



# Service Bulletin Surface and Marine Transport

Transportation Division

Price: Canada: \$9.40 per issue, \$75.00 annually  
 United States: US \$11.25 per issue, US \$90.00 annually  
 Other Countries: US \$13.15 per issue, US \$105.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line  
 1-800-267-6677.

**Vol. 9 No. 7****HIGHLIGHTS**

During the first two quarters of 1993, combined **international and domestic cargo** handled at Canadian ports amounted to 137.7 million tonnes, a decline of 6.9% over the same period in 1992. International activity decreased by 4.6% to 100.7 million tonnes while domestic shipping activity fell by 12.8% compared to the first two quarters of 1992. (see **International** p. 2)

In the **Motor Carriers of Freight Quarterly Survey**, second quarter, 1993, general freight carriers' operating ratio improved to 0.99 from 1.00 in the second quarter of 1992. Specialized carriers' operating ratio, on the other hand, deteriorated from 0.95 in the second quarter of 1992 to 0.99. (see **Motor** p. 6)

**Going that "extra mile" to get to work**

For people living and working within a Census Metropolitan Area, the average one-way commute distance was 10 km. Those who commuted into CMAs to work in 1991, travelled an average of 50 kilometres (one way). However, the travel distance varied significantly among metropolitan areas. (see **1991 Census** p. 12)

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 - 1984.

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1993. 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.

# Bulletin de service Transport terrestre et maritime

Division des transports

Prix: Canada: 9,40 \$ l'exemplaire, 75 \$ par année  
 États-Unis: 11,25 \$ US l'exemplaire, 90 \$ US par année  
 Autres pays: 13,15 \$ US l'exemplaire, 105 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

**Vol. 9 No. 7****FAITS SAILLANTS**

Au cours des deux premiers trimestres de 1993, le tonnage du **fret international et du cabotage** manutentionné dans les ports canadiens a totalisé 137,7 millions de tonnes, une baisse de 6,9 % par rapport à la même période de 1992. Le trafic international a baissé de 4,6 % pour passer à 100,7 millions de tonnes et le cabotage a baissé de 12,8 % par rapport aux deux premiers trimestres de 1992. (voir **Transport** p. 2)

Dans l'**enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, deuxième trimestre de 1993**, le ratio d'exploitation des transporteurs de fret ordinaire s'est amélioré pour passer de 1,00 au deuxième trimestre de 1992 à 0,99. Celui des transporteurs de fret spécialisé s'est par contre détérioré, passant de 0,95 au deuxième trimestre de 1992 à 0,99. (voir **Enquête** p. 6)

**Toujours plus loin pour travailler**

Les travailleurs qui vivaient et qui travaillaient dans une Région Métropolitaine de Recensement parcouraient, en moyenne, 10 km. Ceux qui navettaient dans une RMR voyaient, en moyenne 50 km(dans un sens). Toutefois, les distances parcourues variaient beaucoup d'une région métropolitaine à l'autre. (voir **Recensement** p. 12)

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" - Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 - 1984.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1993. 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'emmageriser dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division de la commercialisation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Statistics  
CanadaStatistique  
Canada**Canada**

## International and Coastwise Shipping Statistics (Preliminary Data)

**January to June 1993**

During the first two quarters of 1993, combined international and domestic cargo handled at Canadian ports amounted to 137.7 million tonnes, a decline of 6.9% over the same period in 1992. International activity decreased by 4.6% to 100.7 million tonnes while domestic shipping activity fell by 12.8% compared to the first two quarters of 1992.

In the international sector, a marginal decline of 1.3% in cargo handled for the second quarter compared with the same quarter last year, has contrasted with the much more drastic slowdown (of about 10%) reported for each of the previous three quarters. Factors behind this improvement were increases in unloadings of crude petroleum (up 19.7% to 4.5 million tonnes), the loadings of fuel oils (up 27.6% to 0.8 million tonnes) and barley (up 75.8% to 1.0 million tonnes). However, outbound shipments of coal continued to decline (down 28.0% to 3.4 million tonnes) and inbound shipments of that commodity were also down for the second quarter of 1993.

