25 750	0.0
Miscellaneous chemicals, n.e.s.	-	35 265	11 716	79 472	126 452	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Suite)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
Port Alfred						
17	0.0	-	0.0	-	0.0	Produits du règne animal, comestible
-	0.0	-	0.0	70	99.6	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
-	0.0	21 775	0.0	140 503	0.0	Bois à pâte
2 170 984	0.0	2 633 549	0.0	2 561 449	0.0	Minerai d'aluminium, concentrés, rebuts
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
20 279	0.0	20 006	0.0	20 045	0.0	Minéraux non-métalliques, n.d.a.
-	0.0	3 336	0.0	289	0.0	Bois de construction & sciage
-	0.0	109	0.0	12 979	0.0	Pâte à bois
109 007	0.0	71 990	0.0	109 002	0.0	Papier journal
-	0.0	-	0.0	64	0.0	Papier et carton, n.d.a.
195 607	0.0	227 317	0.0	152 007	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	3 000	0.0	Essence
97 540	0.0	288 692	0.0	244 074	0.0	Mazout
321 444	0.0	392 816	0.0	329 465	0.0	Prod. de pétrole et de houille, n.d.a.
12 373	0.0	1 089	0.0	1 726	0.0	Fer, acier et alliages
126 824	0.0	32 632	0.0	102 219	0.0	Métaux non-ferreux
2 999	0.0	9 781	0.0	27 766	0.0	Demi-produits de base en métal
2 071	0.0	-	0.0	-	0.0	Ciment et produit de base en béton
3 759	0.0	-	0.0	440	32.9	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
-	0.0	109	0.0	1	0.0	Matériel de transport & communication
-	0.0	0	0.0	21	85.9	Machinerie et équipement, n.d.a.
9 493	0.0	0	0.0	31	89.7	Fret divers, n.d.a.
3 072 398	0.0	3 703 203	0.0	3 705 150	--	Total
Trois-Rivieres						
-	0.0	231	0.0	651	0.0	Produits du règne animal, comestible
-	0.0	110 190	0.0	231 787	0.0	Orge
41 867	0.0	72 853	0.0	37 349	0.0	Mais
1 203 599	0.0	2 087 762	0.0	1 940 700	0.0	Blé
2 397	1.5	499	0.0	7 417	0.0	Grains et produits de céréales, n.d.a.
71 565	1.4	23 261	3.2	25 130	2.5	Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.
85 890	0.0	13 195	0.0	-	0.0	Graines de lin et colza, fèves de soya
103	0.0	2 469	94.7	5 503	3.3	Prod. vég. anim. bruts incombust., n.d.a.
762	56.9	1 698	0.0	-	0.0	Textiles et demi-produits en textile
399	0.0	-	0.0	-	0.0	Minerai d'aluminium, concentrés, rebuts
15 833	0.0	25 000	0.0	-	0.0	Minerais, nickel & cuivre conc., rebuts
148 846	0.0	211 015	0.0	151 145	0.0	Minerai de zinc, concentrés, rebuts
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Minerais métal., conc., rebuts, n.d.a.
7 207	3.5	22 528	0.0	19 807	0.0	Amiante non-ouvré, brut & fibre
14 498	0.0	26 867	0.0	29 031	0.0	Argile & mat. refractaires brutes n.d.a.
64 493	0.0	23 024	0.0	12 650	0.0	Sel
-	0.0	-	0.0	4 525	0.0	Soufre
-	0.0	8	0.0	-	0.0	Déchets et rebuts divers, n.d.a.
2	0.0	58	0.0	-	0.0	Bois de construction & sciage
540	0.0	5	0.0	4 467	0.0	Pâte à bois
664	2.4	-	0.0	-	0.0	Demi-produits en bois, n.d.a.
53 207	0.0	108 536	0.0	132 476	0.0	Papier journal
12 358	-	33 774	0.0	20 030	0.0	Papier et carton, n.d.a.
-	0.0	-	0.0	-	0.0	Chlorure de potassium (potasse)
169 024	0.1	166 056	0.1	96 375	0.0	Produits chimiques divers, n.d.a.

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

FIGURE 5.4

**Commodities Loaded and Unloaded at Leading Canadian Ports, Tonnages:
Domestic and International Shipping, 1983-1986 (Concluded)**

Port	1986					
	Domestic National		International International		Domestic & International National & International	
	Loaded	Unloaded	Loaded	Unloaded	Handled	Contain-erized
	Chargé	Déchargé	Chargé	Déchargé	Manuten-tionné	Contene-urisé
Commodity	(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)
Trois-Rivières						
Gasoline	-	54 752	-	-	54 752	0.0
Fuel oil	8 737	77 935	-	12 259	98 931	0.0
Iron, steel and alloys	-	-	-	-	-	0.0
Non-ferrous metals	-	-	-	-	-	0.0
Metal fabricated basic products	-	-	-	-	-	0.0
Non-metallic mineral basic prod., n.e.s.	-	-	-	315	315	0.0
Misc. fabricated materials, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Transportation & communication equipment	-	-	-	-	-	0.0
Machinery and equipment, n.e.s.	-	-	-	-	-	0.0
Miscellaneous cargo, n.e.s.	-	-	58	22 521	22 579	0.0
Total	14 247	1 015 065	1 348 952	381 212	2 759 476	0.0
Total of Above Ports	33 436 128	34 265 399	124 136 612	53 059 373	244 897 513	4.1

Components may not add up to totals due to rounding.

FIGURE 5.4

**Marchandises chargées et déchargées dans les principaux ports canadiens, tonnages:
Transport maritime national et international, 1983-1986 (Fin)**

1985		1984		1983		Port
Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		Domestic & International National & International		
Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Handled	Contain- erized	Marchandise
Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	Manuten- tionné	Conten- eurisé	
(t)	(t)	(t)	(t)	(t)	(%)	
						Trois-Rivières
33 177	0.0	46 972	0.0	45 531	0.0	Essence
121 224	0.0	128 450	0.0	216 115	0.0	Mazout
1 996	1.7	4 179	0.7	-	0.0	Fer, acier et alliages
320	0.0	7 011	0.0	-	0.0	Métaux non-ferreux
113	93.7	213	0.0	-	0.0	Demi-produits de base en métal
-	0.0	607	0.0	-	0.0	Prod. minéraux non-métal. de base n.d.a.
3	99.3	4	0.0	-	0.0	Demi-produits divers, n.d.a.
1 152	4.1	47	96.8	35	0.0	Matériel de transport & communication
3 973	14.8	20	99.9	221	0.0	Machinerie et équipement, n.d.a.
6 514	5.6	92	71.0	3 774	0.1	Fret divers, n.d.a.
2 061 729	0.2	3 116 623	0.1	2 984 719	0.1	Total
242 293 758	3.8	260 656 470	3.4	235 592 927	3.3	Total des ports ci-dessus

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

Chapter VI: Containerized Cargo

Chapitre VI: Fret conteneurisé

Introductory Note

Containers were introduced to the shipping industry some 30 years ago and have had a significant impact on the transport and handling of cargo.

The concept of containerization is a relatively simple one: cargoes are stored in containers of varying sizes, and then the containers themselves can be moved from ship to truck to train.

The introduction of containers has impacted on the entire transportation industry. In shipping, containers have led to new vessel configurations and new technologies in port infrastructure. Through enhanced operational efficiencies and improvements in levels of service, containerization has permitted the formation of modally-integrated transport systems.

A key component in the sophisticated logistics of worldwide inter-modal transport systems, containerized cargo is also the high growth segment of the shipping industry. Its revenue-generating capabilities have made this market segment the focus of concerted international competition.

On the Canadian domestic scene, largely as a result of the commodity mix handled in domestic shipping, there is not much container activity. However, on Canada's international scene, containerized cargo has represented an increasing share of cargoes handled at Canadian ports (see Figure 6.1).

Introduction

Les conteneurs ont été utilisés pour la première fois par les transporteurs maritimes il y a une trentaine d'années et ont depuis modifié en profondeur le transport et la manutention du fret.

Le concept de la conteneurisation est relativement simple: les cargaisons sont mises dans des conteneurs de dimensions diverses qui peuvent ensuite être transférés d'un navire à un camion à un train.

L'avènement des conteneurs a eu des conséquences pour l'ensemble de l'industrie du transport. Dans le cas du transport maritime, les conteneurs ont amené la construction de navires de type nouveau et l'introduction de techniques nouvelles dans l'infrastructure portuaire. La conteneurisation a rendu les opérations plus efficaces et a amélioré les niveaux de service, ce qui a permis la création des réseaux de transport intégrés.

En plus d'être un élément clé de la logistique perfectionnée du transport intermodal mondial, le fret conteneurisé représente un secteur en pleine croissance de l'industrie du transport maritime. Les revenus qu'il est possible de tirer de la conteneurisation expliquent la vive concurrence internationale dans ce secteur du marché.

À l'intérieur des frontières du Canada, la conteneurisation n'est pas pratique courante en raison surtout de la diversité des produits manutentionnés dans le cadre du transport maritime intérieur. Toutefois, le fret conteneurisé représente une part de plus en plus grande du fret à destination de l'étranger manutentionné dans les ports canadiens (voir figure 6.1).

FIGURE 6.1
Containerized Tonnage Loaded and Unloaded, Percentage Share of Total¹
Domestic and International Shipping, 1981-1986
Tonnage conteneurisé chargé et déchargé, part en pourcentage du total¹
Transport maritime intérieur et international, 1981-1986

	Domestic - Intérieur		International					
	Handled Manutentionné		Loaded Chargé		Unloaded Déchargé		Handled Manutentionné	
/	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%	'000 t	%
1981	..	..	4 343.7	3.0	3 232.4	4.7	7 576.2	3.5
1982	..	..	3 774.4	3.0	2 740.3	5.6	6 514.6	3.7
1983	639.4	0.5	3 940.6	3.0	3 540.6	7.2	7 481.2	4.2
1984	524.4	0.4	4 243.8	2.9	4 323.1	7.2	8 566.8	4.2
1985	652.9	0.5	4 545.7	3.2	4 547.5	7.6	9 093.2	4.5
1986	1 510.0	1.2	5 029.9	3.5	4 769.5	7.7	9 799.3	4.7

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

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

The International Sector

In 1986, total international containerized and non-containerized cargo handled at Canadian ports amounted to 207 million tonnes. This represented a 1.7% increase from the previous year. However, if only containerized cargoes are considered, growth from 1985 to 1986 comes to about 8%. In other words, the growth rate from 1985 to 1986 for containerized cargo was more than four times that for all international cargo.

Over the five-year period 1981 to 1986, the same trend is apparent. Total international cargo in 1986 was about 6% above the average level for the previous five-year period. Containerized cargo was about 25% above the average level for the same period.

In 1986, the volume of loaded containerized cargo was about the same as that unloaded (5 million and 4.8 million tonnes, respectively). Of the total cargo loaded internationally, the containerized component made up 3.5%, while for total unloaded cargo, it made up 7.7%. While these percentages may seem marginal, they nonetheless represent a significant increase from previous years.

From 1985 to 1986, containerized cargo loaded grew more than 10% while containerized unloaded cargo grew about 5%. The 1986 levels for both loaded and unloaded containerized cargos were substantially higher than average annual levels for the previous five years. Loaded containerized cargo was 21% higher, unloaded 30%.

By comparison, the total cargo tonnage differential between 1986 and the 1981-1985 annual average was 4.9% for loaded cargo and 8.5% for unloaded cargo.

Container Ports

In 1986, four ports (Montréal, Halifax, Vancouver and Saint John, N.B.) handled close to 97% of all international container cargo tonnage in Canada.

At the port of Montréal, 4.8 million tonnes of containerized cargo were handled, up 13% from 1985 and nearly 40% from 1981 (see Figure 6.2). By comparison, total international cargo tonnage (inclusive of containerized cargo) increased only 5% from 1981 to 1986. The importance of containers at the port of Montréal underscores its broader role as gateway to North American markets.

At the port of Halifax, containerized tonnage increased more than 15% from 1985 to 1986. The 1986 level of 2.2 million tonnes was 34% higher than in 1981. During the same period, total cargo at Halifax increased 14%. Similarly, at the port of Vancouver there was a 20% increase in containerized tonnage from 1985 to 1986. In 1986, Vancouver handled nearly 2 million tonnes of containerized cargo, up nearly 57% from 1981. In contrast, and due to a reduction in shipping services, the port of Saint John showed a drop of almost 32% in containerized tonnage from 1985 to 1986.

The relative importance of containers varies considerably at the principal ports. In 1986, containerized cargo accounted for close to 33% of the cargo handled at Montréal, about 22% of that at Halifax, slightly less than 4% at Vancouver and about 5% at Saint John. Between 1981 and 1986, the respective segment share of containerized cargo increased at three of the four principal Canadian container ports.

Le secteur international

En 1986, le fret conteneurisé et non conteneurisé à destination de l'étranger manutentionné dans les ports canadiens a totalisé 207 millions de tonnes. Ce chiffre représente une augmentation de 1.7% par rapport à l'année précédente. Toutefois, si seul le fret conteneurisé est pris en compte, la croissance de 1985 à 1986 atteint quelque 8%. Autrement dit, le taux de croissance entre 1985 et 1986 du fret conteneurisé a été plus de quatre fois supérieure au taux de croissance pour l'ensemble du fret à destination de l'étranger.

La même tendance s'observe pour la période de cinq ans allant de 1981 à 1986. En 1986, le fret total à destination de l'étranger dépassait de quelque 6% le niveau moyen des cinq années précédentes. Le fret conteneurisé était supérieur de 25% environ au niveau moyen pour la même période.

En 1986, le volume de fret conteneurisé chargé était à peu près identique au volume déchargé (5 millions de tonnes contre 4.8 millions de tonnes). La composante conteneurisée représentait environ 3.5% de l'ensemble des chargements à destination de l'étranger et quelque 7.7% de l'ensemble des déchargements. Même si ces pourcentages peuvent sembler modestes, ils représentent une importante progression par rapport aux années précédentes.

De 1985 à 1986, le fret conteneurisé chargé a augmenté de plus de 10% alors que le fret conteneurisé déchargé progressait de 5%. Les niveaux de 1986 dépassent considérablement les moyennes annuelles des cinq années précédentes, et ce aussi bien pour les chargements que pour les déchargements de fret conteneurisé. La hausse atteint 21% pour le fret conteneurisé chargé, et 30% pour le fret conteneurisé déchargé.

À titre de comparaison, l'écart entre le niveau du tonnage total du fret en 1986 et la moyenne annuelle pour 1981-1985 était de 4.9% pour les chargements et de 8.5% pour les déchargements.

Ports de manutention de conteneurs

En 1986, quatre ports (Montréal, Halifax, Vancouver et Saint John, N.-B.) ont manutentionné près de 97% du tonnage total de fret conteneurisé à destination de l'étranger.

Dans le port de Montréal, 4.8 millions de tonnes de fret conteneurisé ont été manutentionnées, soit 13% de plus qu'en 1985 et près de 40% de plus qu'en 1981 (voir figure 6.2). Par contre, le tonnage total du fret à destination de l'étranger (ce qui comprend le fret conteneurisé) n'a augmenté que de 5% de 1981 à 1986. L'importance des conteneurs à Montréal montre bien que ce port est une plaque tournante des marchés nord-américains.

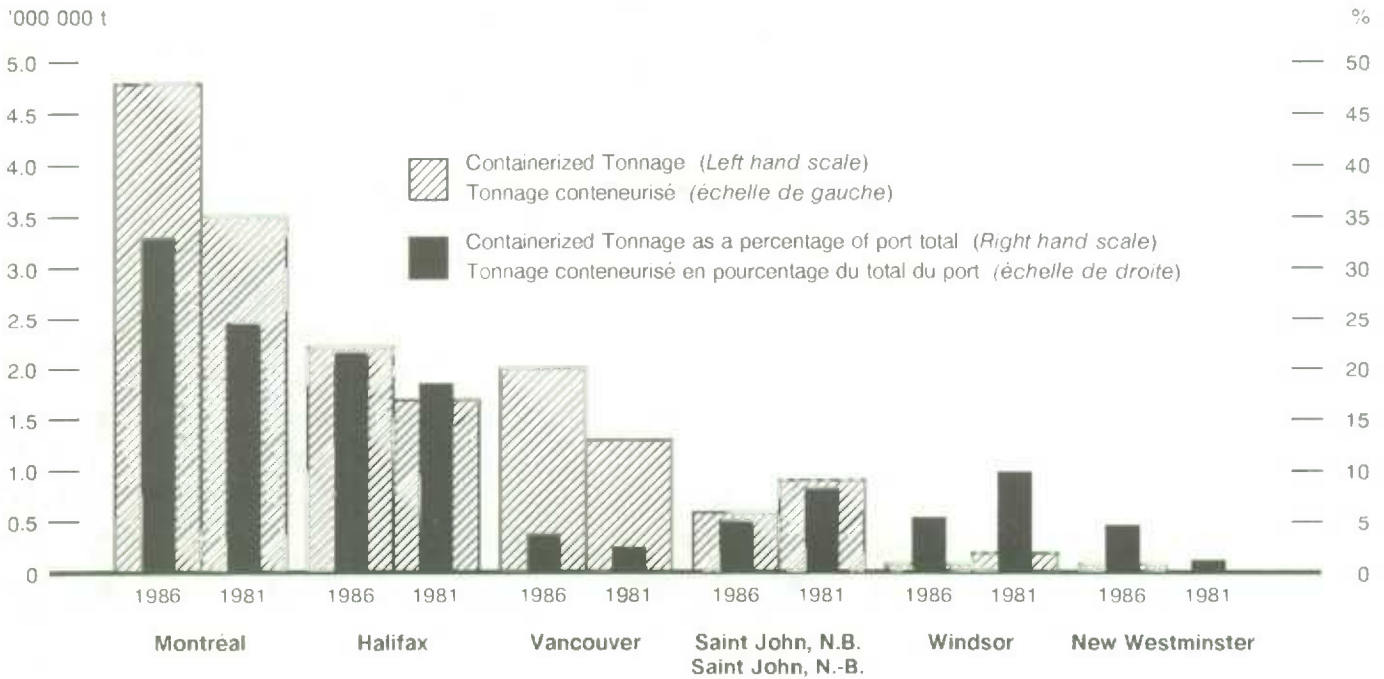
Au port de Halifax, le tonnage conteneurisé a augmenté de plus de 15% de 1985 à 1986. Il a atteint 2.2 millions de tonnes en 1986, soit 34% de plus qu'en 1981. Au cours de la même période, le tonnage total à Halifax a augmenté de 14%. Par ailleurs, le tonnage conteneurisé a augmenté de 20% dans le port de Vancouver de 1985 à 1986. En 1986, ce port a manutentionné près de 2 millions de tonnes de fret conteneurisé, soit près de 57% de plus qu'en 1981. Par contre, le port de Saint John a accusé une baisse de près de 32% du tonnage conteneurisé de 1985 à 1986 en raison d'une réduction des services de transport maritime.

L'importance relative des conteneurs varie considérablement d'un grand port à l'autre. En 1986, la proportion de fret conteneurisé par rapport à l'ensemble du fret manutentionné atteignait presque 33% à Montréal, environ 22% à Halifax, un peu moins de 4% à Vancouver et environ 5% à Saint John. Entre 1981 et 1986, la part du fret conteneurisé a augmenté dans trois des quatre grands ports canadiens manutentionnant des conteneurs.

FIGURE 6.2

Containerized Tonnage Handled at Leading Canadian Ports, Percentage Shares of Port Total: International Shipping, 1986 vs 1981

Tonnage conteneurisé manutentionné dans les principaux ports canadiens, parts en pourcentage du total portuaire: Transport maritime international, 1986 vs 1981



Containerized Commodities

The increasing level and mix of containerized commodities is a function of: (a) container technology (development of specialized containers); (b) changing transport requirements (inter-modal inland access); and, (c) cost and service provisions of shipping industry (higher/cheaper supply of capacity through economies of scale, vessel size and configurations, and consortia arrangements). Naturally, containerization is highest among manufactured and semi-processed commodities although specially designed containers are successfully being introduced for traditionally "bulk" commodities.

The 10 leading commodities shipped in containers account for close to 70% of the Canadian container market. Miscellaneous foods, beverages and tobacco alone account for 15% of containerized cargo handled in Canada.

The degree of containerization among the commodities varies significantly. While about only 8% of woodpulp is handled in containers, over 80% of machinery and equipment is containerized. The respective containerized share of the 10 leading commodities transported in containers all showed increases between 1981 and 1986 (see Figure 6.3).

Marchandises conteneurisées

L'augmentation du tonnage et la diversification des marchandises conteneurisées sont le résultat a) de l'évolution des techniques de conteneurisation (mise au point de conteneurs spéciaux) et b) des exigences en matière de transport (accès intérieur intermodal), ainsi que c) des nécessités économiques du transport maritime (accroissement de la capacité et abaissement des coûts grâce aux économies d'échelle, à l'utilisation de navires plus grands et mieux adaptés et à la création de consortiums). Évidemment, la conteneurisation est utilisée davantage pour les produits manufacturés et les demi-produits, bien que l'on ait commencé à utiliser avec succès des conteneurs spéciaux pour des marchandises habituellement transportées en vrac.

Les 10 principales marchandises expédiées en conteneurs représentent près de 70% du marché canadien des conteneurs. Les aliments divers, les boissons et le tabac constituent à eux seuls près de 15% du fret conteneurisé manutentionné au Canada.

Le degré de conteneurisation varie considérablement d'une marchandise à l'autre. Bien que seulement 8% de la pâte de bois soit conteneurisée, plus de 80% des machines et du matériel le sont. Les parts du fret total conteneurisé détenues par les dix principales marchandises transportées en conteneurs ont toutes augmenté entre 1981 et 1986 (voir figure 6.3).

FIGURE 6.3

**Containerized Share of Leading Commodities Handled in Containers:
International Shipping, 1986 vs 1981**
**Part conteneurisée des principales marchandises manutentionnées dans des conteneurs:
Transport maritime international, 1986 vs 1981**

Commodities - Marchandises	Containerized tonnage		Containerized tonnage as % of commodity total	
	Tonnage conteneurisé	Tonnage conteneurisé % du total pour la denrée	Tonnage conteneurisé	Tonnage conteneurisé % du total pour la denrée
	1986	1986	1981	1981
	'000 000 t	%	'000 000 t	%
Misc. foods, beverages and tobacco, n.e.s. Aliments divers, boissons, tabac, n.d.a.	1.5	50.7	1.3	44.7
Miscellaneous chemicals, n.e.s. Produits chimiques divers, n.d.a.	1.0	19.4	0.6	14.7
Machinery and equipment, n.e.s. Machinerie et équipement, n.d.a.	0.8	80.8	0.7	71.2
Miscellaneous cargo, n.e.s. Fret divers, n.d.a.	0.8	87.5	0.7	86.3
Lumber and sawn timber Bois de construction et sciage	0.5	9.5	0.3	5.5
Animal products, edible Produits du règne animal, comestible	0.4	65.3	0.3	58.5
Iron, steel and alloys Fer, acier et alliages	0.4	14.8	0.4	13.3
Unmanufactured asbestos, crude and fibre Amiante non-ouvré, brut et fibre	0.4	83.8	0.4	52.9
Non-ferrous metals Métaux non-ferreux	0.4	42.8	0.4	38.1
Woodpulp Pâte à bois	0.4	8.4	0.2	4.6

Foreign Markets

In terms of market share, Europe, Asia and Oceania and the United Kingdom constitute the three principal foreign regions of destination for containerized cargo loaded in Canada (see Figure 6.4).

For 1986, Asia and Oceania and Europe showed year-over-year share point increases of 1.3 and 0.8, respectively, while the United Kingdom dropped 1.1 share points.

Containerized cargo destined for Asia and Oceania shows strong growth from 1981 to 1986. In 1981 this region represented about 25% of containerized loadings in Canada; the corresponding figure for 1986 was 36%. In contrast the trans-Atlantic market, comprised of Europe and United Kingdom, decreased from close to 62% in 1981 to slightly more than 54% in 1986.

Marchés étrangers

La répartition du marché entre les différentes régions permet de constater que l'Europe, l'Asie et l'Océanie ainsi que le Royaume-Uni constituent les trois principales régions de destination du fret conteneurisé chargé au Canada (voir figure 6.4).

En 1986, la part de l'Asie et de l'Océanie et celle de l'Europe ont augmenté respectivement de 1.3 et de 0.8 point d'une année à l'autre, alors que celle du Royaume-Uni a chuté de 1.1 point.

Le fret conteneurisé à destination de l'Asie et de l'Océanie a considérablement augmenté entre 1981 et 1986. Cette région représentait environ 25 % des chargements conteneurisés au Canada en 1981, comparativement à 36 % en 1986. Par contre, la part du marché outre-Atlantique, qui comprend l'Europe et le Royaume-Uni, est passé de près de 62 % en 1981 à un peu plus de 54 % en 1986.

