



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

All prices exclude sales tax

Catalogue 50-002-XIB is published eight times/year on Internet for CND\$10.00 per issue, or CND\$62.00 for a subscription. A Print-on-Demand service is also available at a different price. It can be ordered via Internet or by calling our National toll-free line 1-800-267-6677.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Le produit 50-002-XIB au catalogue est publié huit fois/année sur Internet au coût de 10 \$ cdn ou 62 \$ cdn pour un abonnement. Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent. Elle peut être commandée via Internet ou en composant le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 15 No 5

Highlights :

Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers First and Second Quarter 1999

Operating ratios for top carriers improved by one point in the first and second quarter of 1999 over the same period one year earlier. Average revenue per carrier fell 1% in the first quarter and rose only 3% in the second quarter. (see: [Motor Carriers of Freight](#) p. 2)

The Canadian Passenger Bus Industry – 1998

On an industry wide basis, Canadian bus companies continue to grow and prosper. Gross revenues in 1998 (excluding subsidies) were 8.6 percent higher than in 1995. (see: [The Canadian passenger Bus Industry](#) p. 6)

Quarterly Survey of For-Hire Motor Carriers of Freight: All Carriers, 1998

With the exception of the third quarter (0.94), for-hire motor carriers of freight posted seasonally adjusted operating ratios of 0.93 in three out of the four quarters of 1998. (see: [Quarterly Survey of For-Hire Motor Carrier](#) p. 9)

Vol. 15 N° 5

Faits saillants :

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : Principaux transporteurs, premier et deuxième trimestre 1999

Les ratios d'exploitation des principaux transporteurs se sont améliorés d'un point au premier et au deuxième trimestre de 1999 par rapport à la même période d'un an plus tôt. Les recettes moyennes par transporteur ont fléchi de 1 % au premier trimestre et n'ont augmenté que de 3 % au deuxième. (voir : [Transporteurs routiers de marchandises](#) p. 2)

Industrie canadienne du transport de voyageurs par autobus – 1998

À l'échelle de l'industrie, les entreprises canadiennes de transport par autobus continuent à croître et à prospérer. En 1998, leurs recettes brutes (sans les subventions) ont été de 8,6 % supérieures à celles de 1995. (voir : [Industrie canadienne du transport des voyageurs par autobus](#) p. 6)

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : tous les transporteurs, 1998

Exception faite du troisième trimestre (0,94), les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui ont affiché des ratios d'exploitation désaisonnalisés de 0,93 au cours de trois des quatre trimestres de 1998. (voir : [Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers](#) p. 9)

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada, Minister of Industry, 1999. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada, Ministre de l'industrie, 1999. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers First and Second Quarter 1999

(par Irwin Bess)

Operating Ratios

The top 84 motor carriers of freight based in Canada (those with annual revenues of \$25 million or more) posted improved operating ratios (operating expenses divided by operating revenues) in the first and second quarters of 1999. Operating ratios of 0.95 in the first quarter and the 0.94 in the second quarter were one point lower than the results recorded during the same periods in 1998 (any ratio greater than 1.00 represents an operating loss). The overall operating ratio for top for-hire carriers has generally followed a downward trend and has remained below 0.97 since the first quarter of 1997.

The operating ratios for general freight carriers reached 0.95 in the first quarter of 1999, a one point improvement over the same period one year earlier. Results for the second quarter were slightly better at 0.94 but unchanged from same period one year earlier.

Compared to the first three months of 1998, first quarter 1999 operating ratios for specialized freight carriers deteriorated one point to 0.96. However, second quarter operating ratios in this category improved by two points over the second quarter of 1998 to 0.94.

Operating Revenues and Expenses

Total first and second quarter operating revenues generated by top carriers reached \$1.49 billion and \$1.58 billion respectively in 1999. Compared to the first quarter of 1998, average operating revenue per carrier declined 1% to \$17.7 million. Average operating revenues for the second quarter were slightly higher (+3%) on a year over year basis at \$18.8 million.

Operating expenses incurred by top carriers continued to hold steady, totalling \$1.41 billion during the first quarter and \$1.48 billion in the second quarter. Among the specific expense categories obtained from the survey, salaries and wages accounted for 28% of operating expenses in the first and second quarter followed payments to owner operators (27%), other purchased transportation (10%) and fuel (6%). Other operating expenses including administration, sales, and

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : Principaux transporteurs Premier et deuxième trimestre 1999

(par Irwin Bess)

Ratios d'exploitation

Au premier et au deuxième trimestre de 1999, les 84 principaux transporteurs routiers de marchandises basés au Canada (ceux dont les recettes annuelles atteignent ou dépassent 25 millions de dollars) ont vu s'améliorer leur ratio d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation). Les ratios d'exploitation de 0,95 au premier trimestre et de 0,94 au deuxième trimestre étaient d'un point plus bas que les résultats des périodes correspondantes de 1998 (un ratio supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation). Le ratio d'exploitation global pour les principaux transporteurs pour compte d'autrui ont généralement suivi une tendance à la baisse et sont demeurés en deçà de 0,97 depuis le premier trimestre de 1997.

Les ratios d'exploitation pour les transporteurs de marchandises générales ont atteint 0,95 au premier trimestre de 1999, soit une amélioration d'un point par rapport à la même période d'un an plus tôt. Les résultats pour le deuxième trimestre étaient un peu meilleurs, à 0,94, mais inchangés par rapport à la même période d'un an plus tôt.

Par rapport aux trois premiers mois de 1998, les ratios d'exploitation du premier trimestre de 1999 pour les transporteurs routiers de marchandises spécialisées se sont détériorés d'un point, passant à 0,96. Cependant, les ratios d'exploitation du deuxième trimestre dans cette catégorie se sont améliorés de deux points par rapport au deuxième trimestre de 1998, tombant à 0,94.

Recettes et dépenses d'exploitation

Les recettes d'exploitation totales des principaux transporteurs au premier et au deuxième trimestre ont atteint 1,49 milliard de dollars et 1,58 milliard de dollars, respectivement, en 1999. À comparer au premier trimestre de 1998, les recettes d'exploitation moyennes par transporteur ont subi une baisse de 1 % qui les ramenées à 17,7 millions de dollars. Les recettes d'exploitation moyennes pour le deuxième trimestre étaient légèrement supérieures (+3 %), dans la comparaison d'une année à l'autre, à 18,8 millions de dollars.

Les dépenses d'exploitation engagées par les principaux transporteurs sont demeurés stables, totalisant 1,41 milliard de dollars au premier trimestre et 1,48 milliard de dollars au deuxième trimestre. Parmi les diverses catégories de dépenses tirées de l'enquête, les salaires et traitements sont intervenus pour 28 % des dépenses d'exploitation au premier et au deuxième trimestre, étant suivis des paiements pour les chauffeurs contractants (27 %), des achats de service de transport

insurance held a 29% share of total operating expenses during the first half of the year.