In the domestic sector, the volume of iron ore handled increased 4.4% in the second quarter of 1993 while a gain of 6.7% was recorded for the tonnage handled of logs and bolts. These increases were, however, not enough to offset downward fluctuations that were observed for 12 of the top 15 commodities handled in that sector. The largest decline was noted for shipments of wheat, via the St.Lawrence Seaway. For the second quarter of 1993, 3.9 million tonnes of wheat were recorded in domestic shipping, down 29% from the second quarter of 1992.

Considering individual ports, the decline in coal shipments to Japan and other Asian countries continued to impact on the total throughput of Vancouver and Prince Rupert. On the other hand, the ports of Saint John and Come by Chance benefitted from an increase in tonnage of crude petroleum unloaded while a growth in iron ore shipments produced an increased throughput at Sault Ste.Marie and Sept-Iles. Also, there was more cargo handled at Baie Comeau because of an increase in the transhipments of cereals.

Japan has been the number one destination of Canada's cargo for more than a decade. In the first half of 1993, 23.4% of the tonnage of all cargo loaded at Canadian ports was bound for that country. The US Great Lakes region was the principal origin of cargo tonnage entering Canadian ports (coal dominates that cargo) followed by the United Kingdom (primarily crude petroleum).

For more detailed information on the 1993 Marine data, please contact Anna MacDonald at 613-951-0291.

## Transport maritime international et cabotage (données préliminaires)

**Janvier à juin 1993**

Au cours des deux premiers trimestres de 1993, le tonnage du fret international et du cabotage manutenu dans les ports canadiens a totalisé 137,7 millions de tonnes, une baisse de 6,9 % par rapport à la même période de 1992. Le trafic international a baissé de 4,6 % pour passer à 100,7 millions de tonnes et le cabotage a baissé de 12,8 % par rapport aux deux premiers trimestres de 1992.

Dans le secteur international, une faible baisse au deuxième trimestre de 1993 par rapport à la même période de 1992 contraste avec les baisses de l'ordre de 10 % qui ont marqué ce secteur depuis le troisième trimestre de 1992. Les influences positives au deuxième trimestre de 1993 incluaient les déchargements de pétrole brut (en hausse de 19,7 % à 4,5 millions de tonnes), les chargements de mazout (en hausse de 27,6 % à 0,8 millions de tonnes) et les chargements d'orge (en hausse de 75,8 % à 1,0 millions de tonnes). Cependant, les chargements de houille ont continué de baisser (en baisse de 28,0 % à 3,4 millions de tonnes) ainsi que les arrivages de cette même marchandise.

Dans le secteur du cabotage, la manutention de minerai de fer a augmenté de 4,4 % au deuxième trimestre de 1993 alors qu'on enregistrait un gain de 6,7 % pour la manutention de billes et billots. Ces hausses n'ont cependant pas suffisent pour contrecarrer les fluctuations à la baisse observées pour 12 des 15 principales marchandises manutentionnées dans le secteur. Parmi celles-ci, le blé, acheminé par la voie maritime du Saint Laurent, a connu la plus forte baisse avec 3,9 millions de tonnes, en baisse de 29 % par rapport au deuxième trimestre de 1992.

La diminution des exportations de la houille vers le Japon et autres pays de l'Asie ont continué de se faire sentir aux ports de Vancouver et de Prince Rupert. Les hausses enregistrées aux ports de Saint John et de Come by Chance sont attribuables, en grande partie, à l'augmentation du volume de pétrole brut déchargé. Les ports de Sault Ste. Marie et de Sept-Iles/Pointe-Noire ont partagé la hausse du minerai de fer manutentionné. L'augmentation des transbordements de céréales est derrière les résultats positifs enregistrés à Baie-Comeau.

Depuis au moins dix ans, le principal marché pour le fret canadien en départ est le Japon et pour la première moitié de 1993, 23,4% du tonnage du fret total chargé dans les ports canadiens était destiné vers ce pays. Du côté des arrivages, la région des Grands Lacs aux États-Unis est la principale origine du tonnage du fret (où la houille domine) suivie du Royaume-Uni (où le pétrole brut domine).