FIGURE 6.4

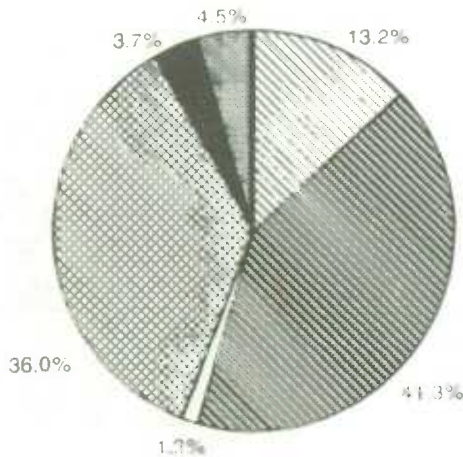
**Containerized Tonnage Loaded, Percentage Shares by Foreign Region of Destination:
International Shipping, 1981-1986**

**Tonnage conteneurisé chargé, répartition en pourcentage selon la région étrangère de destination:
Transport maritime international, 1981-1986**

Loaded - Chargé

1986

5.0 million tonnes
5.0 millions de tonnes



	1985	1984	1983	1982	1981	
Loaded - Chargé	'000 000 t	4.5	4.2	3.9	3.8	4.3
Destinations: Share - Repartition						
	%	%	%	%	%	
United Kingdom Royaume-Uni	14.3	16.4	17.3	17.1	18.4	
Europe ¹	40.5	39.7	41.1	43.9	43.6	
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	
Asia and Oceania Asie et Océanie	34.7	32.2	28.4	25.4	25.1	
Central and South America Amérique centrale et du Sud	3.9	3.8	4.1	4.5	4.1	
United States - Etats-Unis:						
Atlantic - Atlantique	1.2	2.2	3.1	2.3	2.3	
Great Lakes - Grands Lacs	2.6	2.9	3.2	2.2	3.1	
Pacific - Pacifique	1.2	0.7	0.7	2.5	1.4	
Total	5.0	5.8	7.0	7.0	6.8	

¹ Includes Greenland and St.-Pierre-and-Miquelon

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

Similarly on the inbound side, Europe, Asia and Oceania, and the United Kingdom constituted the three principal foreign regions of origin for containerized cargo unloaded in Canada (see Figure 6.5).

While Asia and Oceania showed an increase of 3.7 share points from 1985 to 1986, Europe and the United Kingdom dropped 1.8 and 0.6 points, respectively. The period 1981-1986 has seen a declining trend for the United Kingdom; its market share in 1986 was nearly 4 points lower than in 1981. In contrast, Europe's share was over 7 points higher than in 1981. It should be pointed out, though, that these regions represent foreign origin of transport to Canada. The use of feeder services, for example, between the United Kingdom and Europe, would not be reflected in these statistics. Thus cargo of United Kingdom origin transiting via European transfer points would be designated as being of European loading.

Quant au tonnage en arrivage, l'Europe, l'Asie et l'Océanie ainsi que le Royaume-Uni sont également les trois principales régions d'origine du fret conteneurisé déchargé au Canada (voir figure 6.5).

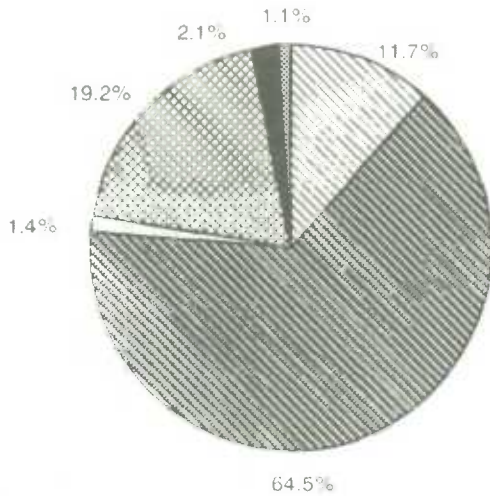
La part de l'Asie et de l'Océanie a augmenté de 3.7 points de 1985 à 1986, mais celle de l'Europe et du Royaume-Uni a diminué de 1.8 point et de 0.6 point respectivement. Une tendance à la baisse a été observée pour le Royaume-Uni au cours de la période 1981-1986, la part du marché détenue par ce pays en 1986 étant inférieure de près de 4 points à celle de 1981. Par contre, la part de l'Europe a augmenté de 7 points par rapport à 1981. Il convient de souligner cependant que ces régions représentent le point d'origine à l'étranger des marchandises acheminées au Canada. L'utilisation de services d'apport, par exemple entre le Royaume-Uni et l'Europe, n'est pas prise en ligne de compte au moment de l'établissement de ces statistiques. Ainsi, le fret en provenance du Royaume-Uni mais ayant transité par des points de transfert européens serait considéré comme du fret dont le point d'origine est l'Europe.

FIGURE 6.5

**Containerized Tonnage Unloaded, Percentage Shares by Foreign Region of Origin:
International Shipping, 1981-1986**

**Tonnage conteneurisé déchargé, répartition en pourcentage selon la région étrangère d'origine:
Transport maritime international, 1981-1986**

Unloaded - Déchargé
1986
4.8 million tonnes
4.8 millions de tonnes



	1985	1984	1983	1982	1981	
Unloaded - Déchargé	'000 000 t	4.5	4.3	3.5	2.7	3.2
Destinations: Share - Répartition						
	%	%	%	%	%	
United Kingdom Royaume-Uni	12.3	13.0	13.6	14.0	15.4	
Europe ¹	66.3	66.0	60.2	57.4	57.0	
Middle East and Africa Moyen-Orient et Afrique	0.9	1.0	0.8	1.3	1.3	
Asia and Oceania Asie et Océanie	15.5	16.4	18.3	18.0	19.0	
Central and South America Amérique centrale et du Sud	2.5	2.1	3.3	1.6	1.6	
United States - Etats-Unis:						
Atlantic - Atlantique	0.9	0.4	1.1	1.9	1.9	
Great Lakes - Grands Lacs	1.2	1.1	2.4	3.6	2.1	
Pacific - Pacifique	0.3	0.2	0.3	2.3	1.8	
Total	2.5	1.6	3.8	7.8	5.8	

¹ Includes Greenland and St.-Pierre-and-Miquelon

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

Chapter VII: Vessel Activity

Introductory Note

Commercial vessels from around the world call at Canadian ports. These vessels make their way to destinations in Canada with products from other lands, and load Canadian cargo for foreign destinations. While commercial vessels must be registered to sail international waters, their country of registration is not necessarily the country of origin or destination of the cargo they carry. Still, the country of registration is often referred to as the nationality or "flag" of the vessel.

In this chapter, data are presented on international and domestic vessel traffic in Canada. This is done both in terms of movements and shares of Gross Register Tonnage (GRT). Movements are defined as either the arrival or departure of a vessel. GRT refers to the total capacity available to transport the cargo, as opposed to actual cargo volumes. (See also "Notes to Users" for additional information.)

International Vessel Movements by Registry

In 1986, there were 56,147 international vessel movements through Canadian ports, a 6% increase from the previous year. Vessels registered in Canada accounted for the largest share of the traffic, with 37% of all movements in 1985 and 40% of all movements in 1986. Other vessel "flags" which had a share of this traffic include those of: Panama, West Germany, the United Kingdom, the United States, Greece and Norway.

Vessels registered in Panama, West Germany and the United Kingdom experienced increases in their share of total traffic (see Figure 7.1). However, vessels registered in the United States experienced a drop in their share of the traffic from 1985, although the 1986 share of 17% was up from the 1981 share of 15%.

Movements by vessels flying the Greek and Norwegian flags dropped significantly from 1981 to 1986. Greek vessel movement went from 6% to 3%, while GRT share for Greek vessels dropped from 9% to 5%. For Norwegian-registered vessels, movements declined from 3% to 2%, while GRT shares dropped from 5% to 3%, over the same period.

While vessels operating under the Canadian flag represented 40% of all movements (in 1986), their shares of total GRT and cargo tonnage were much less. In 1986, the share of GRT was 14%, while the share of all cargo tonnage was 20%. This is because Canadian-registered vessels involved in international activity are, for the most part, relatively small vessels. In fact, of the approximately 22,000 movements in 1986, 47% were made by ferries (which carry little or no cargo) and 18% by barges, both relatively small vessels.

Similarly, American-registered vessels accounted for 17% of 1986 movements, but only 3% of total GRT and 2% of total cargo tonnage. Of some 9,600 movements in 1986, 49% were made by ferries and 18% by barges.

Chapitre VII: Mouvements de navires

Introduction

Les navires qui mouillent dans les ports canadiens viennent de partout dans le monde. Ils y apportent des produits d'ailleurs et y chargent du fret canadien à destination de l'étranger. Même si les navires commerciaux doivent être immatriculés pour naviguer dans les eaux internationales, leur pays d'immatriculation n'est pas nécessairement le pays d'origine ou de destination du fret qu'ils transportent. Cependant, le pays d'immatriculation est souvent considéré être la nationalité ou le "pavillon" du navire.

Le présent chapitre renferme des données sur le trafic international et intérieur au Canada, plus précisément sur les mouvements de navires et la part de la jauge brute au registre. L'arrivée ou le départ d'un navire constitue un mouvement. La jauge brute au registre (JBR) est la capacité totale disponible pour le transport du fret, qui ne correspond pas nécessairement au volume réel du fret transporté. (Pour plus de renseignements, se reporter aux Notes aux utilisateurs.)

Mouvements internationaux de navires, selon le pays d'immatriculation

En 1986, on a dénombré 56,147 mouvements internationaux de navires dans les ports canadiens, une augmentation de 6% par rapport à l'année précédente. Les navires immatriculés au Canada ont représenté la plus grande part du trafic, soit 37% de tous les mouvements en 1985 et 40% de tous les mouvements en 1986. Parmi les navires battant d'autres "pavillons" et qui détenaient une part de ce trafic, mentionnons ceux du Panama, de l'Allemagne de l'Ouest, du Royaume-Uni, des États-Unis, de la Grèce et de la Norvège.

Les navires immatriculés au Panama, en Allemagne de l'Ouest et au Royaume-Uni ont vu leur part du trafic total augmenter (voir figure 7.1). Toutefois, la part des navires immatriculés aux États-Unis a fléchi par rapport à 1985, même si les 17% de 1986 représentent une hausse par rapport au 15% de 1981.

Les mouvements de navires battant pavillon grec et norvégien ont passablement diminué de 1981 à 1986. Les mouvements de navires grecs sont passés de 6% à 3% du total, alors que la part de la JBR détenue par ces navires est passée de 9% à 5%. Quant aux navires norvégiens, les données montrent que les mouvements sont passés de 3% à 2% et que la part de la JBR a chuté de 5% à 3% au cours de la même période.

Même si les navires battant pavillon canadien ont représenté 40% de l'ensemble des mouvements (en 1986), leurs parts de la JBR totale et du tonnage total étaient sensiblement moins. En 1986, la part de la JBR était de 14%, alors que la part du tonnage total transporté était de 20%. Ces résultats s'expliquent par le fait que la plupart des navires canadiens utilisés pour le transport international sont relativement petits. En fait, des quelque 22,000 mouvements en 1986, 47% ont été effectués par des traversiers (qui ne transportent à peu près pas de fret) et 18%, par des chalands qui sont, comme les traversiers, des navires relativement petits.

Par ailleurs, les navires immatriculés aux États-Unis ont figuré pour 17% des mouvements en 1986 mais pour seulement 3% de la JBR totale et 2% du tonnage total. Des quelque 9,600 mouvements en 1986, 49% ont été effectués par des traversiers et 18%, par des chalands.

FIGURE 7.1

Number of Movements, Vessel Capacity Share and Cargo Tonnage Share, by Flag of Ship, 1981, 1985 and 1986

Nombre de mouvements, pourcentage de capacité du navire, et pourcentage de cargaison, selon la nationalité du navire, 1981, 1985 et 1986

Flag of Ship Nationalité du navire	% of total GRT % de la JBR totale			% of cargo tonnes % de la cargaison			% of movements % des mouvements		
	1981	1985	1986	1981	1985	1986	1981	1985	1986
Canada	16.5	13.0	13.6	25.7	20.9	20.4	37.4	36.9	39.6
Liberia - Libéria	13.6	12.7	12.8	16.7	15.3	14.4	7.0	6.1	5.7
Panama	5.0	9.9	11.5	5.3	11.8	11.9	4.4	6.6	6.8
Japan - Japon	13.5	14.2	8.2	7.0	10.4	10.5	3.4	3.0	2.7
United Kingdom - Royaume-Uni	9.2	5.5	5.4	8.7	4.7	4.6	4.9	2.4	2.5
Greece - Grèce	9.2	4.5	4.8	8.8	5.3	4.5	6.3	2.8	2.8
West Germany - Allemagne de l'ouest	3.3	2.8	3.4	2.0	1.3	1.2	1.6	1.8	2.1
Norway - Norvège	5.4	4.3	3.3	4.7	3.4	1.6	2.7	2.1	1.5
Hong Kong	0.4	3.1	3.3	0.3	2.3	2.3	0.1	1.1	1.1
USSR - URSS	2.2	2.0	3.2	2.0	2.5	4.4	2.3	1.5	2.0
United States - Etats-Unis	2.5	2.9	2.9	2.8	2.7	1.7	14.7	19.2	17.1
Singapore - Singapour	1.5	2.2	2.7	1.6	1.6	1.8	1.0	1.1	1.2
Philippines	1.1	1.7	2.3	0.6	1.6	2.4	0.8	1.2	1.1
South Korea Corée du sud	1.2	1.7	2.0	0.9	2.4	2.9	0.7	0.8	0.8
France	1.1	1.1	1.1	1.3	0.7	0.7	2.1	2.0	1.9
Others - Autres	14.3	18.1	19.4	11.5	13.2	14.6	10.7	11.4	11.1
Grand Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Total Totale	527 617 518	534 599 863	530 018 120	213 632 969	204 089 596	206 572 519	50,599	52,993	56,147

Indeed, vessels registered in either the United States or Canada accounted for nearly 60% of international vessel movements in 1986. In addition, while Canadian vessel movements outnumber those of Liberian-registered vessels by seven to one, the GRT of these two vessel flags are almost the same: 72 million Gross Register Tons (GRT) on the Canadian registry, 68 million on the Liberian registry.

Ships registered in Liberia and Panama also continue to account for major shares of international vessel traffic. In 1986, Liberian-registered vessels tallied 3,184 movements, compared to 3,241 in 1985 and 3,539 in 1981. Vessels registered in Panama tallied 3,799 movements in 1986; 3,501 in 1985 and 2,207 in 1981. In terms of GRT shares, these two vessel registries ranked second and third in 1986 with 13% and 12% of total GRT, respectively. Liberia's share remained relatively stable from 1985 levels although a slightly higher share was posted in 1981 (14%). Panamanian-registered vessels, on the other hand, made a significant gain from 1981 to 1985, doubling their GRT share from 5% to 10%, and then climbing in 1986 to 12%, or 64 million GRT.

It is interesting to note that, for the leading European and Asian vessel registries, GRT and cargo tonnage figures are much higher relative to the number of movements, than for either Canada or the United States. Japanese-registered vessels, for example, accounted for 3% of international movements in 1986, and some 11% of cargo and 8% of total GRT.

En fait, les navires immatriculés aux États-Unis ou au Canada ont effectué près de 60% des mouvements dans le cadre du transport international en 1986. Par ailleurs, les navires canadiens ont effectué sept fois plus de mouvements que les navires immatriculés au Libéria mais la JBR est presque identique dans les deux cas: 72 millions de tonneaux de JBR pour les navires canadiens contre 68 millions pour les navires libériens.

Les navires immatriculés au Libéria et au Panama détiennent toujours d'importantes parts du trafic international. En 1986, les navires immatriculés au Libéria ont totalisé 3,184 mouvements, comparativement à 3,241 en 1985 et à 3,539 en 1981. Les navires immatriculés au Panama ont totalisé 3,799 mouvements en 1986, contre 3,501 en 1985 et 2,207 en 1981. Quant à la part de la JBR, ces deux pavillons occupaient les deuxième et troisième rangs en 1986 avec respectivement 13% et 12% de la JBR totale. La part du Libéria est restée relativement stable par rapport à 1985 mais la part affichée en 1981 était légèrement supérieure (14%). Par contre, les navires immatriculés au Panama ont fait un gain important de 1981 à 1985 en doublant leur part de la JBR, soit de 5% à 10%, pour ensuite porter cette part à 12% en 1986, ou 64 millions de tonneaux de jauge brute au registre.

Il est intéressant de constater que les navires immatriculés dans les principaux pays européens et asiatiques détiennent des parts de la JBR et du tonnage total proportionnellement plus importantes que celles du Canada et des États-Unis, compte tenu du nombre de mouvements qu'ils ont effectués. Les navires immatriculés au Japon, par exemple, ont figuré pour 3% des mouvements internationaux en 1986 et pour environ 11% du fret et 8% de la JBR totale.

The Japanese share of GRT in 1981 and 1985 remained around 14%, and the share of traffic relative to the international total remained around 3% over this period.

Vessels registered in the United Kingdom accounted for 3% of international movements recorded at Canadian ports in 1986. At 28 million GRT, this represents 5% of total GRT for that year. This level of activity is similar to that of the previous year, however it represents a considerable drop from 1981, when the United Kingdom accounted for 5% of movements and 9% of total GRT. There are relatively more container vessels registered in European and Asian countries. For example, container vessels registered in Japan accounted for 19% of trips and 46% of total Japanese GRT in 1986. Similarly, container vessels under the Dutch flag accounted for 2% of vessel movements and 24% of that registry's GRT.

The most dynamic changes in both traffic volume and vessel capacity can be attributed to vessels registered in Singapore, Hong Kong, South Korea and the Philippines. Together these registries totalled 4% of vessel movements (compared to 3% in 1981), which accounted for 10% of total GRT (compared to 4% in 1981) and 9% of total cargo tonnage in 1986, compared to 3% in 1981.

Domestic and International Vessel Movements

In 1986, Canadian ports recorded 51,156 domestic vessel movements, compared to 56,147 international movements (see Figure 7.2). In this section, data on domestic and international vessel movements, GRT and cargo tonnage handled are presented by province and port. (Note that port-level figures are discussed in relation to provincial totals, and province-level data are discussed in relation to national totals). In some instances, the Gross Register Tonnage equals the Net Register Tonnage, the latter being another measure of vessel capacity (see also "Notes to Users"). This indicates that vessel movements at these ports were made exclusively by tugs and/or barges (see Figures 7.3 and 7.4).

Domestic Vessel Activity by Province and Port

In 1986, British Columbia recorded 18,258 vessel movements, for 36% of the national domestic total. Newfoundland had the second highest number of movements at 12,473, which accounted for another 24% of the national total. Quebec was third with 9,865 movements, or 19% of all domestic traffic.

However, Quebec had the largest share of Canada's GRT: 32% of the total at 69 million GRT. Ontario posted the second-highest GRT share at 30% of the national total, but recorded only 5,968 vessel movements. Nova Scotia, with 21 million GRT, accounted for just under 10% of the total. Domestic cargo was handled largely at ports in British Columbia, Ontario and Quebec, which together accounted for 91% of cargo tonnage handled in 1986.

The dominant ports were Vancouver, Thunder Bay, Sarnia, Hamilton, Montréal, Québec, Saint John, North Sydney (N.S.) and Port-aux-Basques (Nfld.).

In British Columbia, the port of Vancouver had the largest number of vessel movements at 3,066, for 17% of all domestic movements in this province. It logged 4.5 million GRT, 18% of the provincial total. Vancouver handled 4.4 million tonnes of cargo, or 11% of the provincial total.

La part de la JBR détenue par le Japon en 1981 et en 1985 était de l'ordre de 14%, et la part du trafic international total revenant à ce pays est restée autour de 3% pendant cette période.

Les navires immatriculés au Royaume-Uni figuraient pour 3% des mouvements internationaux dans les ports canadiens en 1986. Leur part s'établissait à 28 millions de tonneaux de jauge brute, soit 5% de la JBR totale cette année-là. Ces chiffres sont proches de ceux de l'année précédente mais représentent une baisse considérable par rapport à 1981, lorsque le Royaume-Uni figurait pour 5% des mouvements et pour 9% de la JBR totale. Il y a relativement plus de porte-conteneurs parmi les navires immatriculés dans les pays européens et asiatiques. Par exemple, les porte-conteneurs immatriculés au Japon ont figuré pour 19% des voyages et pour 46% de la JBR totale attribués au Japon en 1986. Par ailleurs, les porte-conteneurs battant pavillon néerlandais ont détenu 2% des mouvements et 24% de la JBR totale attribués aux navires de ce pays.

Les navires immatriculés à Singapour, à Hong Kong, en Corée du sud et aux Philippines ont présenté les plus fortes variations sur le plan du volume du trafic et de la capacité des navires. Les navires de ces nationalités ont effectués 4% des mouvements (contre 3% en 1981) et ont figuré pour 10% de la JBR totale (contre 4% en 1981) et pour 9% du tonnage total (contre 3% en 1981) en 1986.

Mouvements intérieurs et internationaux de navires

En 1986, il y a eu 51,156 mouvements intérieurs de navires dans les ports canadiens, et 56,147 mouvements internationaux (voir figure 7.2). Dans la présente section, les données sur les mouvements intérieurs et internationaux de navires, la JBR et le tonnage du fret manutentionné sont présentées selon la province et le port (A noter que les chiffres au niveau des ports sont comparés aux totaux provinciaux et les données au niveau de la province, aux totaux nationaux.) La jauge brute au registre est parfois égale à la jauge nette au registre, cette dernière étant une autre mesure de la capacité des navires (voir également les "Notes aux utilisateurs"). C'est le cas lorsque tous les mouvements de navires dans un port ont été effectués par des remorqueurs et/ou des chalands (voir figures 7.3 et 7.4).

Mouvements intérieurs de navires, selon la province et le port

En 1986, la Colombie-Britannique a enregistré 18,258 mouvements intérieurs de navires, soit 36% du total national. Terre-Neuve occupait le deuxième rang avec 12,473 mouvements représentant un autre 24% du total national. Le Québec était troisième, avec 9,865 mouvements ou 19% du trafic intérieur total.

Toutefois, le Québec détenait la plus grande part de la JBR totale, soit 32% ou 69 millions de tonneaux de jauge brute. L'Ontario avait la plus grande part de la JBR après le Québec, soit 30% du total national, mais n'avait enregistré que 5,968 mouvements de navires. La Nouvelle-Écosse, avec 21 millions de tonneaux de jauge brute, figurait pour un peu moins de 10% du total. La plus grande partie du fret intérieur a été manutentionné dans les ports de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec qui, ensemble détenaient 91% du tonnage total manutentionné en 1986.

Les principaux ports ont été Vancouver, Thunder Bay, Sarnia, Hamilton, Montréal, Québec, Saint John, North Sydney (N.-É.) et Port-aux-Basques (T.-N.).

En Colombie-Britannique, le port de Vancouver est celui où on a observé le plus grand nombre de mouvements de navires, soit 3,066 ou 17% de tous les mouvements intérieurs dans cette province. Ce port détenait 18% de la JBR provinciale totale, soit 4.5 millions de tonneaux de jauge brute. On y a manutentionné 4.4 millions de tonnes de fret, ou 11% du total provincial.