General and Specialized Freight Revenues

First quarter average operating revenues per carrier in general freight trucking edged up 2% over the first three months of 1998 to \$18.1 million. Similar results were posted in the second quarter. Second quarter revenues for top general freight carriers increased 6% on a year over year basis to \$19.7 million.

Compared to the first six months of 1998, average operating revenues among the top specialized for-hire carriers fell sharply in both quarters. Average revenue per carrier declined 10% in the first quarter to \$16.4 million and by 7% in the second quarter to \$16.0 million.

Distance travelled

The total distance travelled by company drivers and owner operators hauling freight for top carriers reached 939.1 and 945.1 million kilometres respectively in the first and second quarter. Compared with the first quarter of 1998, distances travelled per carrier by company drivers declined 10% and were down 2% for owner operators in the first quarter of 1999. Distances travelled per carrier in the second quarter was 7% lower for company drivers but increased 9% for owner operators compared to the second quarter of 1998.

(10 %) et du carburant (6 %). Les autres dépenses d'exploitation, comme l'administration, les ventes et l'assurance, ont représenté une part de 29 % des dépenses d'exploitation totales au cours de la première moitié de l'année.

Recettes du transport de marchandises générales et spécialisées

Les recettes d'exploitation moyennes par transporteur en camionnage de marchandises générales ont avancé de 2 % au cours des trois premiers mois de 1998 et atteint 18,1 millions de dollars. Des résultats semblables ont été réalisés au deuxième trimestre. Les recettes du deuxième trimestre pour les principaux transporteurs routiers de marchandises générales ont augmenté de 6 % dans la comparaison d'une année à l'autre et atteint 19,7 millions de dollars.

À comparer aux six premiers mois de 1998, les recettes d'exploitation moyennes parmi les principaux transporteurs de marchandises spécialisées pour compte d'autrui ont subi une chute marquée dans les deux trimestres. Les recettes moyennes par transporteur ont subi des reculs de 10 % et de 7 % au premier et au deuxième trimestre respectivement, ce qui les a ramenées à 16,4 millions de dollars et à 16,0 millions de dollars respectivement.

Distance parcourue

La distance totale parcourue par les conducteurs des entreprises et les chauffeurs contractants transportant des marchandises pour les principaux transporteurs a atteint 939,1 et 945,1 millions de kilomètres respectivement, au premier et au deuxième trimestre. Par rapport au premier trimestre de 1998, les distances parcourues par transporteur ont diminué de 10 % pour les conducteurs des entreprises et de 23 % pour les chauffeurs contractants au premier trimestre de 1999. Les distances parcourues par transporteur au deuxième trimestre ont diminué de 7 % pour les conducteurs des entreprises, mais augmenté de 9 % pour les chauffeurs contractants, à comparer au deuxième trimestre de 1998.

Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, Top Carriers, First Quarter 1999, Summary Tabulations
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Principaux transporteurs, Premier trimestre 1999, Tableau sommaire

	First Quarter 1998 - Premier trimestre 1998			First Quarter 1999 - Premier trimestre 1999		
	General Freight	Specialized Freight	Total	General Freight	Specialized Freight	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
No. of Carriers - Nombre de transporteurs	56	19	75	65	19	84
\$'000,000						
Total Operating Revenues - Total, Recettes d'exploitation	995.3	347.3	1342.6	1173.7	311.4	1485.1
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation						
- Salaries and wages -Salaires et traitements	255.9	100.4	356.3	294.5	91.6	386.1
- Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la compagnie)	66.8	25.1	91.9	69.5	19.2	88.7
Owner Operator Expenses (incl. fuel) - Dépenses des chauffeurs contractants (y compris le carburant)	261.9	86.6	348.5	302.1	80.1	382.2
- Other Purchased Transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	96.1	17.3	113.4	117.0	20.2	137.2
Other Expenses - Autres dépenses	275.1	101.2	376.3	326.5	86.7	413.2
Total Operating Expenses - Total, Dépenses d'exploitation¹	955.8	330.5	1286.3	1109.6	297.8	1407.4
Distance travelled - Distance parcourue			Million km			
- Company drivers - Chauffeurs de la compagnie	356.0	127.4	483.4	378.7	110.6	489.3
- Owner operators - Chauffeurs contractants	313.2	96.4	409.6	361.6	88.2	449.8
Total Distance travelled - Total, Distance parcourue	669.2	223.8	893.0	740.3	198.8	939.1
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.95	0.96	0.95	0.96	0.95

1 Totals may not add due to rounding. - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, Top Carriers, Second Quarter 1999, Summary Tabulations
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Principaux transporteurs, Deuxième trimestre 1999, Tableau sommaire

	Second Quarter 1998 - Deuxième trimestre 1998		Second Quarter 1999 - Deuxième trimestre 1999		Total	
	General Freight	Specialized Freight	General Freight	Specialized Freight		
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		
No. of Carriers - Nombre de transporteurs¹	57	17	74	64	20	84
						\$'000,000
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	1057.7	292.8	1350.5	1258.1	320.6	1578.7
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages -Rémunération	263.7	83.8	347.5	316.3	93.6	409.9
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	61.2	20.7	81.9	71.5	20.9	92.4
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le car- burant)	287.8	74.2	362.0	322.7	78.4	401.1
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	102.2	18.0	120.2	120.9	23.1	144.0
Other expenses - Autres dépenses	281.8	83.4	365.2	345.6	84.2	429.8
Total operating expenses² - Total, dépenses d'exploitation²	996.7	280.1	1276.8	1177.1	300.3	1477.4
Distance travelled - distance parcourue						Million km
- Company drivers - Chauffeurs de la société	361.0	104.9	465.9	375.6	116.2	491.8
- Owner operators - Chauffeurs contractants	296.1	71.7	367.8	372.1	81.2	453.3
Total distance travelled - Total, distance parcourue	657.1	176.6	833.7	747.7	197.4	945.1
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.96	0.95	0.94	0.94	0.94

1 Total annual operating revenues over \$25 million. - Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions.

2 Totals may not add due to rounding. - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

Note: In the second quarter 1998, there was one amalgamation and one change in the major type of activity from Specialized to General Freight. - Au deuxième trimestre de 1998, il y a eu une fusion et un changement du genre d'activité, une compagnie passant de marchandises spécialisées aux marchandises générales.

The Canadian Passenger Bus Industry – 1998

(by Harold Kohn)

Note to readers: The following is based on preliminary information from bus companies with annual revenues in excess of \$200,000. The bus industry comprises urban transit systems, scheduled intercity, school bus, charter, sightseeing and shuttle services. Final data will appear in the 1998 annual report (Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Catalogue 53-215-XIB), expected to be released by the end of 1999. All data in this release are subject to change.