FIGURE 7.2

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province or Territory:
Domestic and International Shipping, 1986**

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province ou la territoire:
Transport maritime intérieur et international, 1986**

Province or Territory Type of Movement Province ou territoire Type de mouvement	Domestic - Domestique				International			
	Number of Vessels Nombre de navires	Gross Register Tonnage Jauge brute au registre	Net Register Tonnage Jauge nette au registre	Cargo Tonnes Handled Tonnage de la cargaison manuten- tionnée	Number of Vessels Nombre de navires	Gross Register Tonnage Jauge brute au registre	Net Register Tonnage Jauge nette au registre	Cargo Tonnes Handled Tonnage de la cargaison manuten- tionnée
	No.		(t)	No.			(t)	
Nfld. - T.-N.								
Cargo - Cargaison	8,396	20 801 630	11 924 766	2 668 386	433	3 398 865	2 017 830	2 425 019
Ballast - Sur lest	4,077	10 336 404	6 335 875	-	998	3 520 909	2 125 081	-
Total	12,473	31 138 034	18 260 641	2 668 386	1,431	6 919 774	4 142 911	2 425 019
P.E.I. - Î.-P.-É.								
Cargo - Cargaison	148	518 059	374 191	520 054	50	230 466	139 248	124 603
Ballast - Sur lest	399	552 139	388 400	-	64	336 064	190 884	-
Total	547	1 070 198	762 591	520 054	114	566 530	330 132	124 603
N.S. - N.-É.								
Cargo - Cargaison	1,684	13 024 380	7 868 555	5 701 647	2,100	38 429 814	21 488 107	14 585 983
Ballast - Sur lest	1,369	8 066 266	5 418 315	-	1,148	17 140 689	9 984 733	-
Total	3,053	21 090 646	13 286 870	5 701 647	3,248	55 570 503	31 472 840	14 585 983
N.B. - N.-B.								
Cargo - Cargaison	313	1 669 557	1 100 891	1 803 990	1,524	15 593 775	9 811 856	11 714 381
Ballast - Sur lest	438	1 754 527	1 136 832	-	3,101	10 473 791	6 953 041	-
Total	751	3 424 084	2 237 723	1 803 990	4,625	26 067 566	16 764 897	11 714 381
Que. - Qué.								
Cargo - Cargaison	5,891	34 747 187	23 014 120	32 446 740	3,526	69 644 424	44 879 117	69 227 709
Ballast - Sur lest	3,974	34 668 668	24 001 931	-	4,561	77 193 819	49 653 295	-
Total	9,865	69 415 855	47 016 051	32 446 740	8,087	146 838 243	94 532 412	69 227 709
Ont.								
Cargo - Cargaison	2,774	31 795 073	22 266 914	38 223 259	3,008	33 593 712	23 444 197	32 341 566
Ballast - Sur lest	3,194	34 841 334	24 490 155	-	14,243	32 752 763	22 829 525	-
Total	5,968	66 636 407	46 757 069	38 223 259	17,251	66 346 475	46 273 722	32 341 566
Man.								
Cargo - Cargaison	21	34 394	34 394	43 116	18	420 791	274 530	590 539
Ballast - Sur lest	45	45 818	39 146	-	18	420 791	274 530	-
Total	66	80 212	73 540	43 116	36	841 582	549 060	590 539
B.C. - C.-B.								
Cargo - Cargaison	17,636	24 900 145	22 621 206	39 438 390	7,599	114 340 508	70 046 176	75 489 486
Ballast - Sur lest	622	528 976	483 400	-	13,752	112 406 673	67 617 341	-
Total	18,258	25 429 121	23 104 606	39 438 390	21,351	226 747 181	137 663 517	75 489 486
N.W.T. - T.N.-O.								
Cargo - Cargaison	84	431 228	295 194	166 721	3	100 846	77 708	73 234
Ballast - Sur lest	91	302 839	211 309	-	1	19 420	13 342	-
Total	175	734 067	506 503	166 721	4	120 266	91 050	73 234
Canada Total - Total, Canada								
Cargo - Cargaison	36,947	127 921 653	89 500 231	121 012 304	18,261	275 753 201	172 138 769	206 572 519
Ballast - Sur lest	14,209	91 096 971	62 505 363	-	37,886	254 264 919	159 641 772	-
Total	51,156	219 018 624	152 005 594	121 012 304	56,147	530 018 120	331 780 541	206 572 519

FIGURE 7.3

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
Domestic Shipping, 1986**

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime national, 1986**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON				
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Contain-erized
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage Total Manu-entionné	Conten-urisé
							(t)	(%)
Newfoundland - Terre-Neuve								
Argentia	4	20 737	14 415	3	19 864	13 960	17 634	0.0
Baie Verte	9	60 192	41 436	9	60 192	41 436	21 734	0.0
Bay Roberts	15	46 631	28 271	19	51 513	31 405	31 004	0.0
Bell Island	2	5 025	3 272	2	5 025	3 272	1 330	0.0
Botwood	29	157 657	101 749	27	156 803	101 581	116 023	0.0
Burgeo	86	116 485	62 351	287	285 525	161 401	14 077	0.0
Carmanville	1	3 358	2 160	1	3 358	2 160	800	0.0
Catalina	2	6 968	4 399	2	6 968	4 399	6 870	0.0
Clarenville	18	57 505	40 020	14	61 300	45 436	47 021	0.0
Come By Chance	1	4 490	3 176	1	4 490	3 176	2 121	0.0
Corner Brook	59	274 847	185 058	65	316 285	211 685	285 967	0.0
Fortune	7	14 505	8 972	7	14 505	8 972	5 014	0.0
Goose Bay	32	124 560	83 363	247	1 097 293	677 815	171 737	12.3
Grand Bank	6	15 075	9 816	6	15 075	9 816	6 028	0.0
Harbour Breton	105	146 502	76 027	257	250 532	142 343	4 745	0.0
Harbour Grace	4	12 460	7 737	4	12 460	7 737	6 364	0.0
Hawkes Bay	5	27 305	18 995	5	27 305	18 995	9 880	0.0
Holyrood	29	196 636	132 984	30	206 136	139 628	114 032	0.0
Lewisporte	44	180 387	119 969	246	1 121 258	702 077	139 262	8.3
Long Harbour	5	121 150	80 980	1	1 765	1 765	187	0.0
Long Pond	32	103 037	63 595	28	98 815	61 821	96 233	0.0
Marystown	21	65 217	40 666	23	68 733	42 692	36 029	0.0
Nfld. nes - T.-N. nda	2,979	3 659 886	1 940 100	5,254	6 175 643	3 406 169	102 742	0.7
Port Aux Basques	366	4 227 750	2 833 605	1,062	8 605 250	5 049 180	588 363	67.8
Port Hope Simpson	22	25 325	14 592	133	154 024	81 562	1 208	0.0
Ramea	81	102 460	52 297	279	280 170	159 571	7 719	0.0
St. Albans	2	5 051	3 442	2	5 051	3 442	4 990	0.0
St. Johns	100	501 430	325 069	377	1 666 277	768 755	808 948	37.9
Stephenville	11	53 773	37 359	5	30 015	22 515	20 324	0.0
Total	4,077	10 336 404	6 335 875	8,396	20 801 630	11 924 766	2 668 386	27.7
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard								
Charlottetown	175	444 278	299 016	90	438 750	299 414	370 215	0.9
P.E.I. nes - Î.-P. -É. nda	109	48 967	39 892	28	34 522	31 872	59 076	0.0
Souris	24	11 325	9 913	4	5 877	5 877	12 178	0.0
Summerside	91	47 569	39 579	26	38 910	37 028	78 584	0.0
Total	399	552 139	388 400	148	518 059	374 191	520 054	0.7
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse								
Bridgewater	9	6 747	4 689	3	4 185	4 185	2 184	0.0
Digby	72	43 673	32 067	25	31 916	31 817	49 091	0.0
Halifax	358	2 267 298	1 492 825	459	3 089 305	1 871 752	3 325 238	4.1
Little Narrows	13	269 353	175 335	12	245 159	159 312	311 289	0.0
Liverpool	12	10 306	8 270	3	15 249	8 981	12 500	0.0
Mulgrave	4	35 176	23 004	4	35 176	23 004	35 645	0.0
North Sydney	317	4 098 226	2 762 945	894	8 392 728	4 924 086	554 090	72.0
N.S. nes - N.-É. nda	326	159 681	137 890	103	123 769	123 713	253 727	0.0
Pictou	10	4 772	4 197	1	561	266	650	0.0
Port Hawkesbury	26	180 085	115 600	22	149 733	95 436	99 846	0.0
Pugwash	42	179 834	122 572	43	186 626	126 853	264 880	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.3

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
Domestic Shipping, 1986 (Continued)**

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime national, 1986 (Suite)**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON				
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Contain-erized
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage Total Manu-tenantionné	Conten-eurisé
							(t)	(%)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse								
Shelburne	36	57 088	40 093	10	12 336	12 282	8 485	0.0
Sydney	97	723 308	476 923	91	720 564	469 876	773 955	0.0
Yarmouth	47	30 719	21 905	14	17 073	16 992	10 066	0.0
Total	1,369	8 066 266	5 418 315	1,684	13 024 380	7 868 555	5 701 647	9.4
New Brunswick - Nouveau-Brunswick								
Bathurst	5	29 622	20 746	5	29 622	20 746	21 262	0.0
Belledune	14	141 397	96 636	12	76 846	52 044	87 525	0.0
Caraquet	1	2 534	1 632	1	2 534	1 632	1 034	0.0
Chatham	28	170 385	106 784	28	170 385	106 784	115 615	0.0
Dalhousie	5	34 438	23 297	5	34 438	23 297	45 457	0.0
Grand Manan	42	26 582	19 480	14	17 916	17 862	6 953	0.0
Newcastle	18	126 470	83 413	17	125 288	82 883	75 214	1.1
N.B. nes - N.-B. nda	5	5 348	2 880	1	2 534	1 632	2 099	0.0
Saint John	320	1 217 751	781 964	230	1 209 994	794 011	1 448 830	0.0
Total	438	1 754 527	1 136 832	313	1 669 557	1 100 891	1 803 990	0.0
Quebec - Québec								
Bécancour	38	636 733	441 105	33	477 758	329 149	496 102	0.0
Baie Comeau	187	2 708 296	1 931 395	521	5 122 631	3 275 575	3 076 234	0.0
Basse Côte-Nord	239	238 721	139 979	1,655	1 723 260	1 049 943	24 815	0.0
Blanc Sablon	16	14 349	8 134	133	131 026	78 930	12 231	0.0
Chandler	5	17 146	13 489	3	16 292	13 321	10 297	0.0
Chicoutimi	31	194 456	126 799	23	140 679	89 501	182 505	0.0
Forestville	215	448 329	354 170	73	386 133	347 922	570 570	0.0
Gaspé	13	61 023	41 314	13	61 023	41 314	53 600	0.0
Grindstone	149	1 152 425	752 413	201	1 117 731	721 411	1 216 796	0.0
Havre St-Pierre	94	1 639 351	1 051 040	258	1 738 779	1 112 206	2 190 802	0.0
Matane	3	5 584	3 618	335	2 631 040	1 522 186	334 961	0.0
Mont-Louis	5	32 460	23 254	5	32 460	23 254	42 611	0.0
Montréal/Contrecoeur	805	7 222 652	4 987 300	704	5 955 504	3 904 662	6 597 097	2.5
New Richmond	8	47 395	33 207	8	47 395	33 207	41 479	0.0
Paspébiac	12	31 359	19 429	8	29 115	18 365	15 504	0.0
Pointe-au-Pic	3	2 397	1 353	1	799	451	45	0.0
Port Alfred	19	163 269	116 353	16	106 055	75 009	106 216	0.0
Port Cartier	193	3 275 468	2 330 175	187	3 200 558	2 272 804	4 045 455	0.0
Port Menier	40	40 805	23 407	198	208 157	126 933	5 246	0.0
Qué nes/nda	75	220 892	139 375	53	167 103	104 401	145 017	0.0
Québec North/Nord	51	108 640	83 857	33	95 134	72 341	42 934	0.0
Québec/Lévis	713	4 782 677	3 276 989	464	3 814 991	2 647 248	4 548 176	0.0
Rimouski	74	397 215	254 269	194	516 747	326 773	387 759	0.2
Rivière-du-Loup	2	5 023	3 352	2	5 023	3 352	6 733	0.0
Sept-Iles/Pte.-Noire	470	5 884 833	4 192 070	364	3 409 271	2 395 289	4 068 213	0.0
Sorel	303	2 771 467	1 863 090	107	2 284 008	1 511 835	3 082 043	0.0
St. Augustin	30	27 914	17 213	221	222 884	135 250	5 707	0.0
Ste-Anne-des-Monts	5	6 022	3 620	3	5 584	3 618	2 600	0.0
Trois-Rivières	146	2 291 675	1 605 115	67	958 092	679 827	1 029 312	0.0
Valleyfield	30	240 092	165 047	8	141 955	98 043	105 681	0.0
Total	3,974	34 668 668	24 001 931	5,891	34 747 187	23 014 120	32 446 740	0.5

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.3

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
Domestic Shipping, 1986 (Continued)**

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime national, 1986 (Suite)**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON					Contain- erized Conten- eurisé
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Total Tonnage Manu- tentionné	
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage	(t)	(%)
Ontario									
Amherstburg	37	208 597	142 022	37	209 413	142 750	258 846		0.0
Badgeley Island	5	80 785	55 570	6	96 942	66 684	122 908		0.0
Bath	38	252 282	139 080	54	358 506	197 640	354 073		0.0
Britt	10	37 441	26 325	10	37 441	26 325	46 915		0.0
Cardinal	11	75 267	52 862	7	26 903	18 360	38 502		0.0
Clarkson	162	2 175 812	1 563 336	153	1 954 751	1 388 080	2 580 619		0.4
Colborne	133	1 723 946	1 227 191	133	1 723 946	1 227 191	2 464 577		0.4
Collingwood	19	85 613	60 782	15	77 001	54 480	65 521		0.0
Cornwall	12	44 429	29 374	4	22 369	13 782	27 413		0.0
Courtright	14	295 122	206 394	3	48 870	33 783	14 241		0.0
Cutler	5	24 735	15 505	5	24 735	15 505	14 569		0.0
Goderich	70	1 025 493	722 452	67	837 321	589 987	960 427		0.0
Hamilton	267	3 505 495	2 474 355	212	3 704 633	2 636 741	4 692 612		0.0
Kingston	17	60 156	41 961	4	44 730	31 212	56 616		0.0
Kingsville	90	255 785	184 245	47	799	564	1 048		0.0
Little Current	8	54 729	37 595	4	20 444	13 520	13 611		0.0
Marathon	5	26 833	17 067	5	26 833	17 067	29 020		0.0
Meldrum Bay	50	625 221	436 147	29	543 776	377 697	553 008		0.0
Midland	38	480 574	345 786	44	565 939	410 853	771 165		0.0
Morrisburg	23	157 639	103 977	28	190 598	125 973	196 899		0.0
Nanticoke	71	853 750	574 871	131	2 167 922	1 497 573	2 692 833		0.0
Oakville	63	123 876	88 976	12	79 321	53 510	79 916		0.0
Ont nes/nda	128	619 468	446 108	47	133 676	108 386	91 974		0.0
Oshawa	12	157 749	109 245	8	82 529	57 564	61 334		0.0
Owen Sound	13	102 123	72 279	14	112 381	79 253	130 741		0.0
Parry Sound	33	257 798	181 766	34	274 088	193 027	311 506		0.0
Pelee Island	68	4 497	2 964	69	8 039	5 577	5 720		0.0
Picton	72	731 288	494 189	57	432 584	279 594	420 227		0.0
Port Colborne	93	1 066 526	746 763	31	297 901	218 700	385 547		0.0
Port Credit	2	1 964	788	-	-	-	-		0.0
Port Lambton	1	22 887	16 686	-	-	-	-		0.0
Port Mcnicoll	13	160 452	118 622	25	204 879	151 544	274 992		0.0
Port Stanley	33	239 939	166 948	19	187 959	134 011	152 301		0.0
Prescott	26	348 714	244 214	18	266 501	190 405	292 181		0.0
Sarnia	296	3 264 429	2 277 877	217	1 552 547	1 060 489	1 830 252		0.0
Sault Ste. Marie	173	1 405 701	980 425	130	665 353	430 468	668 598		0.0
Serpent River	6	122 857	84 428	2	45 478	31 881	54 609		0.0
St Catharines	54	626 409	440 772	-	-	-	-		0.0
Thorold	16	164 453	109 113	13	132 033	87 165	162 477		0.0
Thunder Bay	680	10 447 582	7 477 402	753	11 824 952	8 460 781	14 685 186		0.0
Toronto	208	1 358 048	882 133	141	989 803	624 624	984 683		0.0
Wallaceburg	3	10 608	7 821	4	14 144	10 428	21 249		0.0
Whitefish	8	53 112	29 280	8	53 112	29 280	51 532		0.0
Windsor	108	1 501 150	1 054 459	174	1 753 921	1 174 460	1 602 810		0.0
Total	3,194	34 841 334	24 490 155	2,774	31 795 073	22 266 914	38 223 259		0.1
Manitoba									
Churchill	45	45 818	39 146	21	34 394	34 394	43 116		0.0
Total	45	45 818	39 146	21	34 394	34 394	43 116		0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.3

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
Domestic Shipping, 1986 (Continued)**
**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime national, 1986 (Suite)**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON				
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Contain-erized
	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage Total Manu-entionné	Conten-eurisé
Port							(t)	(%)
British Columbia - Colombie-Britannique								
Alert Bay	24	17 603	17 603	34	36 396	36 396	6 167	0.0
Bamberton	-	-	-	7	11 701	11 701	21 019	0.0
Beaver Cove	1	312	312	72	65 392	58 182	508 007	0.0
Bella Coola	-	-	-	21	108 989	108 989	152 874	0.0
Blubber Bay	-	-	-	105	460 900	460 900	863 336	0.0
Britannia Beach	-	-	-	165	165 381	148 950	109 150	0.0
Broughton Strait	3	936	936	161	69 176	40 758	15 620	0.0
Burrard Inlet	-	-	-	325	323 567	323 224	638 518	0.0
Bute Inlet	17	5 378	5 092	71	51 035	44 233	66 801	0.0
Campbell River	13	6 946	6 946	377	534 228	504 739	873 274	0.0
Centre Bay	-	-	-	10	59 672	55 176	97 270	0.0
Chatham Sound	-	-	-	47	66 635	55 760	66 455	0.0
Chemainus	-	-	-	55	99 584	80 446	431 596	1.3
Courtenay	-	-	-	39	63 753	50 649	34 565	0.0
Cowichan Bay	1	312	312	13	15 622	15 421	34 427	0.0
Crofton	-	-	-	686	643 439	642 654	1 136 188	0.0
East Coast Vanc Isl	62	20 900	20 471	2,260	2 584 847	2 472 225	4 498 466	0.1
Esquimalt	-	-	-	45	224 154	221 758	347 033	0.0
Fitz Hugh Sound	-	-	-	89	72 156	59 307	64 907	0.0
Fraser River	1	5 924	4 176	940	865 568	863 276	1 596 918	0.0
Gold River	-	-	-	48	345 456	338 183	496 767	0.0
Hecate Strait	-	-	-	24	175 165	122 674	225 061	0.0
Howe Sound	30	10 359	6 498	1,675	1 943 394	1 876 496	4 840 900	0.2
Jervis Inlet	45	14 225	13 510	437	669 042	645 764	2 248 398	0.0
Johnstone Strait	66	21 036	19 320	406	294 038	243 682	565 221	0.0
Kimsquit	1	349	206	10	78 465	78 322	108 866	4.2
Kitimat	12	21 084	21 084	131	331 950	305 287	230 440	0.0
Knight Inlet	10	3 157	3 014	53	15 452	9 254	138 917	0.0
Ladysmith	6	2 094	1 236	28	60 197	57 413	94 290	0.0
Masset	2	3 514	3 514	14	23 107	19 134	22 414	0.0
Menzies Bay	4	1 248	1 248	5	1 384	1 325	247	0.0
Milbanke Sound	12	16 823	16 537	215	178 762	147 204	149 850	0.0
Namu	-	-	-	7	21 329	13 685	1 617	0.0
Nanaimo	25	43 925	43 925	529	849 914	713 118	1 033 108	0.0
New Westminster	-	-	-	1,469	1 963 434	1 958 304	2 574 780	0.0
North Arm Fraser Riv	-	-	-	1,414	963 134	949 743	3 269 176	0.0
Ocean Falls	1	1 757	1 757	9	25 933	25 925	33 875	0.0
Port Alberni	-	-	-	39	158 072	113 972	196 315	0.0
Port Alice	-	-	-	113	452 610	373 645	449 550	0.0
Port Hardy	-	-	-	29	80 117	67 013	33 737	0.0
Port Harvey	-	-	-	14	1 286	170	190 842	0.0
Port Mcneill	-	-	-	126	57 408	40 380	8 643	0.0
Port Mellon	-	-	-	168	150 179	148 146	178 616	0.0
Portland Inlet	-	-	-	1	764	425	23	0.0
Powell River	1	349	206	651	1 212 741	906 883	808 881	0.0
Prince Rupert	12	21 084	21 084	232	577 322	543 390	596 015	0.0
Quatsino	-	-	-	18	68 647	68 647	122 833	0.0
Queen Charlot. Strait	17	5 341	5 198	146	50 262	28 662	21 325	0.0
Queen Charlot. Isles	4	1 359	930	139	693 583	519 178	946 212	0.0
Ragged Island	18	5 616	5 616	18	5 616	5 616	769	0.0
Rivers Inlet	4	1 396	824	152	310 255	285 913	458 095	0.0
Rupert Inlet	-	-	-	10	17 456	17 456	15 520	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.3

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
Domestic Shipping, 1986 (Concluded)**

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime national, 1986 (Fin)**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON				
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Containerized
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Total Manutentionné	Conteneurisé
							(t)	(%)
British Columbia - Colombie-Britannique								
Seymour Inlet	-	-	-	16	16 304	14 064	18 194	0.0
Skidegate	1	349	206	2	9 868	5 752	13 771	0.0
South Bay	-	-	-	1	9 771	9 771	17 781	0.0
Squamish	-	-	-	67	89 504	89 152	117 889	0.0
Stewart	2	624	624	29	213 459	135 787	288 458	0.0
Tahsis	2	47 138	32 660	2	9 389	9 389	15 875	0.0
Teakerne Arm	-	-	-	20	70 632	40 660	75 059	0.0
Texada Island	3	6 495	6 495	80	155 988	155 508	300 994	0.0
Toba Inlet	4	1 248	1 248	41	29 672	25 619	81 529	0.0
Twin Creeks	-	-	-	13	79 196	74 660	109 464	4.1
Ucluelet	-	-	-	18	50 711	50 711	91 444	0.0
Vananda	-	-	-	55	160 429	160 429	312 034	0.0
Vancouver	161	186 038	167 127	2,905	4 347 055	3 723 901	4 451 007	0.0
Vanguard	1	312	312	1	312	312	20	0.0
Victoria	26	42 792	42 792	275	523 567	475 907	674 371	0.8
W Coast Van Is North	23	8 621	8 621	163	599 151	575 280	921 901	1.5
W Coast Van Is South	4	1 285	1 142	91	235 149	193 779	324 561	0.0
Watson Island	3	1 047	618	5	1 319	772	146	0.0
Total	622	528 976	483 400	17,636	24 900 145	22 621 206	39 438 390	0.1
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest								
Frobisher Bay	6	31 311	22 153	6	31 311	22 153	25 120	0.0
N.W.T. nes - T.N.-O. nda	85	271 528	189 156	78	399 917	273 041	141 601	0.1
Total	91	302 839	211 309	84	431 228	295 194	166 721	0.1
Grand Total	14,209	91 096 971	62 505 363	36,947	127 921 653	89 500 231	121 012 304	1.2

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.4

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
International Shipping, 1986**

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime international, 1986**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON				Total Tonnage Handled	Contain-erized
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage		
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Total Manu-tentionné	(t)	(%)
Newfoundland - Terre-Neuve									
Argentia	22	37 500	20 570	29	41 089	22 460	21 550		0.0
Baie Verte	9	90 580	46 188	5	54 820	30 116	7 994		52.4
Bay Bulls	1	1 499	936	1	1 499	936	1 332		0.0
Bay Roberts	1	1 599	1 136	1	1 599	1 136	3 780		0.0
Botwood	71	613 276	374 024	66	562 759	340 978	289 240		0.3
Carmanville	3	27 913	17 263	3	27 913	17 263	19 448		0.0
Catalina	8	10 557	6 450	8	10 557	6 450	5 270		0.0
Clarenville	1	3 743	2 523	1	3 743	2 523	4 541		0.0
Coley's Point	6	53 797	33 032	6	53 797	33 032	13 512		0.0
Corner Brook	64	595 502	334 864	59	520 666	295 625	219 645		0.0
English Harbour West	1	2 534	1 632	-	-	-	-		0.0
Fermeuse	1	1 269	677	-	-	-	-		0.0
Fortune	582	74 002	38 652	86	15 091	6 509	636		0.0
Gaulois	5	8 420	5 306	3	3 395	2 034	344		0.0
Goose Bay	2	18 660	12 216	2	18 660	12 216	17 484		0.0
Grand Bank	3	2 549	1 674	-	-	-	-		0.0
Harbour Breton	9	16 648	10 235	3	2 278	1 357	840		0.0
Harbour Grace	5	7 130	3 428	3	4 854	2 668	3 022		0.0
Hawkes Bay	2	10 183	6 550	2	10 183	6 550	11 689		0.0
Holyrood	20	522 420	350 296	15	445 942	298 014	397 484		0.0
Lewisporte	4	17 220	7 354	4	17 220	7 354	14 718		0.0
Long Harbour	20	311 047	178 736	39	828 833	438 988	709 062		0.0
Long Pond	11	30 966	20 937	10	29 466	19 978	40 246		0.0
Marystown	12	27 184	14 517	4	4 741	1 919	1 042		0.0
Ramea	2	2 263	1 356	2	2 263	1 356	269		0.0
St. Anthony	7	7 269	4 019	5	5 599	3 399	1 558		0.0
St. Barbe Harbour	1	5 076	3 247	1	5 076	3 247	8 400		0.0
St. George's Harbour	14	332 235	228 194	14	332 235	228 194	414 212		0.0
St. Johns	73	453 078	258 092	26	147 720	87 038	62 114		0.6
Stephenville	38	234 790	140 977	35	246 867	146 490	155 586		0.0
Total	998	3 520 909	2 125 081	433	3 398 865	2 017 830	2 425 019		0.2
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard									
Charlottetown	31	230 898	130 120	17	115 884	73 080	50 189		0.0
Georgetown	5	8 506	6 091	4	11 183	7 783	10 293		0.0
Souris	1	9 868	6 379	1	9 868	6 379	1 798		0.0
Summerside	27	86 792	48 294	28	93 531	52 006	62 322		0.0
Total	64	336 064	190 884	50	230 466	139 248	124 603		0.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse									
Bridgewater	2	3 803	2 345	2	3 803	2 345	2 749		0.0
Canso	2	27 764	19 334	-	-	-	-		0.0
Digby	1	2 396	1 636	1	2 396	1 636	2 710		0.0
Halifax	709	12 765 057	7 544 920	1,696	34 566 842	19 297 283	10 159 863		21.8
Hantsport	101	1 153 352	564 163	101	1 153 352	564 163	1 521 770		0.0
Little Narrows	45	495 082	249 658	43	462 648	229 615	549 102		0.0
Liverpool	34	149 634	91 936	60	184 136	107 182	134 212		0.0
Louisburg	1	492	43	-	-	-	-		0.0
Lunenburg	-	-	-	2	600	370	208		0.0
Mahone Bay	1	300	162	3	898	486	701		0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.4

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
International Shipping, 1986 (Continued)**

**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON				
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Contain-erized
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage Total Manu-tentionné	Conten-eurisé
							(t)	(%)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse								
Mulgrave	8	53 401	31 284	8	53 401	31 284	17 971	0.0
North Sydney	10	1 060	490	12	1 272	588	1 161	0.0
Parrsboro	8	12 177	7 937	8	12 177	7 937	12 923	0.0
Pictou	3	23 576	15 154	-	-	-	-	0.0
Port Hawkesbury	95	1 317 424	770 619	92	1 368 722	803 759	1 570 538	0.0
Pugwash	20	125 628	79 092	17	98 532	60 467	101 261	0.0
Shelburne	4	15 315	9 325	3	10 019	5 428	5 385	0.0
Sydney	82	902 329	543 663	43	480 617	315 891	489 764	0.1
Yarmouth	22	91 899	52 972	9	30 399	19 673	15 667	0.0
Total	1,148	17 140 689	9 984 733	2,100	38 429 814	21 448 107	14 585 983	15.2
New Brunswick - Nouveau-Brunswick								
Bathurst	6	13 165	7 155	6	13 165	7 155	13 287	0.0
Bayside	30	98 959	54 897	37	104 584	57 977	36 800	0.0
Beaver Harbour	2	6 796	2 286	-	-	-	-	0.0
Belledune	23	223 362	143 154	26	292 468	190 190	271 262	0.0
Blacks Harbour	39	2 319	1 208	39	2 319	1 208	891	0.0
Campobello	120	11 903	6 028	102	3 898	1 841	1 644	0.0
Caraquet	1	1 132	678	1	1 132	678	155	0.0
Chatham	4	37 488	21 955	4	37 488	21 955	4 971	0.0
Dalhousie	80	1 032 615	598 807	78	1 028 941	600 152	677 193	0.0
Grand Manan	247	16 274	8 718	223	7 913	4 346	4 742	0.0
Newcastle	34	258 829	154 459	32	239 442	143 437	194 026	0.0
Saint John	652	8 675 108	5 897 891	753	13 792 355	8 744 917	10 490 927	5.2
St. Andrews	1,863	95 841	55 805	223	70 070	38 000	18 484	0.1
Total	3,101	10 473 791	6 953 041	1,524	15 593 775	9 811 856	11 714 381	4.7
Quebec - Québec								
Bécancour	61	576 733	372 800	66	718 266	468 572	500 327	0.0
Baie Comeau	195	3 444 285	2 129 346	228	3 936 820	2 462 044	4 325 571	0.0
Carleton	13	36 336	18 390	12	32 963	16 785	20 194	0.0
Chandler	26	171 837	106 351	25	166 337	102 800	44 382	0.0
Chicoutimi	18	194 291	113 671	23	215 113	136 013	163 167	0.1
Gaspé	16	72 880	39 104	14	63 770	34 216	91 129	0.0
Grindstone	9	62 828	37 572	6	40 752	25 686	46 885	0.0
Groscaoua	43	425 993	241 639	42	412 796	234 908	142 588	0.0
Havre St-Pierre	9	279 322	198 483	9	279 322	198 483	215 967	0.0
Magdalen Islands	7	107 644	69 977	8	131 874	86 173	137 636	0.0
Matane	9	78 958	49 702	3	52 038	31 864	31 764	0.0
Mont-Louis	10	72 819	44 957	7	60 221	38 932	73 407	0.0
Montréal/Contrecoeur	2,713	35 246 835	22 243 559	1,583	25 066 582	15 390 122	14 676 940	32.9
Natashquan	1	2 620	1 671	-	-	-	-	0.0
Pointe-au-Pic	8	86 774	48 700	4	28 736	18 416	5 270	0.0
Port Alfred	159	2 677 258	1 693 942	156	2 584 338	1 641 071	2 904 695	0.0
Port Cartier	240	10 975 411	7 214 954	258	10 912 202	7 211 882	15 292 213	0.0
Portneuf	4	24 915	13 729	3	19 240	11 023	6 505	0.0
Québec/Lévis	387	6 597 683	4 297 027	302	6 210 213	4 092 046	7 504 226	0.0
Rimouski	6	63 483	37 306	1	9 768	5 741	1 249	0.0
Rivière-du-Loup	1	4 814	2 065	1	4 814	2 065	2 340	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.4

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
International Shipping, 1986 (Continued)**
**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON				
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Contain-erized
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage Total Manu-tionné	Conten-eurisé
							(t)	(%)
Quebec - Québec								
Sept-Îles/Pte.-Noire	221	10 208 855	7 042 824	350	12 767 149	8 909 009	18 525 915	0.0
Sorel	157	2 630 818	1 695 945	176	2 821 269	1 820 328	2 591 349	0.0
Trois-Rivières	183	2 403 119	1 469 476	168	2 180 333	1 356 139	1 730 164	0.0
Valleyfield	65	747 308	470 105	81	929 508	584 799	193 827	1.0
Total	4,561	77 193 819	49 653 295	3,526	69 644 424	44 879 117	69 227 709	7.0
Ontario								
Amherstburg	11	19 152	12 910	7	38 174	25 810	33 142	0.0
Badgeley Island	1	16 157	11 114	-	-	-	-	0.0
Bath	49	323 942	181 571	26	171 245	97 391	129 326	0.0
Bowmanville	3	57 055	38 802	11	197 246	134 584	187 320	0.0
Brockville	84	1 900	1 678	-	-	-	-	0.0
Cardinal	4	31 248	22 389	6	55 430	39 640	53 669	0.0
Clarkson	43	333 643	215 907	53	624 392	442 895	580 772	0.0
Cornwall	15	117 876	72 547	17	196 958	124 975	32 427	0.0
Courtright	9	188 708	132 591	20	439 013	308 470	564 386	0.0
Gananoque	1,857	585 563	444 683	-	-	-	-	0.0
Goderich	50	779 914	537 845	56	980 112	681 223	1 076 705	0.0
Hamilton	392	6 032 603	4 172 208	352	5 887 228	4 054 754	5 720 181	0.0
Kingston	4,767	339 230	294 264	5	36 928	24 253	43 415	0.0
Kingsville	7	141 494	100 969	11	216 253	155 170	124 448	0.0
Lakeview	33	733 357	524 911	35	778 845	557 859	915 711	0.0
Lansdowne	3,402	218 991	166 532	-	-	-	-	0.0
Little Current	3	324	78	2	32 476	22 348	30 794	0.0
Marathon	14	146 256	103 490	14	146 256	103 490	113 256	0.0
Meldrum Bay	41	484 166	335 310	40	560 078	387 398	657 352	0.0
Michipicoten	2	45 024	30 460	6	123 070	85 470	116 212	0.0
Michipicoten Harbour	-	-	-	1	22 558	15 374	21 303	0.0
Midland	8	112 758	84 581	-	-	-	-	0.0
Morrisburg	12	46 977	30 552	2	22 140	13 659	6 075	0.0
Nanticoke	247	5 270 324	3 762 646	191	4 022 570	2 881 312	5 333 786	0.0
Oakville	103	164 956	109 204	60	184 175	128 113	211 287	0.0
Oshawa	45	548 524	362 043	47	618 781	409 649	239 633	1.4
Owen Sound	1	18 496	13 083	-	-	-	-	0.0
Parry Sound	1	16 290	11 261	-	-	-	-	0.0
Pelee Island	1	3 542	2 613	-	-	-	-	0.0
Pictou	63	376 487	243 998	104	919 175	622 956	723 528	0.0
Port Colborne	53	364 365	263 281	48	764 641	533 813	836 016	0.0
Port Credit	4	93 580	64 296	4	93 580	64 296	105 005	0.0
Port Lambton	-	-	-	1	22 887	16 686	28 699	0.0
Port Maitland	2	214	74	-	-	-	-	0.0
Port McNicoll	1	17 564	12 529	-	-	-	-	0.0
Port Stanley	15	180 674	128 964	13	193 127	133 491	150 099	0.0
Prescott	40	135 953	87 002	8	98 425	60 407	78 522	0.0
Sarnia	523	2 564 990	1 815 159	318	3 115 117	2 183 811	3 470 666	0.0
Sault Ste-Marie	243	2 806 093	2 047 703	239	3 847 928	2 770 967	3 974 197	0.0
Serpent River	7	95 994	71 325	11	173 373	123 872	220 491	0.0
Sombra	4	86 447	62 103	8	166 703	118 990	148 185	0.0
Spragge	6	73 195	44 999	9	132 589	85 493	129 224	0.0
St. Catharines	22	356 819	245 403	8	176 901	124 685	150 799	0.0
Thorold	21	303 169	198 459	24	341 279	223 149	201 418	0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.4

**Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port:
International Shipping, 1986 (Continued)**
**Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port:
Transport maritime international, 1986 (Suite)**

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON					Contain- erized
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	(t)	
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage Total Manu- tentionné		
Ontario									
Thunder Bay	371	4 178 390	2 796 342	315	3 383 902	2 175 721	3 002 110		0.0
Toronto	172	1 979 173	1 288 390	166	2 075 555	1 349 885	875 598		2.0
Trenton	4	3 336	2 392	4	3 336	2 392	4 977		0.0
Wallaceburg	1	3 536	2 607	-	-	-	-		0.0
Welland	2	41 864	31 040	1	18 496	13 083	23 000		0.0
Whitefish	6	26 751	18 193	6	26 751	18 193	41 923		0.0
Windsor Ont.	1,478	2 285 699	1 629 024	759	2 686 019	2 128 470	1 985 908		5.3
Total	14,243	32 752 763	22 829 525	3,008	33 593 712	23 444 197	32 341 566		0.4
Manitoba									
Churchill	18	420 791	274 530	18	420 791	274 530	590 539		0.0
Total	18	420 791	274 530	18	420 791	274 530	590 539		0.0
British Columbia - Colombie-Britannique									
Alert Bay	4	9 592	3 092	-	-	-	-		0.0
Beale Cove	64	41 572	26 647	57	273 064	273 064	522 992		0.0
Bella Coola	6	91 468	60 811	7	104 505	69 134	73 635		0.0
Blubber Bay	20	4 560	547	35	75 641	75 641	154 676		0.0
Butterfly Bay	13	1 949	94	15	45 810	45 810	95 254		0.0
Campbell River	388	2 282 103	1 361 389	313	2 436 697	1 541 457	1 021 139		0.0
Chemainus	74	480 499	319 887	42	349 829	231 188	140 309		0.0
Cowichan Bay	109	384 684	274 328	51	330 734	235 139	391 304		0.0
Crofton	410	2 913 392	1 796 829	255	2 864 081	1 763 355	728 217		0.0
Esquimalt	18	176 034	129 484	-	-	-	-		0.0
Gold River	79	1 052 066	576 415	57	1 051 690	587 616	248 360		0.0
Howe Sound	1	975	323	1	9 043	9 043	13 608		0.0
Kimsquit	2	30 538	18 012	-	-	-	-		0.0
Kitimat	182	2 878 416	1 663 675	178	3 269 874	1 875 248	1 858 157		0.0
Kultus Cove	3	42 452	28 147	3	42 452	28 147	30 636		0.0
Ladysmith	16	68 996	42 208	19	68 122	40 266	58 804		0.0
Nanaimo	321	4 332 697	2 661 415	251	4 469 003	2 701 103	1 304 298		0.0
New Westminster	1,259	7 885 535	4 660 205	800	8 984 870	5 230 946	2 180 361		4.7
North Arm Fraser Riv	26	16 497	14 942	12	19 075	18 991	47 223		0.0
Port Alberni	205	1 586 364	1 008 436	142	1 683 689	1 136 573	442 870		1.7
Port Alice	59	1 119 252	637 736	59	1 135 719	655 121	127 826		0.0
Port Clements	1	566	79	1	5 772	5 768	6 350		0.0
Port Hardy	23	402 979	146 327	1	4 233	4 233	1 698		0.0
Port Mellon	72	1 262 061	719 562	75	1 291 175	739 176	172 466		0.0
Port Simpson	55	23 347	14 309	51	22 623	13 811	16 910		0.0
Powell River	408	1 167 907	745 074	198	1 332 269	914 996	627 698		0.1
Prince Rupert	1,031	10 136 264	6 247 169	466	8 745 626	5 565 001	9 981 732		0.0
Rupert Inlet	7	108 976	70 000	11	171 248	110 000	226 607		0.0
Sandspit	-	-	-	1	349	206	8		0.0
Sidney	1,134	3 044 980	1 367 140	6	118	70	69		0.0
Skidegate	-	-	-	1	349	206	8		0.0
Sooke	37	19 134	17 952	1	868	868	1 474		0.0
Squamish	118	2 424 432	1 317 158	109	2 436 933	1 341 448	807 170		0.2
Stewart	97	398 573	249 917	27	327 411	241 623	328 896		0.0
Tahsis	36	759 443	427 115	34	759 195	426 905	132 473		0.0
Texada Island	8	8 753	7 985	4	10 783	10 783	18 144		0.0

Components may not add up to totals due to rounding.

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

FIGURE 7.4

Number of Movements, Vessel Capacity and Tonnage Transported, by Province and Port: International Shipping, 1986 (Concluded)

Nombre de mouvements, capacité du navire et tonnage transporté, selon la province et le port: Transport maritime international, 1986 (Fin)

Province	BALLAST - SUR LEST			CARGO - CARGAISON					
	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Number of Movements	Gross Register Tonnage	Net Register Tonnage	Total Tonnage Handled	Contain-erized	
Port	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Nombre de Mouvements	Jauge Brute au Registre	Jauge Nette au Registre	Tonnage Total Manu-entionné	Conten-eurisé	
								(t)	(%)
British Columbia - Colombie-Britannique									
Tilbury Island	11	42 401	29 964	8	38 879	31 805	39 528	0.0	
Toquart	4	56 738	40 722	4	56 738	40 722	27 614	0.0	
Ucluelet	1	148	76	1	148	76	27	0.0	
Vananda	20	19 259	17 193	11	34 059	34 059	66 134	0.0	
Vancouver	4,983	54 046 988	33 441 511	4,023	69 444 386	42 566 412	52 764 412	3.7	
Victoria	2,329	11 325 335	6 485 064	173	672 680	484 705	444 956	0.0	
Watson Island	38	880 343	464 066	40	903 932	479 970	276 781	0.0	
Woodfibre	80	878 405	524 336	56	866 836	515 491	108 661	0.0	
Total	13,752	112 406 673	67 617 341	7,599	114 340 508	70 046 176	75 489 486	2.7	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest									
Igloolik	-	-	-	1	5 065	3 446	2 810	0.0	
Nanisivik	-	-	-	1	19 420	13 342	25 433	0.0	
Resolute Bay	1	19 420	13 342	-	-	-	-	0.0	
Tuktoyaktuk	-	-	-	1	76 361	60 920	44 991	0.0	
Total	1	19 420	13 342	3	100 846	77 708	73 234	0.0	
Grand Total	37,886	254 264 919	159 641 772	18,261	275 753 201	172 138 769	206 572 519	4.7	

Components may not add up to totals due to rounding.

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

In Ontario, Thunder Bay led the way, with 1,433 vessel movements in 1986, or 24% of Ontario's domestic vessel movements. A major grain handling port, Thunder Bay accounted for 22 million GRT and nearly 15 million tonnes of cargo. The manufacturing centres of Hamilton and Sarnia logged 8% and 9%, respectively, of Ontario's vessel movements. Hamilton accounted for 7.2 million GRT, while Sarnia accounted for 4.8 million.

In Quebec, leading ports were: Montréal (including Contrecoeur) and Quebec (including Lévis). Together they accounted for 27% of this province's movements, and 31% of its total GRT. In 1986, Montréal recorded 1,509 vessel movements, for 13 million GRT and nearly 7 million tonnes of cargo. In the same year, Quebec logged 1,177 movements, representing 9 million GRT and nearly 5 million tonnes of cargo. The port of Québec accounted for 12% of total provincial movements and GRT, and 14% of cargo tonnes handled.

Saint John clearly dominated domestic activity in New Brunswick, accounting for 73% of movements, 71% of GRT and fully 80% of cargo tonnes handled. In Nova Scotia, North Sydney led in vessel movements (1,211 or 40%) and GRT (12.5 million GRT or 59%). Halifax accounted for a further 27% of movements and 25% of GRT. The bulk of cargo tonnage handled, some 3 million tonnes or 58% of the provincial total, went through Halifax.

En Ontario, Thunder Bay venait en tête avec 1,433 mouvements de navires en 1986 ou 24% des mouvements intérieurs en Ontario. Important port de manutention de céréales, Thunder Bay a figuré pour 22 millions de tonneaux de jauge brute et pour près de 15 millions de tonnes de fret. Les centres de fabrication de Hamilton et de Sarnia ont inscrit respectivement 8% et 9% des mouvements de navires en Ontario. Hamilton a figuré pour 7.2 millions de tonneaux de jauge brute et Sarnia, pour 4.8 millions.

Au Québec, les principaux ports sont Montréal (y compris Contrecoeur) et Québec (y compris Lévis). Ensemble, ces ports ont enregistré 27% des mouvements dans la province et 31% de la JBR totale. En 1986, Montréal a totalisé 1,509 mouvements de navires, pour 13 millions de tonneaux de jauge brute et presque 7 millions de tonnes de fret. La même année, Québec a totalisé 1,177 mouvements représentant 9 millions de tonneaux de jauge brute et près de 5 millions de tonnes de fret. Le port de Québec a figuré pour 12% des mouvements provinciaux et de la JBR, et pour 14% du tonnage de fret manutentionné.

Saint John a dominé nettement le trafic intérieur au Nouveau-Brunswick, avec 73% des mouvements, 71% de la JBR, et pas moins de 80% du tonnage manutentionné. En Nouvelle-Écosse, North Sydney venait en tête pour ce qui est des mouvements de navires (1,211 ou 40%) et de la JBR (12.5 millions de tonneaux de jauge brute ou 59% du total). Halifax a figuré pour un autre 27% des mouvements et pour 25% de la JBR. La plus grande partie du fret manutentionné, soit quelque 3 millions de tonnes ou 58% du total provincial, est passée par Halifax.

Most domestic maritime activity in Newfoundland is scattered throughout several small ports, although Port-aux-Basques is relatively active. Nearly 13 million GRT moved through Port-aux-Basques, which represents 41% of the provincial total. Almost a third of the cargo handled in Newfoundland went through St. John's (809 thousand tonnes or 30%).

International Vessel Activity, by Province and Port

British Columbia dominated the international scene, leading in vessel movements (38%), share of GRT (43%) and cargo tonnage (37%). Ontario accounted for the second highest volume of arrivals and departures, which is largely due to activity in the St. Lawrence Seaway-Great Lakes area. Ontario's movements totalled 17,251, which accounted for 31% of the national total. Its GRT came to over 66 million, or 13% of the national total. Quebec recorded relatively fewer vessel movements (8,087 or 14% nationally) but accounted for a significant share of GRT (146 million GRT or 28%) and cargo tonnage (69 million tonnes or 34%).

In British Columbia at the port level, Vancouver clearly dominated international shipping activity. In 1986, this port recorded just over 9,000 movements, representing 123 million GRT. This corresponds to 42% and 54%, respectively, of provincial totals. International cargo tonnage moved largely through Vancouver; in fact, this port handled 70% of the provincial cargo total.

International shipping in Ontario takes place primarily at St. Lawrence Seaway-Great Lakes ports such as Kingston (4,772 movements or 28% provincially) and Sault Ste. Marie (7 million GRT or 10% provincially). Other significant ports include Hamilton which accounted for some 12 million GRT and 6 million tonnes of cargo handled. Windsor recorded 2,237 vessel movements which represents 13% of the provincial total. Thunder Bay handled 9% of international cargo moving through Ontario ports in 1986.

In Quebec, Montréal was the site of over half the international shipping activity in this province. In 1986, there were 4,296 vessel movements (or 53% of the provincial total) and 60 million GRT (or 41% of the provincial total) recorded at Montréal. The ports of Sept-Îles (including Pointe-Noire) and Port-Cartier on the north shore of the St. Lawrence accounted for a further 31% of international GRT (approximately 45 million GRT) and 49% of cargo tonnage (34 million tonnes).

On the east coast, Nova Scotia received the greatest share of international traffic which moved primarily through the port of Halifax. In 1986, Halifax recorded 2,405 movements, accounting for 47 million GRT. Vessel movements through Halifax represented 74% of the provincial total, and GRT represented 85%. Most of the international cargo (10 million tonnes or 70%) handled at Nova Scotia ports moved through Halifax.

L'activité maritime intérieure à Terre-Neuve est dispersée dans plusieurs petits ports, bien que Port-aux-Basques soit relativement plus actif que les autres. Les navires ayant passé par Port-aux-Basques représentent près de 13 millions de tonneaux de jauge brute, soit 41% du total provincial. Près du tiers du fret manutentionné à Terre-Neuve l'a été à St John's (809 mille de tonnes ou 30%).

Mouvements internationaux de navires, selon la province et le port

La Colombie-Britannique a dominé la scène internationale pour ce qui est des mouvements de navires (38%), de la part de la JBR (43%) et du tonnage de fret (37%). L'Ontario a enregistré le plus grand nombre d'arrivées et de départs après la Colombie-Britannique, grâce surtout à l'activité dans la région de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Il y a eu 17,251 mouvements en Ontario, soit 31% du total national. La part de la JBR de l'Ontario était de 66 millions de tonneaux, ou 13% du total national. Le Québec a enregistré moins de mouvements de navires (8,087 ou 14% du total national) mais détenait une part importante de la JBR (146 millions de de jauge brute ou 28% du total) et du tonnage manutentionné (69 millions de tonnes ou 34%).

En Colombie-Britannique, Vancouver est de loin le port le plus important pour le trafic maritime international. En 1986, on y a enregistré un peu plus de 9,000 mouvements représentant 123 millions de tonneaux de jauge brute, soit respectivement 42% et 54% des totaux provinciaux. La plus grande partie du fret international est passée par Vancouver; ce port en fait a manutentionné 70% du total provincial.

Le trafic international en Ontario est concentré dans les ports de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs tels Kingston, (4,772 mouvements ou 28% du total provincial) et Sault Ste-Marie (7 millions de tonneaux de jauge brute ou 10% du total provincial). D'autres ports sont importants, notamment Hamilton avec quelque 12 millions de tonneaux de jauge brute et 6 millions de tonnes de fret manutentionnées. Windsor a enregistré 2,237 mouvements de navires ce qui représente 13% du total provincial. Thunder Bay a manutentionné 9% du fret international ayant transité par les ports ontariens en 1986.

Plus de la moitié du trafic maritime international au Québec avait pour cadre Montréal. En 1986, 4,296 mouvements de navires (ou 53% du total provincial) et 60 millions de tonneaux de jauge brute (ou 41% du total provincial) ont été enregistrés à Montréal. Les ports de Sept-Îles (y compris Pointe-Noire) et Port-Cartier sur la côte nord du Saint-Laurent ont figuré 31% de la JBR internationale (environ 45 millions de tonneaux de jauge brute) et pour 49% du tonnage manutentionné (34 millions de tonnes).