Bus Industry Revenues Increase

On an industry wide basis, Canadian bus companies continue to grow and prosper. Gross revenues in 1998 (excluding subsidies) were 8.6 percent higher than in 1995.¹

Urban Transit

Despite several years of subsidy cuts and service decreases as well as changing demands caused by suburbaniza-

tion, an aging population, use of the automobile and companies locating in areas other than the downtown core, urban transit companies have shown steady revenue increases. In 1998, these companies grossed \$1.81 billion, an increase of 3 percent from the \$1.76 billion grossed in 1997. There has been steady growth since the middle of the decade.

Many urban transit companies have been active in promoting their services and in some cases have conducted studies and implemented strategies designed to improve service. The long term success of these initiatives remains to be measured.

After reaching a peak of just over 1.5 billion passengers carried in the 1980s, urban transit companies in Canada suffered declines in ridership until the mid nineties. Since that time, ridership has increased. In 1998, passengers made 1.43 billion trips on urban transit buses, equaling the level attained in 1992. Ridership levels in 1998 were 2.5 percent higher than in 1997.

Industrie canadienne du transport de voyageurs par autobus – 1998

(par Harold Kohn)

Note aux lecteurs : Voici des données provisoires émanant des entreprises de transport par autobus dont les recettes annuelles sont de plus de 200 000 \$. L'industrie du transport par autobus comprend le transport urbain, interurbain, par autobus scolaire, les services d'autobus nolisés, d'excursion et de navettes. Les données définitives figureront dans la publication annuelle (n°53-215-XPB) de 1998, Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, qui devrait paraître d'ici la fin de 1999. Toutes les données de ce communiqué sont sujettes à des modifications.

Augmentation des recettes de l'industrie du transport par autobus

À l'échelle de l'industrie, les entreprises canadiennes de transport par autobus continuent à croître et à prospérer. En 1998, leurs recettes brutes (sans les subventions) ont été de 8,6 % supérieures à celles de 1995¹.

Transport urbain

Les entreprises de transport urbain ont vu leurs recettes s'accroître constamment malgré des subventions et des ser-

vices en baisse depuis plusieurs années et une évolution de la demande causée par l'étalement urbain, le vieillissement de la population, l'utilisation de l'automobile et l'implantation d'entreprises ailleurs que dans les centres-villes. En 1998, les recettes se sont élevées à 1,81 milliard, soit 3 % de plus que les 1,76 milliard relevés en 1997. La croissance a été soutenue depuis le milieu de la décennie.

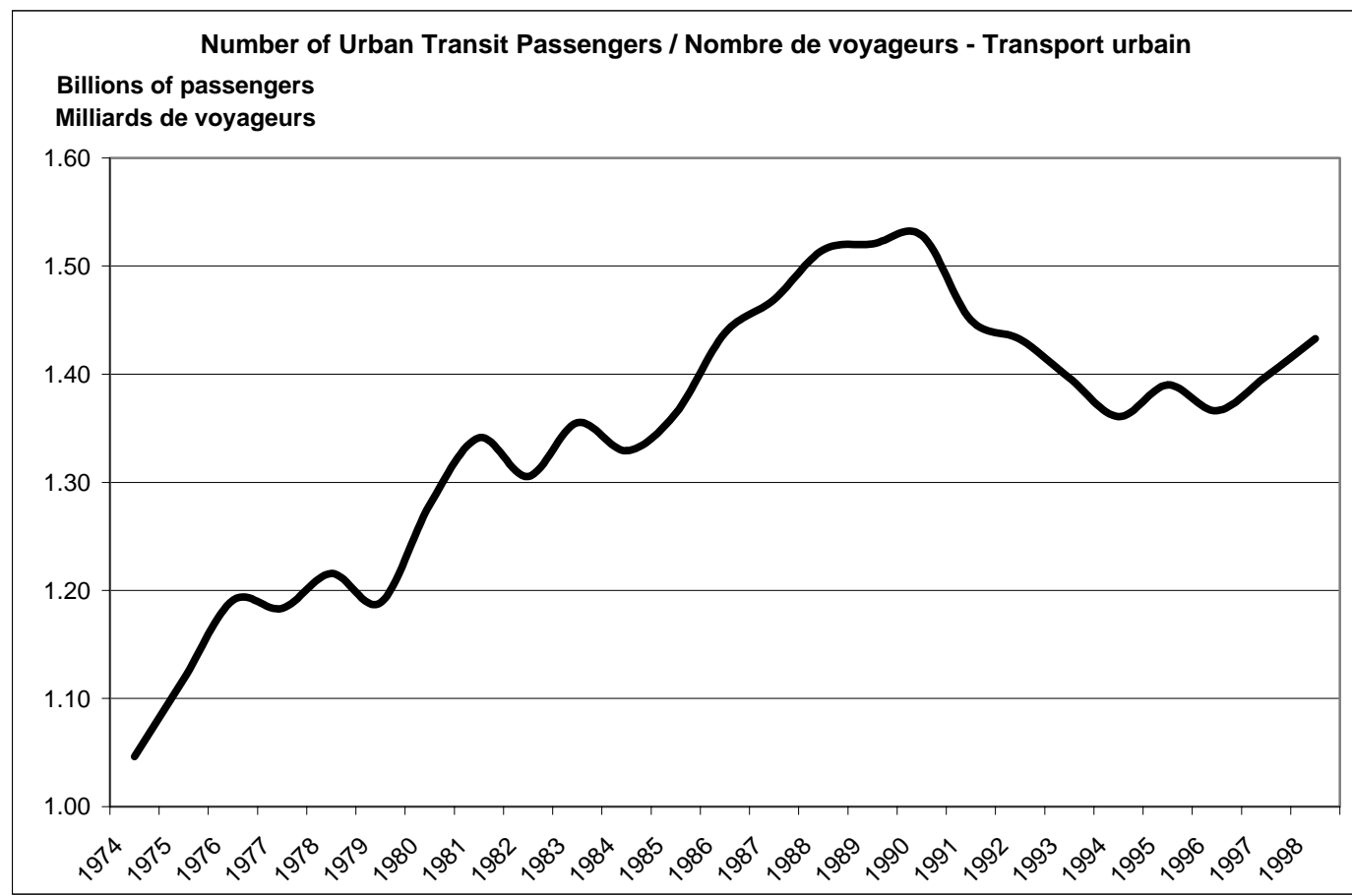
Nombreuses sont les entreprises de transport urbain qui ont su promouvoir activement leurs services et qui parfois ont réalisé des études et appliqué des stratégies d'amélioration du service. Il reste à mesurer le succès à long terme de ces initiatives.

La fréquentation des réseaux de transport urbain au Canada a culminé à un peu plus de 1,5 milliard de voyageurs dans les années 80 pour ensuite décroître jusqu'au milieu des années 90, puis remonter. En 1998, les voyageurs ont fait 1,43 milliard de déplacements en autobus urbain, soit le niveau atteint en 1992. En 1998, la fréquentation a dépassé de 2,5 % celle de 1997.

Year Année	\$ Billions Milliards de dollars	% Change Year to Year Variation en pourcentage d'une année à l'autre
1995	3.24	
1996	3.28	1.4
1997	3.38	2.8
1998	3.52	4.2

¹ Statistics Canada revised its passenger bus survey in 1995.

¹ Statistique Canada a révisé son enquête sur le transport de voyageurs en 1995.



Personal vehicles remain the mode of choice for urban commuters travelling to work. According to the last Census conducted in 1996, approximately 10 per cent of urban workers use the bus whereas cars and light trucks account for 81 per cent.

Scheduled Intercity Services

In 1998, bus companies providing scheduled intercity passenger services maintained the 1997 level at 13.9 million passengers. Both 1997 and 1998 represented increases in passenger traffic levels from the 12.3 million passengers carried in 1995 and 13.3 million in 1996. Despite an increasing number of passengers carried, revenues did not keep pace. Revenues were \$240 million in 1998, down slightly from the 1997 level of \$241 million.

Pending deregulation of the bus industry may have some impact in future years, both on scheduled intercity and charter carriers.

Intercity bus companies continue to compete with other modes of transportation, especially the personal automobile. Most intercity trips in Canada are made by automobile.

Les véhicules particuliers demeurent le moyen de transport privilégié par les navetteurs urbains. D'après le dernier recensement de 1996, 10 % environ des travailleurs urbains prennent l'autobus et 81 %, l'automobile ou la camionnette.

Transport interurbain à service régulier

En 1998, les entreprises de transport par autobus qui assurent des services réguliers de transport interurbain de voyageurs ont transporté 13,9 millions de voyageurs, tout comme en 1997. Les niveaux de 1997 et 1998 représentaient une augmentation du trafic de voyageurs par rapport à 1995 (12,3 millions) et 1996 (13,3 millions). Les recettes n'ont pas suivi cette progression du trafic : elles s'établissaient à 240 millions de dollars en 1998, un peu moins que les 241 millions de 1997.

La déréglementation attendue de l'industrie du transport par autobus pourrait influencer aussi bien sur le transport interurbain à service régulier que sur les services d'autobus nolisés.

Les compagnies d'autobus interurbain continuent à rivaliser avec les autres moyens de transport, plus particulièrement avec la voiture de personnel. La plupart des déplacements interurbains au Canada se font en automobile.

Other Industry Segments

One of the fastest growing industry segments has been charter bus companies, which grossed revenues of \$304 million in 1998, an increase from the \$269 million grossed in 1997. A continually improving economy, favourable exchange rates and a vibrant tourism industry continue to provide charter bus companies with the foundation needed for growth.

Carriers providing school bus services under contract also grossed higher revenues in 1998, rising to \$1.14 billion in 1998 from \$1.02 billion in 1997.

Expenditures

The Canadian bus industry as a whole spent \$5.13 billion in 1998, a decrease of just under 2 percent from the \$5.23 billion expended in 1997. In 1998, approximately 69 percent of total expenditures were made by urban transit companies. Excluding subsidies, urban transit companies account for just over half of gross revenues.

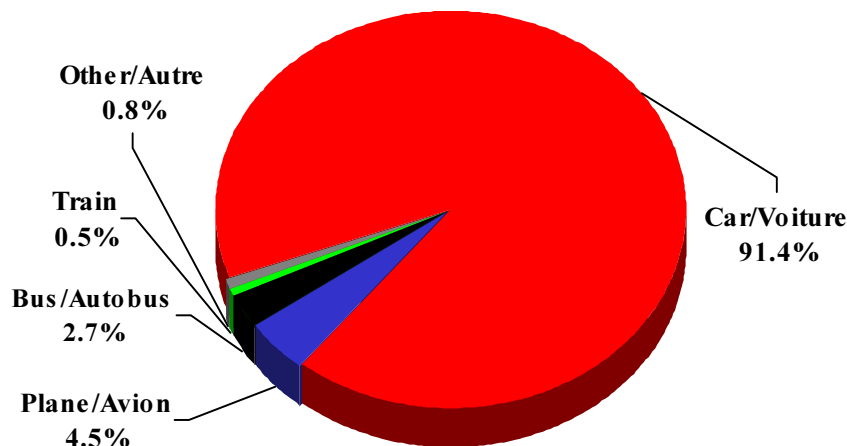
For more information on the Service Bulletin or Surface and Marine data, contact:

Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Transportation Division
Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet: larocque@statcan.ca

For more information on the concepts, methods and data quality of this release, contact Harold Kohn, Transportation Division (613-951-0162; Internet: kohn-har@statcan.ca)

All data in this release are preliminary and subject to change.

Intercity Mode Choice Choix du mode interurbain



Source: Statistics Canada 1998 Canadian Travel Survey
Statistique Canada, Enquête sur les voyages des Canadiens, 1998

Autres secteurs de l'industrie

Un des secteurs qui croissent le plus rapidement est celui des services d'autobus nolisés où les recettes annuelles se sont élevées à 304 millions de dollars en 1998, dépassant ainsi les 269 millions relevés en 1997. Une économie qui s'améliore sans cesse, des taux de change favorables et une industrie touristique dynamique continuent à fournir aux en-

treprises de transport par autobus nolisés les bases de croissance dont elles ont besoin.

Les exploitants d'autobus scolaires à contrat ont aussi gagné davantage en 1998, portant leurs recettes de 1,02 milliards de dollars en 1997 à 1,14 milliards de dollars en 1998.

Dépenses

Dans l'ensemble, l'industrie canadienne du transport par autobus a dépensé 5,13 milliards de dollars en 1998 contre 5,23 milliards en 1997, ce qui représente une baisse d'un peu moins de 2 %. En 1998, les entreprises de transport urbain ont été à l'origine de 69 % des dépenses totales. Elles comptaient pour un peu plus de la moitié des recettes brutes, sans les subventions.

Pour en savoir plus sur ce bulletin ou les données du transport terrestre et maritime, contactez :

Robert Larocque
Chef, Unité de la diffusion
Division des transports
Téléphone : (613) 951-2486
Télécopieur : (613) 951-0009
Internet : larocque@statcan.ca

Pour en savoir plus sur les concepts, les méthodes et la qualité des données de ce communiqué, contactez Louis Pierre, de la même division (613-951-8775; Internet : pierlou@statcan.ca).