Sur la côte est, la Nouvelle-Écosse a reçu la plus grande part du trafic international qui a été concentré dans le port de Halifax. En 1986, Halifax a enregistré 2,405 mouvements représentant 47 millions de tonneaux de jauge brute. Halifax détenait 74% des mouvements de navires et 85% de la JBR attribués à la province. La plus grande partie du fret international (10 millions de tonnes ou 70% du total) manutentionné dans les ports de la Nouvelle-Écosse est passée par Halifax.

**Shipping
in
Canada**

**Le transport
maritime
au Canada**

Part II

Partie II

**Financial and
Operational
Statistics**

**Statistiques
financieres et
d'exploitation**

Chapter VIII:

Canadian-domiciled Water Transport Carriers, 1985

Introductory Note

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

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

In this chapter, readers will find information summarized according to three main groups of carriers: for-hire, or commercial; private and government. It is important to note that data are based on those carriers reporting \$100,000 or more in annual gross operating revenues or expenses.

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

Revenues and Expenses

From 1980 to 1985, expenses in the Canadian-domiciled shipping industry exceeded revenues (see Figure 8.1A). However, approximately 29% of private carriers and 19% of government carriers included in the 1985 survey reported no revenues. Note that for-hire carriers yielded profits in each year with the exception of 1982 (see Figure 8.1B).

Total 1985 water transport industry revenues stood at \$2.3 billion while expenses totalled \$2.8 billion. Both revenues and expenses were down from 1984, when they stood at \$2.5 billion and \$2.9 billion, respectively. Refer to Figure 8.2 for a summary by carrier type, as well as overall industry statistics.

● Revenues

On a sector-by-sector basis, a look at the major sources of revenues lends some insight into the nature of operation for each carrier type (see Figure 8.3). In 1985, for example, for-hire carriers earned 83% of their revenues transporting commodities and through towing and chartering. Transport of commodities generated 85% of private carrier revenues. While transport of commodities and passengers made up 42% of government carrier revenues, subsidies were the largest single source of revenue (41%) to this sector.

From 1980 to 1985, transport of commodities was consistently the most important source of revenue in the for-hire sector (see Figure 8.6). Towing and chartering were also significant revenue-producing activities. Prior to 1984, towing generated slightly more revenues than chartering. Over 1984 and 1985, chartering revenues have increased, while towing revenues remained relatively stable.

Chapitre VIII:

Transporteurs maritimes établis au Canada, 1985

Introduction

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

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

Dans le présent chapitre, les renseignements sont présentés aux lecteurs sous forme sommaire pour trois grands groupes de transporteurs, soit les transporteurs pour compte d'autrui ou commerciaux, les transporteurs privés et les transporteurs publics. Il importe de noter que les données ne tiennent compte que des transporteurs ayant déclaré des recettes ou des dépenses annuelles brutes d'exploitation de \$100,000 ou plus.

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

Recettes et dépenses

De 1980 à 1985, les dépenses des transporteurs maritimes établis au Canada ont dépassé les recettes (voir figure 8.1A). Toutefois, environ 29% des transporteurs privés et 19% des transporteurs publics pris en compte dans l'enquête de 1985 n'ont déclaré aucune recette. Par contre, les transporteurs pour compte d'autrui ont réalisé des bénéfices chaque année, sauf en 1982 (voir figure 8.1B).

Les recettes de l'industrie du transport par eau en 1985 ont totalisé \$2.3 milliards, et les dépenses, \$2.8 milliards. Les recettes comme les dépenses sont en baisse par rapport à 1984, alors qu'elles s'établissaient à \$2.5 milliards et \$2.9 milliards respectivement. Se reporter à la figure 8.2 pour un sommaire par type de transporteur et pour l'ensemble de l'industrie.

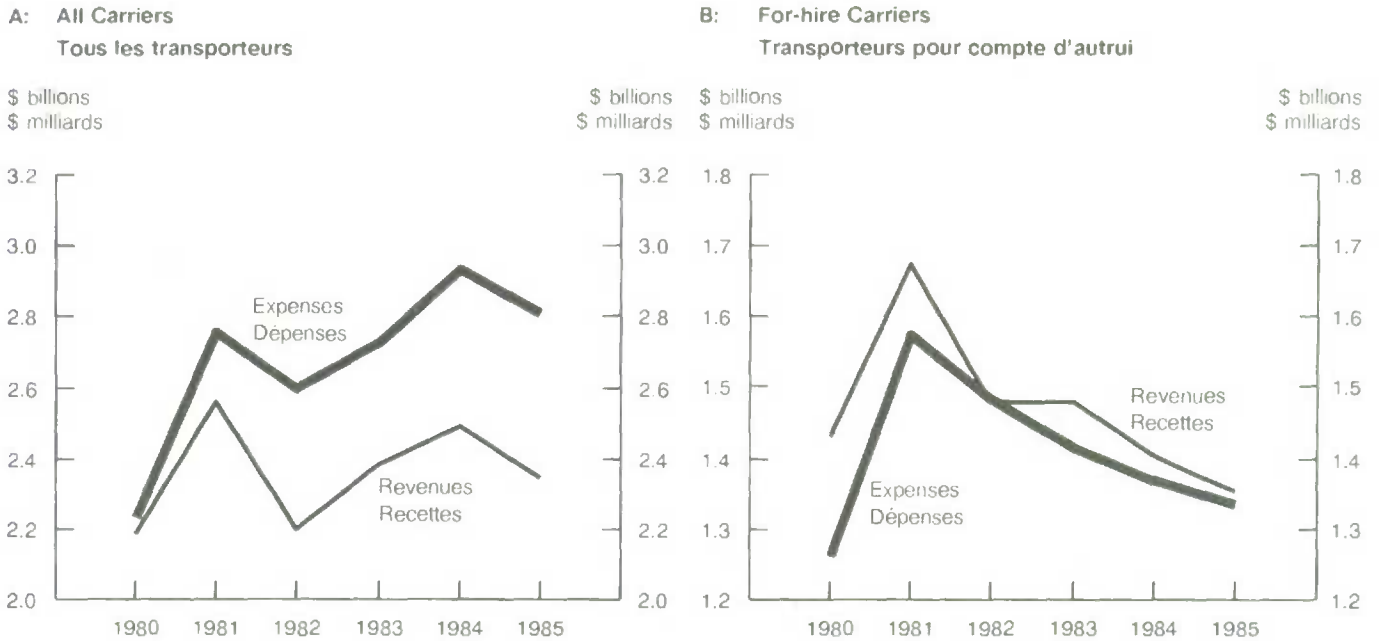
● Recettes

Une analyse par secteur des principales sources de recettes permet de se faire une idée de la nature des activités de chaque type de transporteurs (voir figure 8.3). En 1985, par exemple, les transporteurs pour compte d'autrui ont réalisé 83% de leurs recettes au titre du transport des marchandises, du touage et de l'affrètement. Le transport de marchandises a généré 85% des recettes des transporteurs privés. Bien que les transporteurs publics aient tiré 42% de leurs recettes du transport de marchandises et de passagers, aucune source unique ne leur a rapporté davantage que les subventions (41% des recettes).

De 1980 à 1985, le transport de marchandises a toujours été la première source de recettes des transporteurs pour compte d'autrui (voir figure 8.6). Le touage et l'affrètement ont également été des activités très rentables. Avant 1984, le touage rapportait un peu plus que l'affrètement. En 1984 et en 1985, les recettes d'affrètement ont augmenté alors que les recettes de touage sont demeurées relativement stables.

FIGURE 8.1

Operating Revenues and Expenses of Canadian-domiciled Water Transport Carriers, 1980-1985
Recettes et dépenses d'exploitation des transporteurs maritimes établis au Canada, 1980-1985



● **Expenses**

Expenditure patterns vary from one water transport sector to another, a reflection of differing orientations of for-hire, private and government carriers (see Figure 8.7). In 1985, for-hire carriers allocated 19% of expenses to vessel crew wages, while fuel and non-transportation accounted for 14% each. Major private carrier expenses for the same period were purchased transportation, or charters (36%), vessel crew wages and fuel (13% each). Government carriers allocated 29% of expenses to management costs, another 24% to vessel crew wages, and 12% to dock and warehouse expenses.

Over the 1980 to 1985 period, vessel crew wages and benefits constituted a major, albeit stable, expense to for-hire carriers (see Figure 8.13). Fuel and lubricating oils also represented a significant expense, which has remained relatively stable in recent years. Purchased transport was somewhat more stable, and non-transportation items, such as interest and insurance, varied considerably over this period. Figure 8.8 provides details on 1985 operating expenses incurred by Canadian-domiciled carriers.

● **Dépenses**

La composition des dépenses des transporteurs par eau varie d'un secteur à l'autre, ce qui traduit les orientations différentes des transporteurs pour compte d'autrui, des transporteurs privés et des transporteurs publics (voir figure 8.7). En 1985, les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré 19% de leurs dépenses aux salaires des équipages, 14% au combustible et aussi 14% aux frais autres que les frais de transport. Les principaux postes de dépense des transporteurs privés au cours de la même période ont été l'achat de services de transport, ou l'affrètement (36%), les salaires des équipages et le combustible (13% chacun). Les transporteurs publics ont engagé 29% de leurs dépenses pour les frais d'administration, 24% pour les salaires des équipages et 12% pour les salaires des débardeurs et des employés d'entrepôt.

De 1980 à 1985, les salaires et avantages sociaux des équipages ont représenté une dépense importante, bien que stable, des transporteurs pour compte d'autrui (voir figure 8.13). Le combustible et l'huile de graissage ont aussi entraîné une sortie d'argent importante qui est restée relativement stable ces dernières années. Les dépenses au titre de l'achat de services de transport ont été un peu plus stables, alors que les frais autres que les frais de transport, par exemple les intérêts et les assurances, ont considérablement fluctué au cours de cette période. La figure 8.8 donne des détails sur les dépenses d'exploitation faites en 1985 par les transporteurs établis au Canada.

FIGURE 8.2

Summary Statistics for Canadian-domiciled Carriers, 1985 and 1984

Statistiques sommaires sur les transporteurs établis au Canada, 1985 et 1984

		For-hire	Private	Government	Total	Total
		Pour compte d'autrui	Pour compte propre	Gouvernement	Total 1985	Total 1984r
Number of Carriers - Nombre de transporteurs	No.	236	45	31	312	320
Water Transport Revenue - Recettes du transport par eau:						
Domestic Service - Service domestique:						
Atlantic - Atlantique	\$'000	149,718	23,315	47,963	220,996	218,947
Inland - Eaux intérieures	\$'000	368,006	156,719 ¹	12,428	537,153	635,234
Pacific - Pacifique	\$'000	195,637	43,380	112,861	351,878	349,923
Arctic and Mackenzie - Arctique et Mackenzie	\$'000	59,334	x ¹	37,421	96,755	107,491
International Service - Service international	\$'000	349,981	268,276 ²	8,077 ²	626,333	655,367
Subsidies and Charter Revenues - Subventions et affrètement	\$'000	55,797(3)	x ³	201,954	257,751	288,360
Total Water Transport Revenue - Total des recettes du transport par eau	\$'000	1,178,473	491,691	420,703	2,090,867	2,255,322
Total Operating Revenue - Total des recettes d'exploitation	\$'000	1,352,180	501,372	490,218	2,343,770	2,489,337
Vessel Operating Costs - Frais d'exploitation de navires	\$'000	950,626	445,608	522,553	1,918,787	2,079,948
Total Operating Costs - Total des frais d'exploitation	\$'000	1,332,866	522,250	959,246	2,814,362	2,934,811
Employment - Emploi:						
Number of vessel crew - Nombre d'équipage	No.	7,268	1,572	7,688	16,528	16,519
Remuneration - Rémunération	\$'000	250,027	66,136	231,213	547,376	544,199
Number of other employees - Nombre d'autres employés	No.	2,272	293	6,638	9,203	9,856
Remuneration - Rémunération	\$'000	58,227	12,370	250,730	321,327	325,527
Number of vessels owned and operated - Nombre de navires possédés et exploités	No.	1,228	222	557	2,007	1,957
Property Value - Valeur des biens:						
Original cost - Coût initial	\$'000	1,732,213	352,070	862,522	2,946,805	3,136,108
Accumulated depreciation - Amortissement accumulé	\$'000	647,641	162,935	325,206	1,135,783	1,174,991
Depreciated Value - Valeur amortie		1,084,572	189,135	537,316	1,811,023	1,961,117
Fares - Passages:						
Number of passengers - Nombre de passagers	No.	4,677,339	64,559	22,663,309	27,405,207	28,490,768
Number of vehicles - Nombre de véhicules	No.	1,076,097	18,485	8,217,639	9,312,221	12,159,567

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

² Confidential government carrier data grouped with private data.

³ Private carrier subsidy revenues have been grouped with for-hire subsidy revenues.

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

² Les données confidentielles des transporteurs gouvernementaux ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte propre.

³ Les subventions des transporteurs pour compte propre ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte d'autrui.

Employment

More than 25,000 persons were employed by Canadian-domiciled carriers in 1985. Vessel crew comprised the largest employment category in each industry sector. The office and administration, and dock and warehouse categories ranked second and third, respectively.

● Workforce by Sector

Government carriers employ 56% of all industry employees. Approximately half of these work as vessel crew and another 34% employed as office and administration workers. Moreover, most of the industry's dock and warehouse personnel government employees. They comprise about 10% of the government carrier workforce.

For-hire carriers employ 37% of all industry employees; roughly three-quarters of this sector's workforce employed as vessel crew. This is a much higher proportion than for government carriers but, in fact, each sector employ almost the same number of vessel crew. An additional 14% of for-hire carrier employees work in office and administration and 7% of the sector workforce dock and warehouse employees.

Private carriers employ the remaining 7% of industry workers. The major occupational group in this sector, vessel crew, account for 84% of its employees. Approximately 10% office and administration workers.

● Workforce by Province

In the for-hire sector, carriers domiciled in Québec, British Columbia and Ontario each account for about a quarter of total for-hire employment. (See Figure 8.9).

Private carriers domiciled in British Columbia employ just over 30% of sector workers. New Brunswick, Ontario and Alberta each account for an additional 20% of employment by private carriers.

In the government sector, Ontario carriers employ just over 50% of all government industry workers. British Columbia carriers account for another 21% and New Brunswick carriers, approximately 18%.

Fuel and Lubricating Oil Consumption

The consumption of fuel oil by all industry carriers declined from about 1.5 billion litres in 1984 to just under 1.3 billion litres in 1985, for an overall industry decline of about 15%. (see Figure 8.10).

Consumption patterns can vary quite dramatically by province. For example, carriers domiciled in Ontario purchased about 25% less fuel oil in 1985 than in 1984. For carriers based in Alberta, 1985 consumption was down 63% from the previous year, while in New Brunswick and Québec, declines were at about 9% and 13%, respectively.

Partially compensating for these declines was a 4% increase in fuel oil consumption by carriers domiciled in British Columbia. The average price per litre of fuel oil for the overall industry was 25.8 cents in 1985, compared to 25.6 cents in 1984.

Emploi

Les transporteurs établis au Canada employaient plus de 25,000 personnes en 1985. Les équipages représentaient la principale catégorie d'emploi dans chaque secteur de l'industrie. Les employés de bureau et d'administration occupaient le deuxième rang et les débardeurs et employés d'entrepôt, le troisième.

● Main-d'oeuvre par secteur

Les transporteurs publics employaient 56% des salariés de l'industrie. Environ la moitié de la main-d'oeuvre de ces transporteurs était des membres d'équipage et un autre 34%, des employés de bureau et d'administration. Par ailleurs, la majorité des débardeurs et des employés d'entrepôt de l'industrie sont des employés du secteur public; ils constituent environ 10% de la main-d'oeuvre des transporteurs publics.

Les transporteurs pour compte d'autrui emploient 37% des salariés de l'industrie; environ les trois quarts de la main-d'oeuvre de ce secteur sont des membres d'équipage. Même si cette proportion est nettement plus élevée ici que dans le cas des transporteurs publics, chaque secteur emploie en réalité à peu près le même nombre de membres d'équipage. Les employés de bureau et d'administration représentent 14% de l'effectif des transporteurs pour compte d'autrui et les débardeurs et employés d'entrepôt, 7%.

Les transporteurs privés emploient le 7% restant des salariés de l'industrie. Le principal groupe professionnel dans ce secteur, soit les membres d'équipage, rassemble 84% des salariés. Environ 10% sont des employés de bureau et d'administration.

● Main-d'oeuvre par province

Dans le secteur pour compte d'autrui, les transporteurs établis au Québec, en Colombie-Britannique et en Ontario interviennent chacun pour environ le quart de l'emploi total (voir figure 8.9).

Les transporteurs privés établis en Colombie-Britannique emploient un peu plus de 30% des travailleurs du secteur. Le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et l'Alberta retiennent chacun un autre 20% de l'emploi dans le secteur des transporteurs privés.

Dans le secteur public, les transporteurs de l'Ontario emploient un peu plus de 50% de l'ensemble des travailleurs. La part des transporteurs de la Colombie-Britannique est de 21% et celle des transporteurs du Nouveau-Brunswick, de 18% environ.

Consommation de combustible et d'huile de graissage

La consommation de mazout par l'ensemble des transporteurs de l'industrie a diminué d'environ 15%, passant de 1.5 milliard de litres en 1984 à un peu moins de 1.3 milliard de litres en 1985 (voir figure 8.10).

Les habitudes de consommation peuvent varier passablement au niveau des provinces. Par exemple, les transporteurs établis en Ontario ont acheté 25% moins de mazout en 1985 qu'en 1984. Quant aux transporteurs domiciliés en Alberta, leur consommation en 1985 était en baisse de 63% par rapport à l'année précédente. Au Nouveau-Brunswick et au Québec, les diminutions étaient de l'ordre de 9% et de 13% respectivement.

Ces baisses ont été contrebalancées en partie par une augmentation de 4% de la consommation de mazout par les transporteurs établis en Colombie-Britannique. Le prix moyen du litre de mazout était 25.8 cents en 1985 pour l'ensemble de l'industrie, comparativement à 25.6 cents en 1984.

Gasoline consumption also declined between 1984 and 1985, by just over 5%, while average price per litre fell from 37.8 cents in 1984 to 37.5 cents in 1985.

Lubricating oil consumption declined as well. The quantity purchased in 1985 was about 27% less than in 1984, while the consumption of other fuels increased from 2.3 million litres in 1984 to 7.3 million in 1985.

Canadian-Domiciled Fleet Composition

In 1985, there were 2,007 vessels owned and operated by carriers domiciled in Canada. If chartered vessels are included, however, the number rises to 3,130. (Refer to "Notes to Users").

Since 1980, fleet composition has altered somewhat, with a slow increase in the number of passenger vessels and a gradual decline in the number of cargo, bulk and tanker vessels. (See Figure 8.11 for comparison between selected years: 1980, 1983 and 1985).

There were fewer tugs and barges in the Canadian fleet in 1985. However, this decrease is in contrast to a pronounced increase in the number of ferries since 1983. Among the larger capacity vessels, barges have consistently formed the largest proportion of the fleet, followed by tugs. The relative importance of each vessel type within the fleet has not changed substantially in recent years.

As shown in Figure 8.11, there was also an increase in "other vessels" over this period, which was mainly due to additions of vessels of less than 15 Gross Register Tons.

Fleet Composition by Sector

The Canadian fleet of marine transport vessels is some 3,100 strong. The for-hire sector comprises 62% of vessels operated by Canadian-domiciled carriers. Government and private carriers account for 21% and 17%, respectively, of the Canadian fleet.

The for-hire sector operates two thirds of all barges in the industry. In turn, barges comprise about 31% of this sector's vessels, while tugs represent another 27%. "Other" vessels account for 18% (including those less than 15 Gross Register Tons). A full 76% of the for-hire fleet is thus comprised of these three vessel categories: barges, tugs and other vessels (see Figure 8.4).

Barges are also important in the private fleet. About 33% of private carrier vessels are barges, while vessels in the "other" category, mainly those of a smaller capacity, make up another 25%. Both for-hire and private carriers operate almost the same number of tankers, but these vessels represent 17% of the private fleet and only 5% of the for-hire fleet.

In the government sector, the most prominent category is "other" vessels which accounts for 44% of vessels in use. These include large capacity vessels, such as ice breakers. Ferries come second in importance at 27% of the government fleet, followed by barges at 20%. Thus, other vessels, ferries and barges account for 91% of all government carrier vessels in operation. The composition of the Canadian marine transport fleet is depicted in Figure 8.4.

La consommation d'essence a également fléchi entre 1984 et 1985, soit d'un peu plus de 5%, alors que le prix moyen du litre chutait de 37.8 cents en 1984 à 37.5 cents en 1985.

Il y a également eu baisse de la consommation d'huile de graissage. La quantité achetée en 1985 était inférieure d'environ 27% à celle de 1984, alors que la consommation d'autres combustibles passait de 2.3 millions de litres en 1984 à 7.3 millions de litres en 1985.

Composition de la flotte des transporteurs établis au Canada

En 1985, 2,007 navires étaient possédés et exploités par des transporteurs établis au Canada. Si on ajoute les navires affrétés, ce nombre grimpe à 3,130. (Prière de se reporter aux "Notes aux utilisateurs".)

Depuis 1980, la composition de la flotte s'est quelque peu modifiée en raison d'une lente augmentation du nombre de navires à passagers et d'une diminution graduelle du nombre de cargos, vraquiers et bateaux-citernes. (Une comparaison entre 1980, 1983 et 1985 est présentée à la figure 8.11.)

La flotte canadienne comptait moins de remorqueurs et de chalands en 1985. Toutefois, cette diminution contraste avec l'augmentation marquée du nombre de traversiers depuis 1983. Les chalands ont toujours représenté la plus grande proportion de la flotte de navires de grande capacité, suivis des remorqueurs. L'importance relative de chaque genre de navires composant la flotte n'a pas tellement changé ces dernières années.

Comme le montre la figure 8.11, il y a également eu augmentation du nombre de navires de la catégorie "autres" au cours de cette période, ce qui s'explique surtout par l'ajout de navires de moins de 15 tonneaux de jauge brute.

Composition de la flotte par secteur

La flotte canadienne de transport maritime compte quelque 3,100 navires. Les transporteurs pour compte d'autrui établis au Canada exploitent 62% des navires de la flotte canadienne. La part des transporteurs publics est de 21% et celle des transporteurs privés, de 17%.

Le secteur pour compte d'autrui exploite les deux tiers de tous les chalands de l'industrie. Ce genre de navires représente 31% de la flotte de ce secteur et les remorqueurs en représentent un autre 27%. La proportion de navires de la catégorie "autres" (y compris ceux de moins de 15 tonneaux de jauge brute) est de 18%. Les chalands, les remorqueurs et les "autres" navires représentent donc pas moins de 76% de la flotte des transporteurs pour compte d'autrui (voir figure 8.4).

Les chalands occupent également une place importante dans la flotte des transporteurs privés. Environ 33% des navires de ces transporteurs sont des chalands, et un autre 25% sont des navires de la catégorie "autres", principalement des navires de faible capacité. Les transporteurs privés et les transporteurs pour compte d'autrui exploitent environ le même nombre de bateaux-citernes mais ce genre de navires représentent 17% de la flotte des premiers et seulement 5% de la flotte des seconds.

Dans le secteur public, la première catégorie est celle des "autres" navires à laquelle appartiennent 44% des navires en exploitation. Sont compris des navires de grande capacité, tels les brise-glaces. Viennent ensuite les traversiers, avec 27% de la flotte publique, suivis des chalands, avec 20%. Par conséquent, les autres navires, les traversiers et les chalands représentent 91% de l'ensemble des navires exploités par les transporteurs publics. La composition de la flotte de transport maritime canadienne est illustrée à la figure 8.4.

Property and Equipment

Canadian-domiciled water transport carriers reported property and equipment valued at an original cost of \$2.9 billion. For-hire carriers, with property and equipment valued at \$1.7 billion, account for 59% of the total. Government carriers and private carriers account for 29% (\$862.5 million) and 12% (\$352 million), respectively.

Accumulated depreciation in 1985 amounted to \$1.1 billion, resulting in a year-end depreciated value of \$1.8 billion for property and equipment.

Property and equipment owned by Canadian-domiciled carriers in 1985 consisted of: vessels and floating equipment (\$2.4 billion); terminal property and equipment (\$289.2 million); other property and equipment (\$179.6 million) and land (\$27.2 million). For more details on property and equipment, refer to Figure 8.12.