Toutes les données de ce communiqué sont provisoires et sujettes à modification.

Quarterly Survey of For-Hire Motor Carriers of Freight: All Carriers, 1998

(by Irwin Bess)

Strong North American Economy Boosted For-hire Trucking Results in 1998

Despite a financial crisis in Asia, a severe winter ice storm in Central Canada and weakness in the forest products sectors; for-hire carriers managed to post operating revenues surpassing 1997 levels. Overall, the volume of truck transportation (as measured by the Gross Domestic Product (GDP)) increased 4.5% in 1998, outpacing a 3% rise in the value of Canada's GDP for all industries and sectors. In particular, for-hire trucking benefited from increased cross-border trade as exports to the U.S. increased 11.2% to a record 83.7% share of all exports. Domestically, continuation of low interest rates, a strong export market and economic expansion in Ontario, Quebec and Atlantic Canada provided favourable operating conditions for carriers.

On average, there were 2,280 Canada based for-hire carriers with annual revenues of over \$1 million operating in each quarter of 1998. The estimated number of carriers represents an increase of 180 trucking companies over 1997.

Carriers bounced back from a weak first quarter

Seasonally adjusted data series (with seasonal fluctuations removed) captures fundamental trends in a data series. With the exception of the third quarter (0.94), for-hire carriers posted adjusted quarterly operating ratios (operating expenses divided by operating revenues) of 0.93 in the first, second and fourth quarter. From its peak in the last quarter of 1990 (1.0), the operating ratio has steadily declined and has remained below 0.96 since the second half of 1993. A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance whereas a ratio equal to or greater than 1.00 represents an operating loss.

Compared to the first three months of 1997, for-hire carriers began 1998 with a 4% year over year increase in adjusted first quarter revenue. Although the very strong performance of for-hire trucking in 1997 may be one factor in the weak first quarter results, some of the decline can be attributed to the impact of a severe January ice storm in eastern Ontario, south-

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : tous les transporteurs, 1998

(par Irwin Bess)

En 1998, l'économie nord-américaine a stimulé le transport routier pour compte d'autrui

En dépit de la crise financière qui a ébranlé l'Asie, d'une grave tempête de verglas dans le centre du Canada et de la faiblesse des secteurs des produits forestiers, les transporteurs pour compte d'autrui ont réussi à afficher des recettes d'exploitation supérieures aux niveaux de 1997. Dans l'ensemble, le volume du transport routier (mesuré selon le produit intérieur brut (PIB)) s'est accru de 4,5 % en 1998, soit un rythme supérieur à la hausse de 3 % de la valeur du PIB canadien pour l'ensemble des industries et des secteurs. En particulier, le transport routier pour compte d'autrui a profité d'une augmentation du commerce transfrontalier, les exportations à destination des États-Unis augmentant de 11,2 % pour représenter une proportion record de 83,7 % de l'ensemble des exportations. Au Canada, le maintien des taux d'intérêt peu élevés et l'expansion économique qu'ont connue l'Ontario, le Québec et la région de l'Atlantique ont représenté des conditions d'exploitation favorables pour les transporteurs.

En moyenne, 2 280 transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont affichés des recettes annuelles d'exploitation de plus d'un million de dollars au cours de chacun des trimestres de 1998. Le nombre estimatif de transporteurs représente une augmentation de 180 entreprises de transport routier par rapport à 1997.

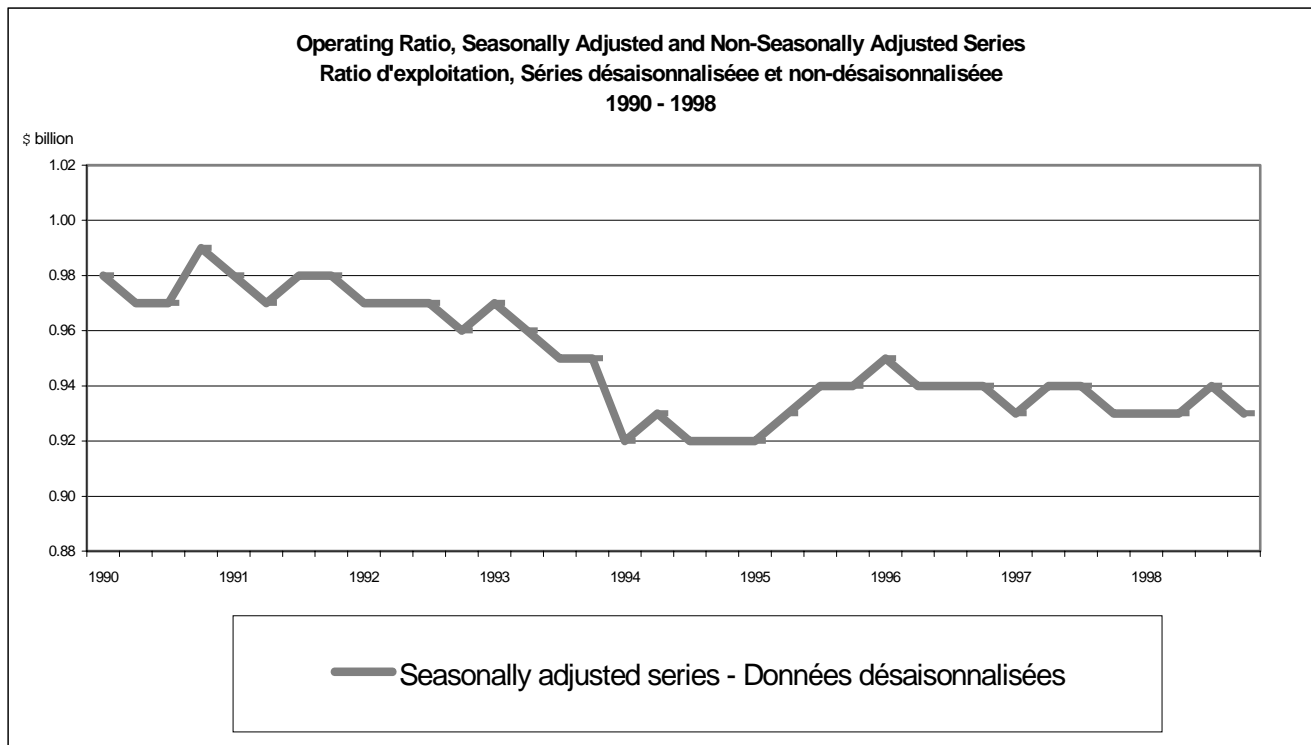
Les transporteurs se sont rétablis après un premier trimestre faible

Les séries désaisonnalisées (dont les fluctuations saisonnières ont été éliminées) saisissent les tendances fondamentales dans une série de données. À l'exception du troisième trimestre de 1998 (0,94), les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché des ratios d'exploitation trimestriels désaisonnalisés (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) de 0,93 pour le premier, deuxième et quatrième trimestre de 1998. Après avoir culminé au dernier trimestre de 1990 (1,0), le ratio d'exploitation a diminué graduellement et est demeuré inférieur à 0,96 depuis la deuxième moitié de 1993. Une baisse du ratio indique une amélioration du rendement financier; par ailleurs, si le ratio est égal ou supérieur à 1, cela représente une perte d'exploitation.