Biens et matériel

Les transporteurs par eau établis au Canada possédaient des biens et du matériel dont la valeur d'origine atteignait \$2.9 milliards. Les transporteurs pour compte d'autrui, avec des biens et du matériel évalués à \$1.7 milliard, intervenaient pour 59% du total. La part des transporteurs publics était de 29% (\$862.5 millions) et celle des transporteurs privés, de 12% (\$352 millions).

L'amortissement accumulé en 1985 atteignait \$1.1 milliard et la valeur non amortie en fin d'année des biens et du matériel se chiffrait à \$1.8 milliard.

Voici la ventilation des biens et du matériel possédés par les transporteurs établis au Canada en 1985: navires et matériel flottant (\$2.4 milliards); biens et matériel de terminus (\$289.2 millions); autres biens et matériel (\$179.6 millions); terrains (\$27.2 millions). Pour plus de détails sur les biens et le matériel, se reporter à la figure 8.12.

FIGURE 8.3

Distribution of Revenues, by Type of Carrier, 1985

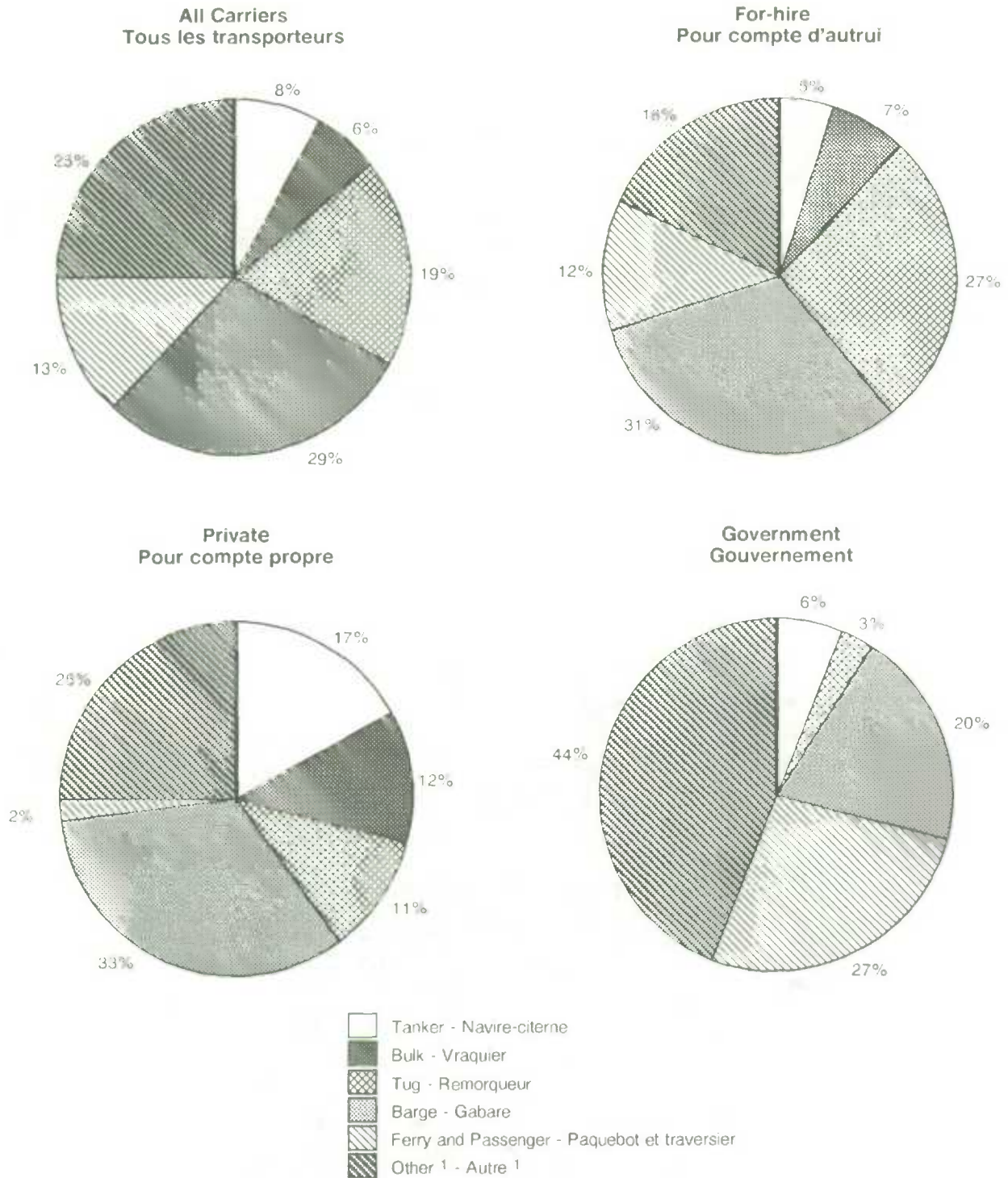
Distribution des recettes, selon la nature de l'exploitation, 1985

	For-hire Pour compte d'autrui	Private Pour compte propre	Government Gouvernement	
	%	%	%	
Transport of Commodities	48	85	29	Transport de marchandises
Transport of Passengers	2	-	13	Transport des passagers
Towing	17	8	-	Touage
Chartering	18	4	2	Affrètement
Subsidies	2	-	41	Subventions
Other Transportation	2	-	3	Autres recettes de transport
Other	11	3	12	Autres recettes
Total	100	100	100	Total

FIGURE 8.4

Distribution of Vessels Operated by Canadian-domiciled Carriers, 1985

Répartition des navires opérés par les transporteurs maritimes établis au Canada, 1985



¹ Includes vessels smaller than 15 Gross Register Tons.

¹ Y compris les navires dont la Jauge brute au registre est moins de 15 tonnes.

FIGURE 8.5

**Operating Revenue of Canadian-domiciled Water Carriers,
by Type of Operation, 1985**

Type of Operation	For-hire Carriers Transporteurs pour compte d'autrui			Private Carriers Transporteurs pour compte propre		
	Domestic Services	International Services	Total	Domestic Services	International Services	Total
	Services Domestiques	Services Internationaux		Services Domestiques	Services Internationaux	
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Operating Revenues						
Water Transportation:						
Transport of Commodities	356,583	290,293	646,876	177,809	247,871	425,680
Transport of Passengers	24,785	1,528	26,314	1,235	-	1,235
Towing	201,864	24,455	226,319	31,639	7,377	39,017
Bareboat Charter to Others	...	...	31,770 ¹	...	...	x ¹
Time Charter to Others	157,086	10,102	167,188	7,136	4,935	12,071
Voyage Charter to Others	23,467	23,156	46,623	2,188	8,092	10,280 ²
Other Vessel Revenues	8,909	447	9,356	3,409	-	3,409
Water Transport Subsidies	...	...	24,027 ¹	...	...	x ¹
Total Water Transport Revenue	...	...	1,178,473	...	...	491,691
Services incidental to Water Transportation	...	...	21,388	...	...	8,794
Other Transportation Revenues	...	...	2,813 ³	...	...	-
Non-transportation Revenues	...	...	149,506	...	...	886
Total Operating Revenue	...	...	1,352,180	...	...	501,371

- 1 Private carrier data have been grouped with for-hire data.
- 2 Government carrier data have been grouped with private data.
- 3 Government carrier data have been grouped with for-hire data.

FIGURE 8.6

Major Sources of Revenues of For-hire Carriers, 1980-1985

Sources principales de recettes des transporteurs pour le compte d'autrui, 1980-1985

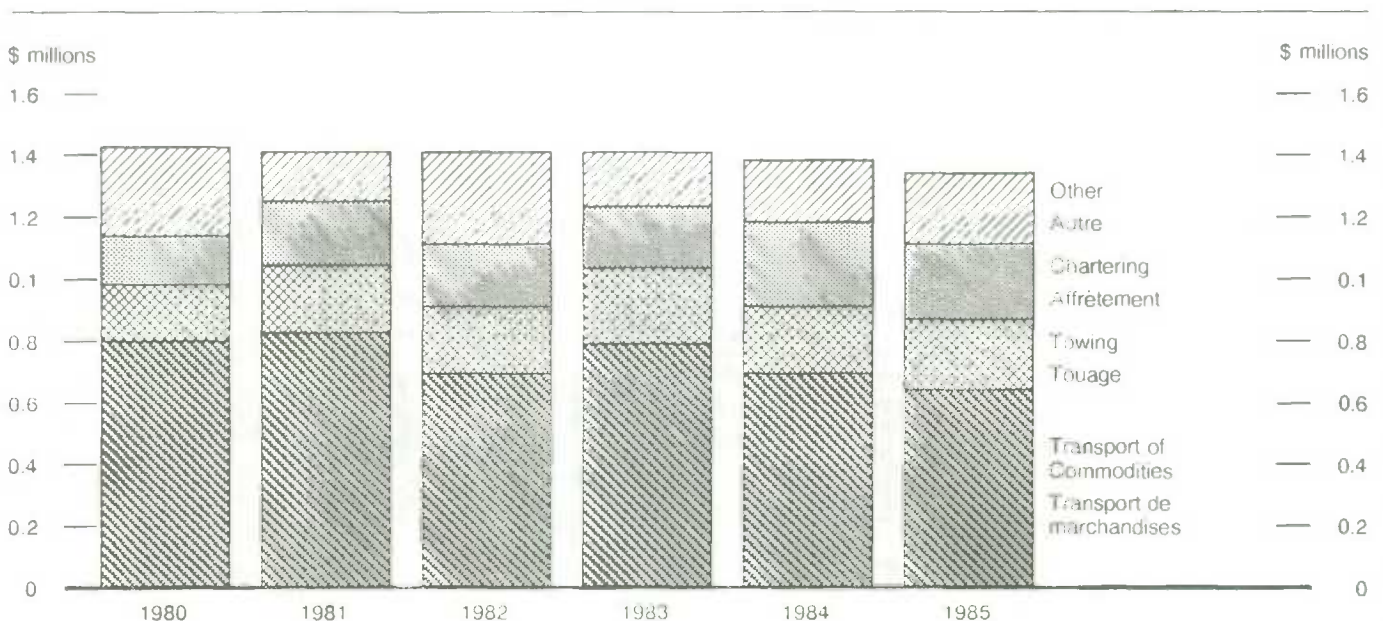


FIGURE 8.5

**Recettes d'exploitation des transporteurs établis au Canada,
selon la nature de l'exploitation, 1985**

Government Carriers Transporteurs gouvernementaux			Total - All Carriers Total - tous les transporteurs			Nature de l'exploitation
Domestic Services Services Domestiques	International Services Services Internationaux	Total	Domestic Services Services Domestiques	International Services Services Internationaux	Grand Total Grand Total	
\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	
143,099	547	143,646	677,491	538,711	1,216,202	Recettes d'exploitation
57,382	4,522	61,904	83,402	6,050	89,452	Transport par eau:
-	-	-	233,503	31,832	265,335	Transport de marchandises
-	-	-	...	...	31,770	Transport de passagers
9,309	-	9,309	173,531	15,037	188,568	Touage
-	x ²	x ²	25,655	23,263	56,903	Affrètement à coque-nue à autrui
883	3,008	3,890	13,201	3,454	16,655	Affrètement à temps à autrui
...	...	201,954	...	...	225,982	Affrètement à voyage à autrui
...	...	420,703	...	...	2,090,867	Autres recettes au titre des navires
...	...	15,523	...	...	45,706	Subventions
...	...	x ³	...	...	2,813	Total, recettes du transport par eau
...	...	53,993	...	...	204,384	Services auxiliaires du transport par eau
...	...	490,219	...	...	2,343,770	Autres recettes de transport
...	...	...	...	...	...	Autres recettes
...	...	...	...	...	...	Total, recettes d'exploitation

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

² Les données des transporteurs gouvernementaux ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte propre.

³ Les données des transporteurs gouvernementaux ont été regroupées avec celles des transporteurs pour compte d'autrui.

FIGURE 8.7

Distribution of Expenses of Canadian-domiciled Carriers, 1985

Répartition des dépenses des transporteurs établis au Canada, 1985

	For-hire Carriers	Private Carriers	Government Carriers
	Transporteurs pour compte d'autrui	Transporteurs pour compte propre	Transporteurs gouvernementaux
	%	%	%
Vessel crew wages and salaries - Salaires et traitements des équipages	18.72	12.66	24.10
Fuel and lubricating oils - Combustible et huiles de graissage	14.21	13.22	9.48
Insurance - Assurance	3.56	0.95	0.67
Services	3.40	1.25	0.10
Vessel Maintenance and Repairs - Entretien et réparation des navires	7.87	3.77	6.07
Depreciation - Amortissement	5.62	3.30	3.39
Purchased Transport - Transport acheté	13.95	35.97	6.99
Victuals - Vivres	1.09	0.69	1.54
Dock and Warehouse Expenses - Frais des quais et d'entrepôts	4.57	7.20	12.13
Management Expenses - Frais d'administration	7.46	5.74	29.15
Other Transportation Expenses - Autres frais de transport	1.78	0.44	1.70
Non-transportation Expenses - Autres frais	14.15	1.30	2.49
Total Expenditures - Total, dépenses \$'000	1,332,866	522,250	959,246

FIGURE 8.8

Operating Expenses of Canadian-domiciled Water Carriers, 1985 and 1984

Frais d'exploitation des transporteurs établis au Canada, 1985 et 1984

	For-hire Pour compte d'autrui	Private Pour compte propre	Government Gouvernement	Total 1985	Total 1984r
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Vessel Operating Costs - Frais d'exploitation des navires:					
Vessel crew wages and Salaries Salaires et traitements des équipages	249,489	66,136	231,213	546,839	544,191
Fuel and lubricating oils Combustible et huiles de graissage	179,831	69,022	90,983	339,837	392,316
Insurance - Assurance:					
Vessel Insurance Assurance navire	45,330	4,944	6,420 ¹	56,369	58,786
Cargo Insurance Assurance marchandise	1,553	-	x ¹	1,553	1,923
Services:					
Agency Fees, Commissions and Brokerage Droits, commissions et courtage	7,773	1,522	479	9,774	8,696
Berthage and Port Dues Frais de mouillage et de port	20,094	1,313	497 ²	21,856	33,402
Pilotage Frais de pilotage	8,472	1,707	x ²	10,213	11,604
Canal Tolls Droits de canal	8,988	1,963	x ²	10,963	15,157
Vessel Maintenance and Repairs Entretien et réparation des navires	104,939	19,673	58,210	182,822	218,019
Depreciation Amortissement	74,966	17,210	32,528	124,705	136,121
Purchased Transport - Transport acheté:					
Bareboat Charter Affrètement coque-nue	38,254	2,712	6,933	47,899	45,203
Time Charter Affrètement à temps	83,312	119,664	x ³	208,355	272,276
Voyage Charter Affrètement au voyage	53,960	23,914	34,271 ³	106,766	99,976
Towage - Touage	8,762	17,461	x ⁴	27,872	21,687
Other - Autre	1,611	24,079	11,038 ⁴	35,080	33,991
Victuals - Vivres	14,485	3,618	14,811	32,914	32,589
Total Vessel Operating Expenses Total, frais d'exploitation des navires	950,626	445,608	522,553	1,918,787	2,079,948
Dock and Warehouse Expenses Frais des quais et entrepôts	60,889	37,618	116,365	214,871	224,189
Management Expenses Frais d'administration	99,486	29,964	279,617	409,067	401,230
Other Transportation Expenses Autres frais de transport	23,679	2,294	16,281	42,254	35,174
Non-transportation Expenses Autres frais	198,186	6,766	24,430	229,382	194,269
Total Expenditures - Dépenses totales	1,332,866	522,250	959,246	2,814,362	2,934,810

¹ Cargo Insurance has been grouped with vessel insurance.

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

³ Time charter has been grouped with voyage charter.

⁴ Towage has been grouped with other.

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

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

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

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

FIGURE 8.9

Number of Employees by Province and by Occupation Group, 1985

Nombre d'employés par province et par type d'emploi, 1985

	Vessel Crew Equipage	Dock and Warehouse Quais et entrepôts	Office and Administration Bureau et administration	Casual Part-time Occasionnel temps-partiel	Other Autres	Total
For-hire - Pour compte d'autrui:						
Newfoundland - Terre-Neuve	230	9	15	-	-	254
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	290	40	11	1	-	342
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	291	46	41	-	1	379
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	109	4	9	-	-	122
Quebec - Québec	1,891	295	431	16	2	2,635
Ontario	2,006	16	260	48	22	2,352
Manitoba	228	5	19	46	-	298
Saskatchewan	-	-	-	-	-	-
Alberta	361	84	64	12	10	531
British Columbia - Colombie-Britannique	1,806	170	484	88	16	2,564
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	56	-	7	-	-	63
Total For-hire - Total pour compte d'autrui	7,268	669	1,341	211	51	9,540
Private - Pour compte propre:						
Newfoundland - Terre-Neuve	3	-	-	-	-	3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	5	-	1	-	-	6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	294	-	22	-	21	337
Quebec - Québec	151	23	29	4	-	207
Ontario	340	22	25	-	-	387
Manitoba	-	-	-	-	-	-
Saskatchewan	-	-	-	-	-	-
Alberta	351	-	-	-	-	351
British Columbia - Colombie-Britannique	428	25	97	8	16	574
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-
Total Private - Total pour compte propre	1,572	70	174	12	37	1,865
Government - Gouvernement:						
Newfoundland - Terre-Neuve	13	-	2	-	-	15
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	143	-	4	-	-	147
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,449	789	286	-	-	2,524
Quebec - Québec	332	93	49	-	-	474
Ontario	3,240	31	4,146	36	90	7,543
Manitoba	24	-	2	1	3	30
Saskatchewan	55	2	-	-	-	57
Alberta	211	205	86	-	-	502
British Columbia - Colombie-Britannique	2,210	417	226	170	-	3,023
Yukon	11	-	-	-	-	11
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-
Total Government - Total Gouvernement	7,688	1,537	4,801	207	93	14,326
All Carriers - Tous les transporteurs						
Newfoundland - Terre-Neuve	246	9	17	-	-	272
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	290	40	11	1	-	342
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	439	46	46	-	1	532
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,852	793	317	-	21	2,983
Quebec - Québec	2,374	411	509	20	2	3,316
Ontario	5,586	69	4,431	84	112	10,282
Manitoba	252	5	21	47	3	328
Saskatchewan	55	2	-	-	-	57
Alberta	923	289	150	12	10	1,384
British Columbia - Colombie-Britannique	4,444	612	807	266	32	6,161
Yukon	11	-	-	-	-	11
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	56	-	7	-	-	63
Total, All Carriers - Total tous les transporteurs	16,528	2,276	6,316	430	181	25,731

FIGURE 8.10

Fuel Costs and Consumption by Province or Territory of Domicile, 1984-1985

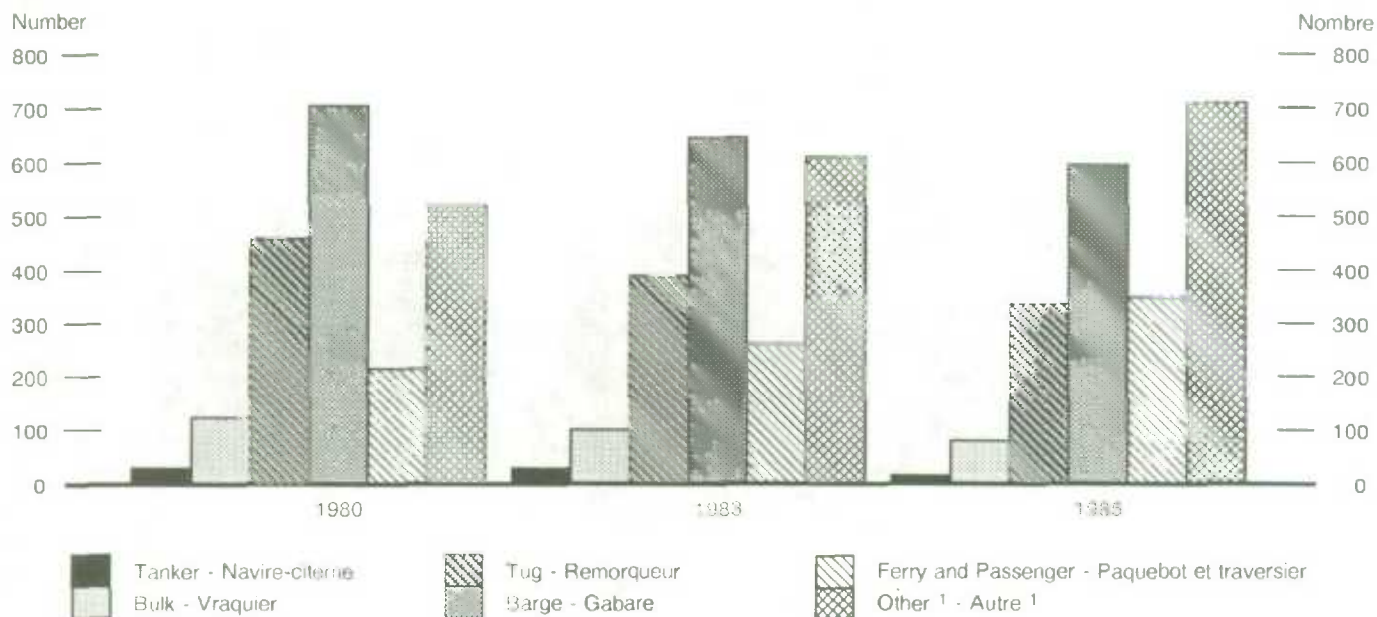
Coûts et consommation de carburant selon la province ou le territoire de domicile, 1984-1985

	Fuel Oil Mazout		Gasoline Essence		Lubricating Oil Lubrifiants		Other Fuel Autre carburant		Total Cost Coût total
	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	'000 l	\$'000	\$'000
Newfoundland									
Terre-Neuve									
1984	2 676	1,023	-	-	232	304	-	-	1,327
1985	2 539	929	-	-	94	138	-	-	1,067
Prince Edward Island									
Ile-du-Prince-Edouard									
1984	4 563	1,459	-	-	72	94	-	-	1,553
1985	4 916	1,773	-	-	56	75	-	-	1,848
Nova Scotia									
Nouvelle-Ecosse									
1984	16 742	4,368	-	-	146	196	-	-	4,564
1985	14 401	4,356	-	-	167	252	-	-	4,608
New Brunswick									
Nouveau-Brunswick									
1984	98 039	27,828	-	-	2 268	2,508	-	-	30,336
1985	88 799	27,771	-	-	2 560	2,480	-	-	30,251
Quebec									
Quebec									
1984	374 383	83,195	782	271	1 833	2,287	-	-	85,753
1985	327 491	77,234	142	53	1 706	1,934	4 489	1,203	80,424
Ontario									
1984	466 812	117,026	5 775	2,107	5 963	4,352	2 235	777	124,262
1985	349 343	90,808	6 393	2,332	3 008	3,531	2 624	911	97,582
Manitoba									
1984	22 982	3,809	14	8	121	183	-	-	4,000
1985	12 206	2,779	1	1	85	105	3	6	2,891
Saskatchewan									
1984	347	126	9	2	3	5	1	1	134
1985	113	32	11	3	2	4	2	2	41
Alberta									
1984	68 875	22,366	170	87	833	863	43	12	23,328
1985	25 765	8,353	529	214	469	582	6	2	9,151
British Columbia									
Colombie-Britannique									
1984	410 644	113,424	1 206	534	2 813	3,028	14	3	116,989
1985	425 675	108,932	440	216	2 308	2,501	143	182	111,831
Yukon									
1984	92	47	1	1	2	3	-	-	51
1985	89	36	2	1	1	2	-	-	39
Northwest Territories									
Territoires du Nord-ouest									
1984	38	20	1	1		1	-	-	22
1985	163	93	1	1	2	10	-	-	104
Total									
1984	1 466 193	374,691	7 958	3,011	14 286	13,824	2 293	793	392,319
1985	1 251 500	323,096	7 519	2,821	10 458	11,614	7 267	2,306	339,837

FIGURE 8.11

Number of Vessels Owned and Operated by Canadian-domiciled Marine Carriers, 1980, 1983, and 1985

Nombre de navires possédés et opérés par les transporteurs maritimes établis au Canada, 1980, 1983 et 1985



¹ Includes vessels smaller than 15 Gross Register Tons.
¹ Y compris les navires dont la Jauge brute au registre est moins de 15 tonnes.