Par rapport aux trois premiers mois de 1997, les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché, dès le premier trimestre de 1998, une augmentation d'une année à l'autre de 4 % des recettes désaisonnalisées. Même si le rendement très solide des transporteurs routiers pour compte d'autrui en 1997 est peut-être l'un des facteurs qui expliquent la faiblesse des résultats au

western Quebec and parts of the Maritimes. Overall, the seasonally adjusted first quarter GDP for truck transport industries fell by almost one full percentage point (-0.2%) over the last three months of 1997. However, for-hire trucking revenues rebounded in the second quarter of the year, up 7% over the same period in 1997. The second quarter turnaround was followed by year over year gains of 3% in the third quarter and 4% in the fourth quarter. The modest year over year gains pushed the value of total fourth quarter 1998 revenues to \$3.86 billion, the highest level since the start of the adjusted series in 1990.

premier trimestre, une partie de la baisse peut s'expliquer également par les répercussions de la grave tempête de verglas qui a secoué l'est de l'Ontario, le sud-ouest du Québec et certaines régions des Maritimes en janvier. Dans l'ensemble, le PIB désaisonnalisé du premier trimestre pour les industries du transport routier a chuté de près d'un point (-0,2 %) par rapport aux trois derniers mois de 1997. Cependant, les recettes du secteur du transport routier pour compte d'autrui se sont rétablies au deuxième trimestre de l'année, affichant une hausse de 7 % par rapport à la même période en 1997. Ce rétablissement au deuxième trimestre a été suivi par des gains d'une année à l'autre de près de 3 % au troisième et de 4 % au quatrième trimestre. Les gains modestes d'une année par rapport à l'autre ont relevé la valeur des recettes totales du quatrième trimestre de 1998 à 3,86 milliards de dollars, soit le niveau le plus élevé enregistré depuis le début de la série désaisonnalisée en 1990.



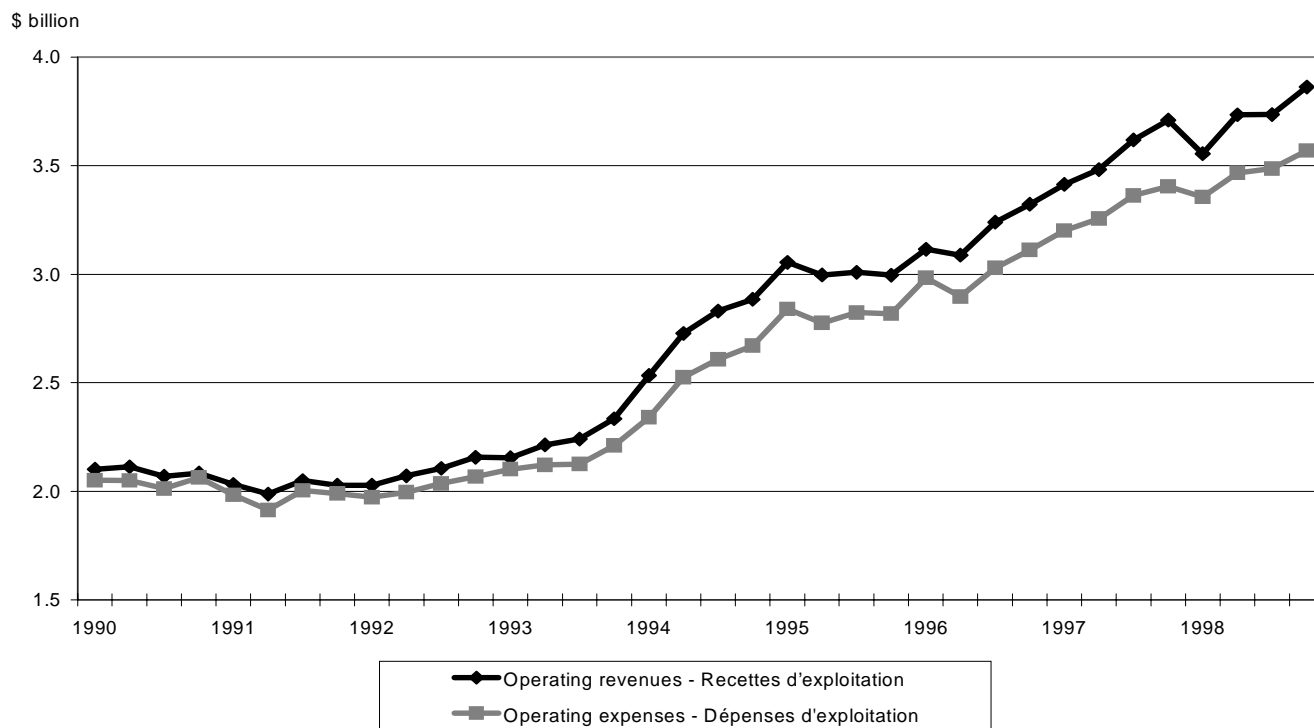
Declines in average revenue per carrier offset by lower operating expenses

Compared to year-over-year gains of 9% or more recorded during the first and second quarter of 1997, per carrier revenues fell 1% in the first quarter to \$1.59 million and was unchanged in the second quarter (\$1.67 million). First quarter per carrier operating expenses were virtually unchanged at \$1.50 million but were 1% lower in the second quarter (\$1.57 million).

La baisse des recettes moyennes par transporteur est compensée par une réduction des dépenses d'exploitation

Par rapport à des gains d'une année à l'autre de 9 % ou plus au premier et au deuxième trimestre de 1997, les recettes par transporteur ont accusé un recul de 1 % au premier trimestre, pour se chiffrer à 1,59 million de dollars, et sont demeurées inchangées au deuxième trimestre (1,67 million de dollars). Les dépenses d'exploitation par transporteur au premier trimestre sont demeurées pratiquement inchangées, à 1,50 million de dollars, mais elles avaient diminué de 1 % au deuxième trimestre (1,57 million de dollars).

Operating revenues and expenses, adjusted series
Recettes et dépenses d'exploitation, Séries désaisonnalisées
1990 - 1998



Operating results on a per carrier basis were less impressive for the third and fourth quarter. Average operating revenue per carrier declined 9% in the third quarter to \$1.60 million and 4% in the fourth quarter to \$1.65 million. Lower operating expenses for the third (-9%) and fourth quarter (-3%) offset the decline in per carrier operating revenues.

Different trends according to carrier size and type of activity

Top carriers (over \$25 million in annual revenues) accounted for about 30% of overall operating revenue in the QMCF and recorded an unadjusted operating ratio of 0.95 in the first quarter and 0.94 in subsequent quarters of 1998. For-hire trucking companies with annual revenues between \$12 million and \$25 million fared slightly better in the first and third quarter. Carriers within this group, who consistently record operating ratios below that of top carriers, posted operating ratios of 0.94 or better in the first (0.93), second (0.94), third (0.93) and fourth (0.94) quarter of the year.

Les résultats d'exploitation par transporteur ont été moins impressionnants au troisième et au quatrième trimestre. La moyenne des recettes d'exploitation par transporteur a chuté de 9 % au troisième trimestre, pour se fixer à 1,60 million de dollars, et de 4 % au quatrième trimestre, pour se chiffrer à 1,65 million de dollars. Des réductions dans les dépenses d'exploitation au troisième trimestre (-9 %) et au quatrième trimestre (-3 %) ont compensé la baisse des recettes d'exploitation par transporteur.

Des tendances différentes selon la taille du transporteur et le genre d'activité

Les principaux transporteurs (dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) représentaient environ 30 % des recettes d'exploitation globales selon l'ETRM et ont affiché un ratio d'exploitation non désaisonnalisé de 0,95 au premier trimestre et 0,94 aux trimestres suivants de 1998. Les entreprises de transport routier pour compte d'autrui dont les recettes annuelles se situent entre 12 et 25 millions de dollars ont connu un rendement légèrement meilleur au cours du premier et du troisième trimestre. Les transporteurs de ce groupe, qui affichent systématiquement des ratios d'exploitation inférieurs à ceux des principaux transporteurs, ont connu des ratios d'exploitation de 0,94 ou des ratios encore meilleurs au premier trimestre (0,93), au deuxième trimestre (0,94), au troisième trimestre (0,93) et au quatrième trimestre (0,94) de l'année.

General freight carriers registered little improvement in their operating ratios compared to 1997. This group of carriers began the year with a first quarter 1998 operating ratio of 0.96, a four point deterioration of the ratio reported for the first three months of 1997 (0.92). Although general freight operating ratios for the second and third quarter were unchanged at 0.93, fourth quarter results were slightly weaker than they were in 1997 at 0.94.

Long-distance general freight carriers, which account for approximately one-half of total carrier revenues, also had an impact on the overall estimates of for-hire motor carrier performance. Compared to the same period in 1997, the operating ratio of general freight long-distance carriers deteriorated four points during the first quarter to 0.96 but was unchanged at 0.93 during the second quarter. A one point deterioration in the operating ratio in both the third quarter (0.93) and fourth quarter (0.94) was also recorded for these types of carriers.

Among specialized carriers, forest products, dry bulk, liquid bulk and used household/office goods movers all reported year over year improvements in their operating ratios. Long-distance carriers reported operating ratios of 0.92 in all four quarters of 1998. However, lower revenues were reported by carriers primarily engaging in hauling forest products throughout 1998, down more than 30% over levels recorded one year earlier.

Domestic and crossborder movements

The movements of goods within Canada, as in the past, accounted for the majority of for-hire truck transportation revenues at 70%. On average, carriers reported domestic transportation revenues of about \$2.6 billion in each quarter of 1998, and about two-thirds (65%) of this amount were derived from movements within provincial boundaries. However, transborder trucking also played a key role in keeping freight volumes buoyant during 1998. Trucking to and from the United States remained brisk, accounting for about 29% of the transportation revenues of for-hire carriers in each quarter of 1998. Although carriers experienced a 29% decline in revenues from international movements out of Canada during the first quarter, the situation was nearly reversed in the second quarter, increasing 27% over the same period one year earlier. Southbound for-hire trucking movements to the U.S. increased 9% in the third quarter and 13% in the fourth quarter over the same period in

Les ratios d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises générales ont connu peu d'amélioration par rapport à 1997. Ce groupe de transporteurs a commencé l'année 1998 avec un ratio d'exploitation de 0,96 au premier trimestre, soit une détérioration de 4 points par rapport au ratio déclaré pour les trois premiers mois de 1997 (0,92). Bien que les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises générales pour les deuxième et troisième trimestres soient demeurés inchangés, à 0,93, les résultats du quatrième trimestre, soit 0,94, ont été légèrement plus faibles qu'en 1997.

Les transporteurs routiers de marchandises générales sur de longues distances, qui représentent environ la moitié des recettes totales des transporteurs, ont également influencé les estimations globales du rendement du transport routier pour compte d'autrui. Par rapport à la même période en 1997, leur ratio d'exploitation a perdu 4 points au premier trimestre pour s'établir à 0,96, mais est demeuré inchangé à 0,93 au deuxième trimestre. Par ailleurs, il s'est détérioré d'un point au troisième trimestre (0,93) puis encore au quatrième trimestre (0,94).

Parmi les transporteurs de marchandises spécialisées, soit : les transporteurs de produits forestiers, de produits secs en vrac, liquides en vrac ainsi que les déménageurs d'articles ménagers, tous ont signalé des améliorations d'une année à l'autre dans leurs ratios d'exploitation. Les transporteurs de longues distances de cette catégorie ont obtenu des résultats particulièrement impressionnants, signalant des ratios d'exploitation de 0,92 au cours de chaque trimestre de 1998. Cependant, les transporteurs qui transportent principalement des produits forestiers ont signalé des recettes moindres tout au long de 1998, en baisse de plus de 30 % par rapport aux niveaux affichés l'année précédente.

Mouvements intérieurs et mouvements transfrontaliers

Comme dans le passé, le transport de marchandises à l'intérieur du Canada représentait la plus grande partie des recettes des transporteurs routiers pour compte d'autrui, soit 70 %. En moyenne, les transporteurs ont signalé des recettes tirées du transport intérieur de quelque 2,6 milliards de dollars au cours de chacun des trimestres de 1998, et environ les deux tiers (65 %) de ces sommes provenaient du transport à l'intérieur des provinces. Cependant, le transport transfrontalier est l'un des grands facteurs qui expliquent la fermeté des volumes de transport en 1998. Le transport à destination et en provenance des États-Unis est demeuré dynamique, représentant environ 29 % des recettes de transport des transporteurs pour compte d'autrui au cours de chaque trimestre de 1998. Même si les recettes que les transporteurs ont tirées des mouvements transfrontaliers en partance du Canada ont accusé une baisse de 29 % au premier trimestre, la situa-

1997. Similar results were recorded for inbound trucking movements. Year-over-year gains in revenue from northbound international movements into Canada were down 35% in the first quarter but increased in the second (+27%), third (+12%) and fourth (+3%) quarter.