FIGURE 8.12

Value of Property and Equipment, 1985, by Type of Carrier

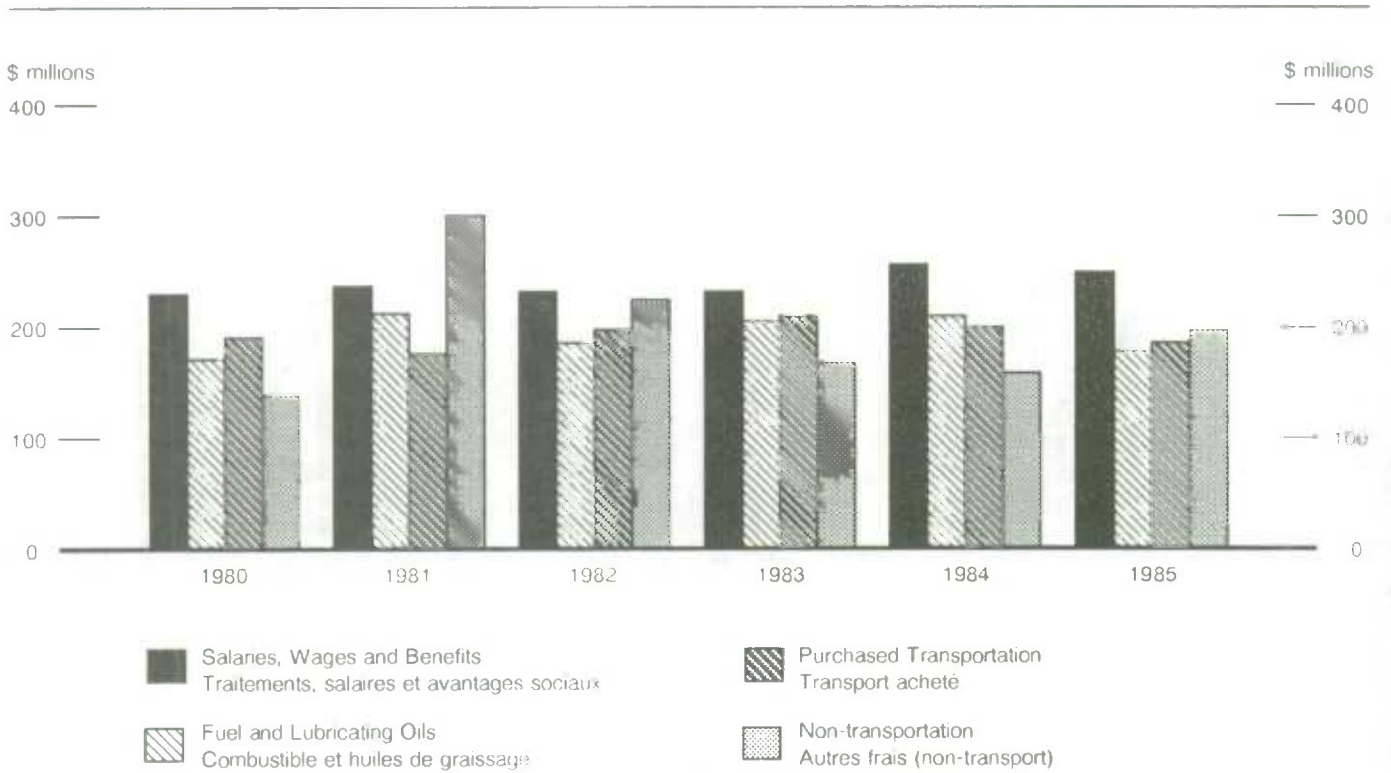
Valeur des biens et du matériel, 1985, selon la catégorie de transporteur

	For-hire Pour compte d'autri	Private Pour compte propre	Government Gouvernement	Total
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
Vessels and Floating Equipment Navires et matériel flottant	1,500,505	341,541	608,780	2,450,826
Terminal Property and Equipment Biens et matériel de terminus	54,636	2,962	231,571	289,169
Other Property and Equipment Autres biens et matériel	156,269	7,527	15,797	179,593
Land Terrain	20,803	40	6,373	27,217
Total Property and Equipment Total des biens et du matériel	1,732,213	352,070	862,522	2,946,805
Accumulated Depreciation Amortissement accumulé	647,641	162,935	325,206	1,135,783
Depreciated Value Valeur amortie	1,084,572	189,135	537,316	1,811,023

FIGURE 8.13

Major Sources of Expenses of For-hire Carriers, 1980-1985

Sources principales de dépenses des transporteurs pour le compte d'autrui, 1980-1985



User Notes

Methodology and Data Limitation: Survey Compatibility:

Domestic Shipping Statistics

Domestic shipping relates to the carriage of goods between Canadian ports in Canadian coastal waters, the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

The information on domestic shipping is collected by means of the **S.1 Domestic Shipping Report** and the **S.4 Towboat and Ferry Operators Shipping Report**. A record of activity is filed with Statistics Canada for each vessel entering or leaving a Canadian port in domestic shipping, with the exception of (i) cargo vessels under 15 net register tons, (ii) tugs or other vessels under 15 gross register tons, (iii) Canadian naval or fishing vessels, (iv) research vessels and (v) ballast movements for towboat and ferry operators on the West Coast, reporting on S.4 reports.

International Shipping Statistics

International vessel traffic and origin and destination commodity statistics are compiled from data collected on the **A6 General Declaration** and supporting cargo reports supplied to Statistics Canada by Revenue Canada, Customs and Excise, or equivalent reports from shipping lines and port authorities.

Coverage extends to all vessels entering or leaving Canadian ports while engaged in international shipping with the exception of (i) fishing vessels of both Canadian or foreign registry, (ii) maintenance and service vessels such as icebreakers, (iii) research vessels and (iv) other non-commercial vessels such as hospital ships.

Financial and Operational Statistics

Financial and operating statistics presented in this publication are produced from the results of a census of Canadian-domiciled for-hire, government and private carriers engaged in water transportation. Excluded from the survey universe are private pleasure craft, fishing operations, ship repairs, defence, services incidental to water transport (e.g. stevedoring), as well as for-hire and government carriers reporting less than \$100,000 total gross operating revenues in the previous year. Although not all carriers engaged in water transportation are included in the universe (e.g. excludes carriers operating in Canadian waters but domiciled outside Canada), survey results are considered to be representative of this industrial activity.

Data on for-hire carriers include charters and sightseeing carriers. Government carriers, including crown corporations and subsidized services, are tabulated separately in order to avoid distortion of for-hire carrier data. For private carriers involved in transport of goods or passengers for their own or a parent company, only data relating to water transportation activity is applicable.

Notes aux utilisateurs

Méthodologie et limites des données Compatibilité de l'enquête:

Statistiques sur le transport maritime intérieur

Par transport maritime intérieur, on entend le transport de marchandises entre ports canadiens dans les eaux côtières canadiennes, sur les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Les renseignements sur le transport maritime intérieur sont recueillis à l'aide du formulaire **S.1, Rapport sur la navigation en eaux intérieures**, et du formulaire **S.4, Exploitants de remorqueurs et de traversiers**. Un rapport est présenté à Statistiques Canada pour chaque navire utilisé pour le transport maritime intérieur, qui entre dans un port canadien ou qui en sort, à l'exception (i) des cargos de moins de 15 tonneaux de jauge brute, (ii) des remorqueurs ou autres navires de moins de 15 tonneaux de jauge brute, (iii) des navires de la marine canadienne ou des bateaux de pêche, (iv) des navires de recherche et (v) des remorqueurs et des traversiers qui entrent ou qui sortent sur lest, dans le cas des ports de la côte ouest, ces navires étant visés par le formulaire S.4.

Statistiques sur le transport maritime international

Les statistiques sur les mouvements des navires utilisés pour le transport maritime international, et sur l'origine et la destination des marchandises qu'ils transportent, sont rassemblées à partir des données tirées de la **Déclaration générale A.6** et des rapports pertinents sur la cargaison, que Revenu Canada, Douanes et Accise, fournis à Statistique Canada, ou encore de rapports équivalents obtenus des compagnies de navigation et des autorités portuaires.

Tous les navires utilisés pour le transport maritime international qui entrent dans les ports canadiens ou qui en sortent sont pris en compte, sauf (i) les bateaux de pêche immatriculés au Canada ou à l'étranger, (ii) les navires d'entretien et de service comme les brise-glaces, (iii) les navires de recherche et (iv) les autres navires non commerciaux comme les navires-hôpitaux.

Statistiques financières et d'exploitation

Les statistiques financières et d'exploitation présentées dans la présente publication sont établies à partir des résultats d'un recensement des transporteurs par eau pour compte d'autrui, publics et privés établis au Canada. Ne sont pas inclus dans l'univers de l'enquête les embarcations de plaisance privées, la pêche, la réparation de navires, la défense, les services auxiliaires des transports par eau (tels que l'arrimage), ainsi que les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs publics ayant déclaré des recettes brutes d'exploitation totales de moins de \$100,000 l'année précédente. Même si certains transporteurs sont exclus de l'univers (notamment ceux qui exercent leurs activités dans les eaux canadiennes mais qui sont établis à l'extérieur du Canada), on estime que les résultats de l'enquête représentent bien l'industrie du transport par eau.

Les données sur les transporteurs pour compte d'autrui englobent les transporteurs d'affrètement et les transporteurs touristiques. Les données sur les transporteurs publics, qui comprennent les sociétés de la Couronne et les transporteurs subventionnés, sont totalisées séparément afin de ne pas fausser les données sur les transporteurs pour compte d'autrui. Dans le cas des transporteurs privés transportant des marchandises ou des passagers pour leur propre compte ou pour le compte de la société mère, on ne retient que les données s'appliquant au transport par eau.

Domestic and International Shipping Statistics

The key concepts employed in tabulating domestic and international shipping statistics are identical, thereby permitting unduplicated aggregation of these two data sets in regards to commodity and port activity. In the case of vessel statistics, however, aggregation of domestic and international data may result in some double counting, and consequently overestimation of vessel activity. Some vessels (primarily, though not exclusively, Canadian-registered vessels) transport both domestic and international cargoes and are compiled in both surveys. Therefore, caution is advised when interpreting composite vessel movement and capacity (G.R.T./N.R.T.) statistics.

Since domestic and international data are compiled from different sources, in certain cases, some limitations in comparability or completeness may result from differences in coverage and reporting formats.

Financial and Operational Statistics and Shipping Statistics

The concepts underlying the domestic and international commodity flow statistics are distinct from those employed in compiling financial and operational statistics. While data presented in Part I covers all activity in domestic and international shipping at Canadian ports, as delimited by the scope and universe of the respective statistical programs, financial and operational statistics contained in Part II relate only to Canadian-domiciled owners or operators of vessels. Therefore, since the financial and operational statistics relate to only a portion of domestic and international shipping, users are advised to note that data presented in Part I should not necessarily be considered to be compatible with data contained in Part II.

For further information on the concepts, limitations, methodology and scope of these three marine programs, users are invited to contact the Marine Transport Unit, Transportation Division. More detailed information is available, free of charge.

Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Les concepts de base utilisés dans la totalisation des statistiques sur le transport maritime intérieur et international sont identiques, ce qui permet l'agrégation sans double compte des deux ensembles de données sur les flux de marchandises et l'activité portuaire. Toutefois, l'agrégation des données sur les mouvements de navires utilisés pour le transport intérieur et international peut donner lieu à des doubles comptes et à une surestimation des mouvements. Certains navires (la plupart immatriculés au Canada) transportent à la fois du fret intérieur et du fret international et sont pris en compte dans les deux enquêtes. Par conséquent, la prudence est de mise dans l'interprétation des statistiques composites sur les mouvements des navires et leur capacité (JBR/JNR).

Puisque les données sur le transport maritime intérieur et international proviennent de sources différentes, elles ne sont pas toujours parfaitement comparables ou complètes, ce qui peut entraîner des différences au niveau de la couverture et de la déclaration.

Statistiques financières et d'exploitation et statistiques sur le transport maritime

Les statistiques sur les flux intérieurs et internationaux de marchandises reposent sur des concepts qui diffèrent de ceux utilisés pour le rassemblement des statistiques financières et d'exploitation. Les données de la partie I englobent l'ensemble du trafic intérieur et international dans les ports canadiens, tel qu'il est défini par la portée et l'univers des deux programmes statistiques en cause, alors que les statistiques financières et d'exploitation de la partie II ne visent que les propriétaires ou exploitants de navires établis au Canada. Par conséquent, puisque les statistiques financières et d'exploitation ne saisissent qu'une partie du transport maritime intérieur et international, les utilisateurs doivent être conscients que les données présentées à la partie I ne sont pas nécessairement compatibles avec celles de la partie II.

Pour plus de renseignements sur les concepts, les limites, la méthodologie et la portée de ces trois programmes de statistiques sur le transport maritime, les utilisateurs peuvent communiquer avec la Sous-section du transport maritime, Division des transports. D'autres renseignements détaillés peuvent être obtenus gratuitement.

GLOSSARY

Terms Related to Reporting Forms

A6 General Declaration: this is an administrative document which is submitted along with supporting cargo reports, to Revenue Canada Customs and Excise for every vessel arriving from or departing for any port or place outside Canada. The A6 General Declaration provides such information as name and nationality of vessel, net and gross register tonnage, next/last port of call, and cargo particulars such as type of cargo, tonnage loaded or unloaded, and handling port.

Cargo Report: provides information on the foreign port of loading or unloading, the commodity and whether the cargo was containerized or not.

Fiscal Year: the Water Transportation Report requests establishments to report information for any fiscal year ending between April 1 of the reference year and March 31 of the following year. Although the fiscal year is not common for all respondents, internal studies reveal that approximately 43% of establishments report for a fiscal year ending December 31.

S.1 Domestic Shipping Report: this report is completed by agents or operators of vessels engaged in domestic shipping arriving at or departing from Canadian ports. It contains such information as: vessel name, net and gross register tonnage, commodity description and tonnage, ports of loading and unloading. This is the principal source of data for the production of domestic shipping statistics.

S.4 Towboat and Ferry Operators Shipping Report: this report is used principally by members of the British Columbia Council of Marine Carriers to report the domestic shipping activities of tug, barge, scow and ferry operators on the west coast. The report is filed on a monthly basis and excludes ballast movements.

Water Transportation Report: this questionnaire is completed annually by Canadian-domiciled carriers involved in marine transportation activities. It is the only source document used to produce financial and operational statistics for the Water Transportation Survey. It includes information on operating revenues and expenses, employment and property value.

Terms Related to Cargo

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

Lightering: this term refers to the loading/unloading of cargo in a harbour rather than at a dock or wharf. Cargo tonnages are included with port totals.

Transshipments: foreign cargoes handled at Canadian ports en route for or from a third country. Since tonnages are included in port totals, the statistics do not necessarily reflect import and export tonnages, but are rather focussed on port activity.

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

Atlantic Region: this region consists of Canadian ports on the Atlantic Ocean and Arctic Waters, and that portion of the Gulf of St. Lawrence which is east of the inland waters as defined in the Canadian Shipping Act.

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

Destination: the port of unloading of cargo is considered the port of destination. This is not necessarily the point of ultimate destination of cargo, which may be inland. Relative to the international shipping sector, this is the foreign port or country of unloading and not necessarily the ultimate country of destination.

Great Lakes Region: this region consists of Canadian ports located along the St. Lawrence river west of the Ontario-Quebec border, and on the Great Lakes.

Handling Port: the Canadian port of loading/unloading of cargo. This does not necessarily coincide with the Customs Port, or the municipality of the same name.

Origin: the port of loading of cargo is considered the port of origin. This is not necessarily the point of actual origin of cargo, which may be inland. Relative to the international shipping sector, this is the foreign port or country of loading and not necessarily the actual.

Pacific Region: this region consists of Canadian ports located on the Pacific Coast.

St. Lawrence River Region: this region consists of Canadian ports located on the St. Lawrence river from the Ontario-Quebec border eastwards, along the north shore to 63° west longitude and along the south shore to Cap des Rosiers.

Terms Related to Vessels

Gross Register Tonnage: the capacity in cubic feet of the spaces within the hull and of the enclosed spaces above the deck of a vessel, divided by 100. This is the figure as reported on the A6 General Declaration or the S1 and S4 reporting forms.

In Ballast: a vessel is considered arriving or departing "in ballast" if no cargo is loaded when leaving a Canadian port or no cargo is unloaded when arriving at a Canadian port.

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

Terms Related to Area of Operation

Arctic Area: the waters adjacent to the mainland and islands of the Canadian Arctic within the area enclosed by the 60th parallel of north latitude, the 141st meridian of longitude, and a line measured seaward from the nearest Canadian land, a distance of 100 nautical miles. In the area between the islands of the Canadian Arctic and Greenland where the line of equidistance between the two is less than 100 nautical miles, then the line of equidistance defines the Arctic Area. For the purposes of this survey, Hudson Bay and James Bay are included in Arctic waters.

Atlantic Area: the waters adjacent to the Canadian Atlantic coast and that portion of the St. Lawrence River which is east of Inland Waters.

Domestic Service Area: Canadian waters where vessel activities take place between two Canadian ports. These areas are defined for the purposes of the Financial Survey of Canadian Water Carriers which are carriers domiciled in Canada. The domestic service areas are: Atlantic, Pacific, Inland Waters, Mackenzie River, and Arctic.

Terms Related to Area of Operation - Concluded

International Service Area: waters where vessel activities take place between a Canadian port and a foreign port, or between two foreign ports.

International Service Origin and Destination Pairs: the international services area is categorized into four principal origin and destination pairs. These are: (i) Canadian and U.S. ports on the Great Lakes; (ii) Other Canadian and U.S. ports; (iii) Canadian and other foreign ports; (iv) foreign port pairs.

Inland Waters Area: all rivers, lakes and other navigable fresh waters within Canada including the St. Lawrence River as far seaward as: a straight line drawn from Cap des Rosiers to West Point Anticosti Island, and from Anticosti Island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian of longitude 63° west. This area excludes the Mackenzie River and its tributaries, but includes time spent in U.S. waters of the St. Lawrence River and the Great Lakes.

Mackenzie River Area: the Mackenzie River and its tributaries.

Terms Related to Chartering

Bareboat Charter: a charter agreement in which an owner charters a vessel to a charterer for a specified period of time. The charterer employs the vessel as if it were a unit of his/her own fleet and engages the master, officers and crew.

Charterer: the individual or business entity to whom the use of a vessel (or part of it) for conveyance of goods or passengers is granted by the vessel's owner.

Sub-Charter: a charter agreement whereby a vessel is chartered from an owner and then is chartered out to another party.

Time Charter: a charter agreement in which an owner charters a vessel, complete with master and crew, to an individual or business entity for a specific period of time.

Voyage Charter: a charter agreement in which an owner charters a vessel, complete with master and crew, to an individual or business entity for a specific journey.

Terms Related to Carriers

Canadian-Domiciled Carrier: a business entity located in Canada which owns, charters and/or operates a vessel for the purpose of transporting goods and/or passengers either for-hire or for a parent or sister company. Included are Canadian subsidiaries of foreign-domiciled corporations.

Chartering Carrier: a Canadian-domiciled carrier chartering or sub-chartering vessels to others for compensation or reward.

Class I Carrier: a carrier which earns gross annual operating revenues of \$1 million or more.

Class II Carrier: a carrier which earns gross annual operating revenues between \$100,000 and \$1 million.

Establishment: for industrial statistics purposes, an establishment is the smallest industrial unit which is a separate operating entity capable of reporting data for the main elements of input and output without resorting to the allocation of joint expenses or fixed costs.

For-hire Carrier: a Canadian-domiciled carrier transporting cargo or passengers for compensation or reward.

Government Carrier: a Canadian federal, provincial or municipal carrier transporting cargo or passengers.

Private Waterborne Carrier (Industrial Waterborne Carrier): a Canadian-domiciled carrier engaging primarily in transporting its own cargo or passengers or those of its parent or sister company.

Terms Related to Carriers - Concluded

Sightseeing Carrier: a Canadian-domiciled carrier transporting passengers to view or visit historical or scenic sites.

Financial and Operating Terms

Fuel Oil: a vessel fuel category which includes Bunker "C", intermediate, diesel oil and gas oil.

Pilotage: a public service established to provide pilots for vessels entering or leaving harbours, or in narrow waters.

Subsidy: financial aid granted by a government to the shipping industry, with or without a requirement for special service as compensation. Also called bounty or subvention.

Towing: the pulling or pushing of barges, scows, self-propelled vessels and log booms by means of a tug-boat.

Vessel Crew: an occupational category which includes deck officers, engineering officers, deck crew, engine crew, and boiler room crew.

Water Transport Revenue: the total revenues earned from: transporting commodities; transporting passengers; bareboat, time and voyage charter to others; towing; subsidies for water transportation.

Other Terms

Standard Industrial Classification: A system which groups producing units into industries and is used for Statistics Canada's surveys of industry. A complete explanation of the system, including codes, is available in Statistics Canada's publication "Standard Industrial Classification 1980", Catalogue number 12-501.

System of National Accounts: A complete set of statistics which provide an overall profile of the Canadian economy and the changes which take place. A complete description is available in Statistics Canada's publication "A Guide to the National Income and Expenditure Accounts: Definitions, Concepts, Sources, Methods", Catalogue number 13-549.

Termes relatifs aux formulaires de déclaration

Déclaration générale A6: Il s'agit d'un document administratif qui est présenté, accompagné des rapports pertinents sur la cargaison, à Revenu Canada, Douanes et Accise, pour chaque navire en provenance ou à destination d'un port ou endroit situé à l'extérieur du Canada. La Déclaration générale A6 fournit des renseignements sur le navire, notamment le nom, la nationalité, la jauge nette et brute au registre et le prochain/dernier port d'escale, et des renseignements sur la cargaison, notamment le genre de cargaison, le nombre de tonnes chargées ou déchargées et le port de manutention.

Exercice financier: Dans le Rapport sur le transport par eau, il est précisé que les établissements doivent produire leur déclaration pour l'exercice financier se terminant entre le 1^{er} avril de l'année de référence et le 31 mars de l'année suivante. Même si l'exercice financier n'est pas le même pour tous les répondants, des études internes ont révélé que pour environ 43% des établissements, l'exercice financier se terminait le 31 décembre.

Exploitants de remorqueurs et de traversiers, formulaire S.4: Ce rapport est destiné principalement aux membres de la British Columbia Council of Marine Carriers qui s'en servent pour déclarer les activités, au titre du transport maritime intérieur, des exploitants de remorqueurs, de chalands, de péniches et de traversiers de la côte ouest. Ce rapport est produit une fois par mois et exclut les mouvements de navires sur lest.

Rapport sur la cargaison: Ce document fournit des renseignements sur le port étranger de chargement ou de déchargement et sur la marchandise, et précise si la cargaison était conteneurisée ou non.

Rapport sur la navigation en eaux intérieures, formulaire S.1: Ce rapport est rempli par les agents ou exploitants de navires servant au transport maritime intérieur qui arrivent à un port canadien ou qui le quittent. Il comprend notamment les renseignements suivants: le nom du navire, la jauge nette et brute au registre, la description et le tonnage de la cargaison et les ports de chargement et de déchargement. Ce rapport est la principale source des données utilisées dans la production de statistiques sur le transport maritime intérieur.

Rapport sur le transport par eau: Ce questionnaire est rempli une fois par année par les transporteurs maritimes établis au Canada. Il s'agit du seul document de base utilisé pour la production de statistiques financières et de statistiques d'exploitation dans le cadre de l'enquête sur le transport par eau. Il comprend des renseignements sur les recettes et dépenses d'exploitation, l'emploi et la valeur des biens.

Termes relatifs à la cargaison

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

Par allège: Cette expression est utilisée pour indiquer que la cargaison a été chargée/déchargée dans le port plutôt qu'à un dock ou un quai. Le tonnage de ces cargaisons est compris dans les totaux portuaires.

Transbordements: Cargaisons étrangères, à destination ou en provenance d'un pays tiers, manutentionnées dans des ports canadiens. Puisque le tonnage de ces cargaisons est compris dans les totaux portuaires, les statistiques ne correspondent pas

nécessairement au nombre de tonnes importées et exportées mais traduisent plutôt l'activité portuaire.

Termes relatifs aux ports (applicables au transport maritime intérieur/international)

Destination: Le port de déchargement de la cargaison est considéré être le port de destination. Il ne s'agit pas nécessairement du point de destination ultime de la cargaison, qui peut être à l'intérieur des terres. Dans le cas du transport maritime international, il s'agit du port ou du pays étranger où a été effectué le déchargement, ce pays n'étant pas nécessairement le pays de destination ultime.

Origine: Le port de chargement de la cargaison est considéré être le port d'origine. Il ne s'agit pas nécessairement du véritable point d'origine de la cargaison, qui peut être à l'intérieur des terres. Dans le cas du transport maritime international, il s'agit du port ou du pays étranger où a été effectué le chargement, ce pays n'étant pas nécessairement le véritable pays d'origine.

Port de manutention: Port canadien de chargement/déchargement de la cargaison. Ce port ne correspond pas nécessairement au bureau de douane ou à la municipalité du même nom.