Distribution of Operating Expenses

Wages and salaries (including employee benefits) as well as payments for owner operators continued to be the leading expense categories in most segments surveyed. Overall, salaries and wages (30%) and payments to owner operators (27%) accounted for over half of total operating expenses in the first and second half of 1998.

General freight carriers spent a substantial share of their operating budgets on wages and salaries (28%), owner operator payments (26%), other expenses (18%) and purchases of transportation services (13%). Fuel (9%) and maintenance (6%) accounted for a relatively small proportion of expenses. Similar to general freight, a substantial proportion of specialized carrier budgets went towards wages and salaries (29%), owner operators (25%) and other expenses (18%). However, trucking firms in the specialized freight category paid out slightly more for maintenance (10%), fuel (10%).

tion s'était presque rétablie au deuxième trimestre, avec une hausse de 27 % par rapport à la même période l'année précédente. Les mouvements des transporteurs routiers pour compte d'autrui vers le sud, à destination des États-Unis, ont augmenté de 9 % au troisième trimestre et de 13 % au quatrième trimestre par rapport à la même période en 1997. Les résultats ont été semblables au chapitre des mouvements du transport routier à destination du Canada. Les gains d'une année à l'autre au chapitre des recettes tirées du transport international vers le nord, à destination du Canada, ont diminué de 35 % au premier trimestre, mais se sont accrues au deuxième trimestre (+27 %), au troisième trimestre (+12 %) et au quatrième trimestre (+3 %).

Répartition des dépenses d'exploitation

La rémunération (y compris les avantages sociaux des employés) de même que les paiements aux chauffeurs contractants ont continué de représenter les principales catégories de dépenses dans la plupart des secteurs sondés. Dans l'ensemble, la rémunération (30 %) et les paiements aux chauffeurs contractants (27 %) ont représenté plus de la moitié du total des dépenses d'exploitation pendant la première et la deuxième moitié de 1998.

Les transporteurs de marchandises générales ont consacré une part importante de leurs budgets d'exploitation à la rémunération (28 %), aux paiements destinés aux chauffeurs contractants (26 %), aux autres dépenses (18 %) et à l'achat de services de transport (13 %). Le carburant (9 %) et l'entretien (6 %) ont représenté une proportion relativement limitée des dépenses. Comme dans le cas des transporteurs de marchandises générales, les transporteurs de marchandises spécialisées ont consacré une proportion importante de leurs budgets à la rémunération (29 %), aux chauffeurs contractants (25 %) et aux autres dépenses (18 %). Cependant, les entreprises de transport routier dans la catégorie du transport des marchandises spécialisées ont consacré légèrement plus d'argent à l'entretien (10 %) et au carburant (10 %).

Table 1: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: General and Specialized Freight, 1st and 2nd Quarter, 1998**Tableau 1: Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers demarchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, 1^{ère} et 2^{ème} trimestres, 1998**

	Quarter I - Trimestre I			Quarter II - Trimestre II		
	General Freight	Specialized Freight	Total	General Freight	Specialized Freight	Total
	Marchan- dises générales	Marchan- dises spécialisées		Marchan- dises générales	Marchan- dises spécialisées	
	Number - Nombre					
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	315	398	713	321	414	735
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	976	1 206	2 182	990	1 249	2 239
	\$'000,000					
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	2 060.5	1 412.3	3 472.7	2 331.2	1 411.3	3 742.4
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	553.5	374.9	928.4	605.2	387.0	992.2
Owner-Operator Expenses - Dépenses pour les chauffeurs contractants	522.8	339.4	862.2	593.4	292.8	886.2
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	175.2	130.7	305.9	168.2	131.1	299.4
Maintenance Expenses - Dépenses d'entretien	119.2	121.6	240.8	140.8	133.5	274.2
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	249.9	104.7	354.6	267.5	109.5	376.9
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	347.4	232.0	579.5	396.5	241.2	637.7
Total Operating Expenses- Dépenses totales d'exploitation	1 968.0	1 303.2	3 271.3	2 171.6	1 295.0	3 466.7
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.92	0.94	0.93	0.92	0.93
	Number - Nombre					
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	30 264	21 292	51 556	30 975	22 038	53 013
Owner Operator - Chauffeurs contractants	17 270	10 429	27 700	18 445	9 452	27 897
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	47 534	31 721	79 255	49 420	31 491	80 910

¹ Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services.- Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

³ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.)

Table 2: Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: General and Specialized Freight, 3rd and 4th Quarter, 1998**Tableau 2: Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers demarchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, 3ième et 4ième trimestres, 1998**

	Quarter III - Trimestre III			Quarter IV - Trimestre IV		
	General Freight	Specialized Freight	Total	General Freight	Specialized Freight	Total
	Marchan- dises générales	Marchan- dises spécialisées		Marchan- dises générales	Marchan- dises spécialisées	
Number - Nombre						
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	328	428	756	329	424	753
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1 040	1 328	2 369	1 041	1 302	2 343
\$'000,000						
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	2 346.8	1 453.5	3 800.3	2 465.8	1 404.7	3 870.4
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	620.0	385.4	1 005.5	656.8	380.1	1 036.9
Owner-Operator Expenses - Dépenses pour les chauffeurs contractants	546.2	330.8	877.0	575.5	316.7	892.2
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	186.3	140.0	326.3	219.4	136.8	356.2
Maintenance Expenses - Dépenses d'entretien	127.4	141.1	268.5	151.9	135.1	287.0
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	289.2	92.5	381.6	290.5	87.7	378.3
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	416.9	246.4	663.3	425.0	241.9	666.9
Total Operating Expenses- Dépenses totales d'exploitation	2 186.0	1 336.2	3 522.3	2 319.2	1 298.3	3 617.5
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.92	0.93	0.94	0.92	0.93
Number - Nombre						
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	29 963	23 131	53 094	31 729	21 563	53 292
Owner Operator - Chauffeurs contractants	16 146	14 609	30 755	18 870	12 259	31 129
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	46 109	37 740	83 849	50 599	33 821	84 421

¹ Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services.- Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

³ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.)

For more information on the Service Bulletin or Surface and Marine Data, contact:

Jean-Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Pour de plus amples renseignements sur le bulletin de service ou sur les données du transport de surface et maritime, communiquez avec:

Jean-Robert Larocque
Chef, unité de la dissémination
Division des transports

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Standards of service to the public

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

Normes de service à la clientèle

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

Note of Appreciation

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

Note de reconnaissance

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