Région de l'Atlantique: Cette région comprend les ports canadiens de l'Atlantique et de l'Arctique, et la partie du golfe Saint-Laurent à l'est des eaux intérieures, telles qu'elles sont définies dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Région des Grands Lacs: Cette région comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent à l'ouest de la frontière Ontario-Québec, et ceux situés sur les Grands Lacs.

Région du Pacifique: Cette région comprend les ports canadiens situés sur l'océan Pacifique.

Région du Saint-Laurent: cette région comprend les ports canadiens situés le long du Saint-Laurent, depuis la frontière Ontario-Québec vers l'est, le long de la rive nord jusqu'au 63^o de longitude ouest, et le long de la rive sud jusqu'à Cap-des-Rosiers.

Termes relatifs aux navires

Jauge brute au registre: capacité en pieds cubes de la coque et de l'espace fermé au-dessus du pont d'un navire, divisée par 100. Il s'agit du chiffre indiqué dans la Déclaration générale A6 ou dans les formulaires de déclaration S1 et S4.

Jauge nette au registre: Jauge brute au registre (telle que définie ci-dessus) moins la salle des machines, les réservoirs de mazout et les quartiers de l'équipage.

Sur lest: Un navire est considéré comme entrant ou sortant "sur lest" si aucune cargaison n'est chargée au départ d'un port canadien ou déchargée à l'arrivée à un port canadien.

Termes relatifs à la région d'activité

Arctique: Les eaux contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien à l'intérieur de la zone délimitée par le 60^e parallèle de latitude nord, le 141^e méridien de longitude et une ligne en mer dont chaque point se trouve à une distance de 100 milles marins de la plus proche terre canadienne.

Termes relatifs à la région d'activité - Fin

Dans la zone sise entre les îles de l'Arctique canadien et le Groenland, là où la ligne d'équidistance entre ces îles et le Groenland est à moins de 100 milles marins de la plus proche terre canadienne, cette ligne d'équidistance définira la région Arctique. Aux fins de la présente enquête, la Baie d'Hudson et la Baie James font partie des eaux arctiques.

Atlantique: Les eaux contiguës à la côte canadienne de l'Atlantique et la partie du fleuve Saint-Laurent à l'est des eaux intérieures.

Eaux intérieures: La totalité des fleuves, rivières, lacs et autres eaux douces navigables à l'intérieur du Canada, et le fleuve Saint-Laurent aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée de Cap-des-Rosiers à la pointe occidentale de l'île d'Anticosti, et de l'île d'Anticosti à la rive nord du fleuve Saint-Laurent le long du méridien de longitude 63° ouest. Cette région ne comprend pas le fleuve Mackenzie et ses affluents, mais comprend les eaux américaines du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs lorsqu'elles servent au transport maritime intérieur.

Fleuve Mackenzie: Le fleuve Mackenzie et ses affluents.

Pacifique: Les eaux contiguës à la côte canadienne du Pacifique.

Région d'activité intérieure: Eaux canadiennes où s'effectuent des mouvements de navires entre deux ports canadiens. Ces régions sont définies aux fins de l'enquête sur les finances des transporteurs canadiens par eau, ceux-ci étant des transporteurs établis au Canada. Les régions d'activité intérieures sont l'Atlantique, le Pacifique, les eaux intérieures, le fleuve Mackenzie et l'Arctique.

Région d'activité internationale: Les eaux où des mouvements de navires s'effectuent entre un port canadien et un port étranger, ou entre deux ports étrangers.

Région d'activité internationale définie selon l'origine et la destination: La région d'activité internationale est définie selon l'origine et la destination en fonction des quatre combinaisons suivantes: (i) un port canadien et un port américain des Grands Lacs; (ii) un autre port canadien et un autre port américain; (iii) un port canadien et un autre port étranger; (iv) deux ports étrangers.

Termes relatifs à l'affrètement

Affrètement à temps: Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire, capitaine et équipage compris, à une personne ou à une entreprise pour un temps déterminé.

Affrètement au voyage: Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire, capitaine et équipage compris, à une personne ou à une entreprise pour un voyage déterminé.

Affrètement coque-nue: Accord d'affrètement en vertu duquel un propriétaire frète un navire à un affréteur pour un temps déterminé. L'affréteur utilise le navire comme s'il faisait partie de sa propre flotte et recrute le capitaine, les officiers et l'équipage.

Affréteur: Personne ou entreprise à qui l'usage d'un navire (ou d'une partie de celui-ci) pour le transport de marchandises ou de passagers a été accordé par le propriétaire du dit navire.

Sous-affrètement: Accord d'affrètement par lequel un navire affrété d'un propriétaire est frété à une tierce partie.

Termes relatifs aux transporteurs

Établissement: Aux fins de la statistique industrielle, un établissement est la plus petite unité industrielle constituant une entité d'exploitation distincte en mesure de déclarer des données pour les principaux éléments des intrants et des extrants sans devoir procéder à une ventilation des dépenses communes ou des frais fixes.

Transporteur établi au Canada: Entreprise implantée au Canada qui possède, affrète et/ou exploite un navire pour le transport de marchandises et/ou de passagers pour le compte d'autrui ou pour le compte de la société mère ou d'une société soeur. Sont comprises les filiales canadiennes de sociétés établies à l'étranger.

Transporteur de catégorie I: Transporteur dont les recettes annuelles brutes d'exploitation s'élèvent à \$1 million ou plus.

Transporteur de catégorie II: Transporteur dont les recettes annuelles brutes d'exploitation se situent entre \$100.000 et \$1 million.

Transporteur d'affrètement: Transporteur établi au Canada qui frète ou sous-frète des navires à autrui contre rémunération.

Transporteur pour compte d'autrui: Transporteur établi au Canada qui transporte des marchandises ou des passagers contre rémunération.

Transporteur privé flottant (Transporteur industriel flottant): Transporteur établi au Canada dont l'activité principale est le transport de marchandises ou de passagers pour son propre compte ou pour le compte de la société mère ou d'une société soeur.

Transporteur public: Transporteur canadien fédéral, provincial ou municipal qui transporte des marchandises ou des passagers.

Transporteur touristique: Transporteur établi au Canada qui transporte des passagers pour leur faire voir ou visiter des sites historiques ou panoramiques.

Autres termes

Classification type des industries: Système qui regroupe les unités productrices par industrie et qui est utilisé par Statistique Canada dans le cadre de ses enquêtes sur l'industrie. Une explication détaillée du système, y compris les codes, se retrouve dans la publication de Statistique Canada intitulée "Classification type des industries de 1980", numéro 12-501 au catalogue de Statistique Canada.

Système de comptabilité nationale: Ensemble complet de statistiques qui établit un profil global de l'économie canadienne et des changements qui y surviennent. Une description complète se retrouve dans la publication de Statistique Canada intitulée "Guide des comptes nationaux des revenus et des dépenses: définitions, concepts, sources, méthodes", numéro 13-549 au catalogue.

For users wishing to supplement published results with more detailed and comprehensive information, a number of statistical matrices are available on a cost recovery basis. These tabulations provide users with the flexibility of requesting timely information which conforms to their more specific data requirements.

Tabulations are available for a number of pre-defined formats, based on data variable permutations. Users may also, if required, define specific data element criteria for the variables selected.

Les utilisateurs qui désirent des renseignements plus détaillés et plus exhaustifs pour compléter les résultats publiés ici peuvent les obtenir d'un certain nombre de matrices statistiques, contre recouvrement des frais. Ces matrices donnent la possibilité d'obtenir sur demande des renseignements à jour conformes à leurs besoins propres.

Les totalisations sont disponibles selon un certain nombre de présentations établies d'avance, fondées sur la permutation des variables. Les utilisateurs peuvent aussi, au besoin, définir les critères des éléments d'information pour les variables sélectionnées.

Domestic and International Shipping Statistics Statistiques sur le transport maritime intérieur et international

Data Variables - Variables

- Canadian handling port
Port canadien de manutention
- Canadian shipping region
Région canadienne d'activité
 - Atlantic - Atlantique
 - Great Lakes - Grands Lacs
 - St. Lawrence - Saint-Laurent
 - Pacific - Pacifique
- Commodity
Marchandise
 - 50 commodity grouping
50 groupes de marchandises
 - 73 commodity grouping
73 groupes de marchandises
- Foreign origin/destination port
Port étranger d'origine/de destination

Data Elements¹ - Éléments d'information¹

- Tonnage - Tonnage
 - loaded/unloaded
chargé/déchargé
 - containerized/non-containerized
conteneurisé/non conteneurisé
- Vessel movements
Mouvements de navires
 - arrival/departure
arrivée/départ
 - ballast/cargo - sur lest/avec cargaison
- Vessel capacity - Capacité des navires
- G.R.T./N.R.T. - JBR/JNR

Financial and Operational Statistics Statistiques financières et d'exploitation

Data Variables - Variables

- Carrier type
Type de transporteur
 - For-hire
Pour compte d'autrui
 - Private
Privé
 - Government
Public
- Revenue class - Tranche de recettes
 - over \$1 million
plus de \$1 million
 - less than \$1 million
moins de \$1 million
- Province/territory of domicile
Province/territoire de domicile

Data Elements² - Éléments d'information²

- Revenues/Expenses - Recettes/Dépenses
- Employment
Emploi
- Fuel consumption
Consommation de combustible
- Chartering - Affrètement
- Balance sheet - Bilan

¹ Shipping statistics can be produced on magnetic tape or medium suitable for micro-computers.

¹ Les statistiques sur le transport maritime peuvent être produites sur bande magnétique ou sur support exploitable par micro-ordinateur.

² To meet confidentiality requirements, data elements may be grouped in some instances.

² Pour garantir la confidentialité, il sera parfois nécessaire de grouper des éléments d'information.

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:

Bill Penner
Chief
Surface and Marine Transport Section
(613) 951-2527

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

January 1988

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
2^e étage, immeuble principal
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner
Chef
Section des transports de surface et maritimes
(613) 951-2527

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

Janvier 1988

Publications Available From the Transportation Division

Catalogue		Canada \$	Foreign \$
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	85.00	95.00
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	88.00	92.00
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	85.00	95.00
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	110.00	114.00
51-204	Air Passenger Origin and : Destination Domestic Report, A. Bil.	31.00	32.00
51-205	Air Passenger Origin and : Destination Canada/United States Report, A., Bil.	35.00	36.00
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	32.00	33.00
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	75.00	85.00
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	95.00	105.00
52-211	Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50	44.00
52-215	Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	65.00	75.00
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	32.00	33.00
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	15.00	16.00
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A. Bil.	15.00	16.00
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	32.00	33.50
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	32.00	33.00

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

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

Publications disponibles à la Division des Transports

Catalogue		Canada \$	Autre \$
50-002	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	85.00	95.00
51-002	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	88.00	92.00
51-004	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	85.00	95.00
51-005	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.	110.00	114.00
51-204	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	31.00	32.00
51-205	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	35.00	36.00
51-206	Aviation civile canadienne, A., Bil.	32.00	33.00
51-207	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	32.00	33.00
51-501F	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	27.00	28.50
52-001	Chargements ferroviaires, M., Bil.	75.00	85.00
52-003	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	95.00	105.00
52-211	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.	42.50	44.00
52-215	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.	32.00	33.00
53-003	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	65.00	75.00
53-215	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	32.00	33.00
53-218	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	15.00	16.00
53-219	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	15.00	16.00
53-222	Le camionnage au Canada, A., Bil.	32.00	33.50
54-205	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	32.00	33.00

A. - Annual
M. - Mensuel
T. - Trimestriel
H. S. - Hors série
Bil. - Bilingue

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais,
1-800-267-6677.

January 1988

Janvier 1988

Every week

The numbers that make decisions

The data that highlight national economic trends

Infomat is a digest of the most important statistics of the week. It is invaluable for business planners, policy makers and members of the media who take an interest in the Canadian economy.

Articles cite the most recent economic and social data available, describe current trends and point out significant changes. Regular features include a complete list of publications released by Statistics Canada during the reference week, a table of key economic indicators and a list of upcoming data releases. The text is concise, easy-to-read and complemented by tables and charts.

Infomat, Catalogue No. 11-002E (weekly), is available for \$2.00 per copy/\$100.00 annually (in Canada); \$3.00 per copy/\$150.00 annually (elsewhere).

Toutes les semaines

Les chiffres qui font les décisions

Les données illustrant les tendances de l'économie canadienne

Infomat est un résumé des statistiques les plus importantes de la semaine. C'est un outil d'une valeur inestimable pour les planificateurs du monde des affaires, les responsables de l'élaboration des politiques et les médias d'information s'intéressant à l'économie canadienne.

Les articles contenus dans ce bulletin citent les plus récentes données économiques et sociales disponibles, décrivent les tendances actuelles et soulignent les changements les plus significatifs. On y retrouve des chroniques régulières, notamment une liste complète des nouvelles publications parues à Statistique Canada au cours de la semaine de référence, un tableau des principaux indicateurs économiques, ainsi qu'une liste des données à paraître. Le texte est concis, facile à lire et illustré de tableaux et de graphiques.

Infomat, n° 11-002F au catalogue (hebdomadaire), se vend \$2.00 l'exemplaire ou \$100.00 pour un abonnement annuel au Canada; \$3.00 l'exemplaire ou \$150.00 pour un abonnement annuel à l'étranger.



To order, complete the order form included or write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free.

Please make cheques or money orders payable to the Receiver General for Canada/Publications.

Contact a Regional Reference Centre near you for further information.

Call Toll-Free
1-800-267-6677
Téléphonez sans frais

Vous pouvez commander en remplissant le bon de commande ci-joint ou en écrivant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Si vous désirez obtenir un service plus rapide, téléphonez au numéro sans frais et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.

Veillez faire vos chèques ou mandats-poste à l'ordre du Receveur général du Canada/Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation régional le plus près de chez vous.



Trucking in Canada, 1986

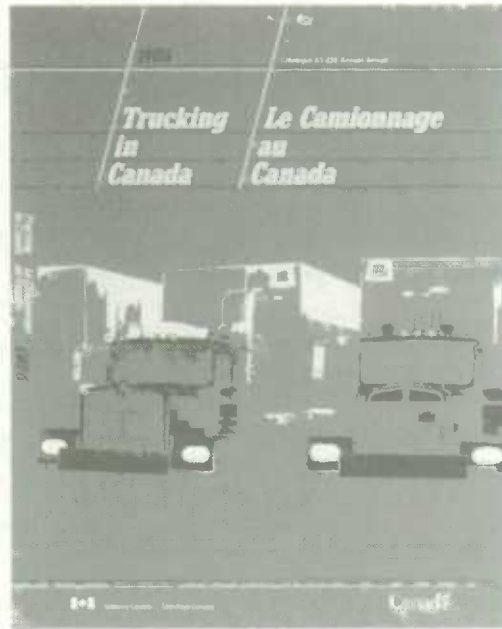
The changing trucking industry operates in a tough and competitive environment. Now, more than ever, you need data to help you forecast and to make business decisions. **Trucking In Canada** is full of information. It is the most comprehensive statistical report on trucking in this country.

Presenting a total picture of the size and structure of the trucking industry, **Trucking in Canada (1986)** integrates the results from annual surveys and other data. More than 250 pages of graphs, charts and tables provide an inside look at:

- employment
- wages and salaries
- fuel consumption
- commodity movements
- payments to brokers
- distances travelled
- total revenues and expenses

Here's how to order

To obtain your copy of **Trucking in Canada, 1986**, to be released in July, please use the order form below or telephone toll free 1-800-267-6677.



This year's issue features special studies and analyses, including: Foreign Control of The Canadian For-Hire Trucking Industry; Truck Fleet Statistics, 1981-1986; Financial Performance Measures For Specialized Carriers, 1981-1985; A Modal Analysis of Trade Between Canada and the United States.

ORDER FORM		Client Reference Number		
Mail to: Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (Please print) Company _____ Department _____ Attention _____ Address _____ City _____ Province _____ Postal Code _____ Tel. _____		METHOD OF PAYMENT <input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ <input type="checkbox"/> Charge to my: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account Number _____ Expiry Date _____ <input type="checkbox"/> Bill me later Signature _____		
Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total
53-222	Trucking in Canada, 1986		\$32.00 in Canada \$33.50 other countries	
Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications, in Canadian funds or equivalent.		For your protection, if charging to a credit card, please return in an envelope.		



Le camionnage au Canada, 1986

L'industrie du camionnage en constante évolution, agit dans un environnement hautement compétitif. Maintenant, plus que jamais, les gestionnaires ont besoin de données pour planifier et prendre des décisions. **Le camionnage au Canada** est une source unique d'information; il s'agit du rapport statistique le plus complet sur l'industrie du camionnage au Canada.

La publication brosse un tableau global de l'étendue et de la structure de l'industrie, intègre des résultats provenant d'enquêtes annuelles et d'autres données. Ayant plus de 250 pages de graphiques, diagrammes et tableaux, **Le camionnage au Canada, 1986** couvre:

- l'emploi
- le traitement et les salaires
- la consommation de carburant
- les mouvements de marchandises
- les paiements aux chauffeurs contracteurs
- la distance parcourue
- les recettes et les dépenses totales

Voici comment commander

Pour obtenir votre exemplaire de **Le camionnage au Canada, 1986** (parution en juillet), veuillez remplir le formulaire de commande ci-dessous ou téléphoner sans frais au 1-800-267-6677.



Cette année, la publication met en lumière des études spéciales sur: le contrôle étranger de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui; des statistiques sur les parcs de véhicules (1981-1986); une étude des performances financières des transporteurs spécialisés (1981-1985); une analyse des flux commerciaux entre le Canada et les États-Unis selon le mode de transport.

BON DE COMMANDE

Postez à:
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

(Lettres moulées s.v.p.)

Compagnie _____

Service _____

À l'attention de _____

Adresse _____

Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. _____

Numéro de référence du client _____

MODE DE PAIEMENT

Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____

Paiement inclus \$ _____

Portez à mon compte:

MASTERCARD VISA Statistique Canada

N° de compte _____

Date d'expiration _____

Facturez-moi plus tard

Signature _____

N° au répertoire	Titre	Quantité	Prix	Total
53-222	Le camionnage au Canada, 1986		\$32.00 au Canada \$33.50 Autres pays	

Le chèque ou mandat doit être établi à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications, en dollars canadiens ou l'équivalent.

Soyez prudents. Si vous portez la commande à votre carte de crédit, prière d'utiliser une enveloppe.

Pour un service plus rapide, composez

1-800-267-6677

Comptes MasterCard, Visa et Statistique Canada

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA



1010185337

DÉSIREZ FAIRE L'ACQUISITION D'UNE OEUVRE ORIGINALE?

INTERESTED IN ACQUIRING A CANADIAN ORIGINAL?

DATE DUE

APR 10 1992		
	1992 - 6.19	
	MAY 6 1993	
OCT - 5 1993		
AUG 17 1995		
FEB 29 1996		

Canadian Social Trends est la publication qu'il n'y a pas d'autre en son genre sur la scène canadienne, cette revue est lue par un grand nombre de gens d'ici et d'ailleurs qui désirent en faire l'acquisition. Les statistiques sociales de l'heure au pays. Les statistiques extraites de nombreuses revues sociales canadiennes brosse le tableau de la population canadienne, de la criminalité, de la sécurité sociale, de la santé, de l'habitation et de nombreux autres sujets. Les analystes de la politique sociale, les chercheurs travaillant au sein des administrations fédérales et des affaires, les enseignants ou encore les étudiants de *Canadian Social Trends* dégagent l'information, les discussions et des analyses approfondies de ces statistiques sociales. *Canadian Social Trends* présente également les plus récents travaux de même que des renseignements et des services qu'offre Statistique Canada.

Then *Canadian Social Trends* is the only journal on the Canadian scene, this journal is read with attention from the people who need to stay abreast of social issues and trends of this country. Drawing on a wealth of statistics collected from a variety of documents, *Canadian Social Trends* covers population dynamics, crime, education, health, housing, and more. For social policy analysts, for trendsetters in government or business scene, for educators and students, *Canadian Social Trends* provides the improved discussion and analysis of current social issues. Published four times a year, *Canadian Social Trends* features the latest social indicators, and about new products and services available in Canada.

CANADIAN SOCIAL TRENDS

SOCIALES CANADIENNES

Catalogue No. 11-008E is available for \$12.00 annually (in Canada); \$9.00 per copy/\$3.00 for students 30% discount from:

Canadian Social Trends (quarterly) is published four times a year and is sold by subscription annually in Canada at \$9.00 and annually abroad (students: 30% discount). To procure this journal, please address to:

**Publication Sales,
Statistics Canada,
Ottawa, Ontario K1A 0T6
Telephone: 1-800-267-6677**

6677

Prices include postage and handling costs. Payment should be made in Canadian dollars or equivalent funds. (\$7 U.S. per issue/\$28 U.S. annually)

Les prix incluent les frais de port et de manutention. Les paiements doivent être faits en dollars canadiens ou l'équivalent (\$US 28 l'abonnement annuel; \$US 7 l'exemplaire).



ALL IN ONE PLACE THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED

Canadian Economic Observer:
Statistics Canada's New Monthly Economic Report

No other report on the Canadian
economy has this much to offer

This month's data

Up-to-the minute data includes all major statistical series released two weeks prior to publication.

Current Economic Conditions

Brief, to the point summary of the economy's performance over the month, including trend analysis of employment, output, demand and leading indicators.

Statistical and Technical Notes

Information about new or revised statistical programs and methodologies. Includes information on Statistics Canada's website.

Major Economic Events

Chronology of international and national events that affect Canada's economy.

Feature Articles

In depth research on current business and economic issues.

Statistical Summary

Statistical tables, charts and graphs covering international accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

AND MORE

Regional Analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International Overview

Digest of economic developments in Canada's most important trading partners - Europe, Japan, and the U.S.A.

Subscribe Today and Save!

Save **\$40** off the single issue price of the **Canadian Economic Observer**.

Catalogue #11-010

12 issues \$200.00 (other countries \$225.00)

Per copy \$20.00 (other countries \$22.50)

(includes postage and handling)

For faster service using Visa or MasterCard call toll free
1-800-267-6677.

To order, complete the order form included with our publications. Send to: Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T5. For faster service, notify Visa or MasterCard, call toll free 1-800-267-6677.

Please make your cheque or money order payable to the Receiver General for Canada Publications.

Contact the Statistics Canada Reference Centre nearest you for further information.

TOUT POUR VOUS! LES DONNÉES ÉCONOMIQUES ET L'ANALYSE QUE VOUS RECHERCHÉZ

L'Observateur économique canadien:
Le nouveau bulletin économique mensuel de Statistique Canada

Aucune autre publication ne vous procure autant de
renseignements relatifs à l'économie canadienne

Les données du mois

Les données de dernière heure comprenant toutes les séries de statistiques les plus importantes qui ont été diffusées deux semaines avant la date de publication du bulletin.

La situation économique actuelle

Le rendement de l'économie au cours du mois, présenté brièvement, comportant une analyse de l'emploi, de la production, de la demande et des principaux indicateurs précoces des tendances de l'activité économique.

Les notes techniques et statistiques

Des notes portant sur les nouveaux programmes statistiques ou les programmes révisés et sur les progrès en matière de méthodologie propres à Statistique Canada.

Les principaux événements économiques

Des événements internationaux et nationaux influant sur l'économie canadienne, présentés en ordre chronologique.

Des études spéciales

Une recherche approfondie des affaires et des questions traitées liées à l'économie.

Un aperçu statistique

Des tableaux, des graphiques et des diagrammes en lien avec les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi et du marché du travail, etc.

ET PLUS ENCORE

Une analyse régionale

Des ventilations par province et indicateurs économiques stratégiques.

Un survol de l'économie internationale

Un sommaire du développement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Abonnez-vous dès maintenant et économisez!

Économisez **\$40** sur le prix à l'unité de **L'Observateur économique canadien**.

N° 11-010 au répertoire

Abonnement annuel (12 numéros), \$200 au Canada, \$225 à l'étranger.

Prix au numéro: \$20 au Canada, \$22.50 à l'étranger.

(Ces prix incluant les frais de poste et de manutention.)

Pour obtenir un service plus rapide, composez le numéro sans frais **1-800-267-6677** et portez votre commande sur votre compte Visa ou MasterCard.

Vous pouvez commander en remplissant le bon de commande ci-joint et en l'envoyant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T5. Si vous désirez obtenir un service plus rapide, téléphonez au numéro sans frais **1-800-267-6677** et portez votre commande sur votre compte Visa ou MasterCard.

Veuillez faire votre cheque ou mandat postal payable à l'ordre du Receiver General for Canada Publications.

Contact the Statistics Canada Reference Centre nearest you for further information.

For faster service, call toll free 1-800-267-6677.

Please make your cheque or money order payable to the Receiver General for Canada Publications.

Contact the Statistics Canada Reference Centre nearest you for further information.