Pour de plus amples renseignements sur les données du transport maritime, s. v. p. communiquez avec Anna MacDonald au 613 951-0291.

**Major Origins and Destinations of  
CargoHandled at Canadian Ports, January to  
June 1993 and 1992**
**Principales origines et destinations de la  
cargaison manutentionnée dans les ports  
canadiens, janvier à juin 1993 et 1992**

	Tonnage	Market Share - Part de marché	
		1993	1992
		'000 t	'000 t
<b>INBOUND - EN ARRIVAGE</b>			
US GREAT LAKES/É.-U. GRANDS LACS	7,841	8,892	25.4
UNITED KINGDOM/ROYAUME-UNI	2,426	2,493	7.9
NORWAY/NORVEGE	2,381	2,638	7.7
US ATL & GULF/É.-U. ATL. & GOLFE	1,957	1,902	6.3
NIGERIA/NIGÉRIA	1,862	727	6.0
SAUDI ARABIA/ARABIE SAOUDITE	1,447	1,420	4.7
AUSTRALIA/AUSTRALIE	1,191	620	3.9
US PACIFIC/É.-U. PACIFIQUE	1,184	963	3.8
BRAZIL/BRÉSIL	1,062	1,096	3.4
VENEZUELA	873	1,437	2.8
BELGIUM-LUXEMB./BELGIQUE-LUXEMBOURG	805	815	2.6
FORMER USSR/ ANCIENNE URSS	499	56	1.6
NETHERLANDS/PAYS-BAS	456	239	1.5
MEXICO/MEXIQUE	423	239	1.4
ALGERIA/ALGERIE	416	59	1.4
JAPAN/JAPON	405	533	1.3
OTHERS - AUTRES	5,648	5,421	18.3
<b>TOTAL INBOUND - EN ARRIVAGE</b>	<b>30,876</b>	<b>29,550</b>	<b>100.0</b>
<b>OUTBOUND - EN DÉPART</b>			
JAPAN/JAPON	16,354	17,547	23.4
US ATL & GULF/É.-U. ATL. & GOLFE	9,082	8,498	13.0
KOREA SOUTH/CORÉE DU SUD	5,826	4,724	8.3
US GREAT LAKES/É.-U. GRANDS LACS	3,932	3,690	5.6
NETHERLANDS/PAYS-BAS	3,555	4,443	5.1
CHINA/CHINE	3,352	4,720	4.8
US PACIFIC/É.-U. PACIFIQUE	3,341	2,823	4.8
UNITED KINGDOM/ROYAUME-UNI	3,003	3,662	4.3
BELGIUM-LUXEMB./BELGIQUE-LUXEMBOURG	2,533	2,506	3.6
BRAZIL/BRÉSIL	1,379	1,840	2.0
ITALY/ITALIE	1,308	1,652	1.9
FORMER USSR/ ANCIENNE URSS	1,235	3,440	1.8
TAIWAN	1,094	1,062	1.6
FRANCE	938	1,738	1.3
INDONESIA/INDONESIE	863	682	1.2
IRAN	827	922	1.2
OTHERS/AUTRES	11,249	12,086	16.1
<b>TOTAL OUTBOUND - EN DÉPART</b>	<b>69,873</b>	<b>76,036</b>	<b>100.0</b>
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>100749</b>	<b>105586</b>	

**Tonnage Handled at Canada's Top Ports,  
International Shipping and Coastwise,  
January to June 1993**

**Tonnage manutentionné aux principaux ports  
canadiens, transport International et cabotage  
janvier à juin 1993**

Ports	Coastwise - Cabotage			International			Total		
	January to June - Janvier à juin			January to June - Janvier à juin			January to June - Janvier à juin		
	1993 '000 t	1992 '000 t	Variation ( % )	1993 '000 t	1992 '000 t	Variation ( % )	1993 '000 t	1992 '000 t	Variation ( % )
VANCOUVER	1 166	1 239	-5.9	29 182	32 807	-11.1	30 348	34 046	-10.9
SAINT JOHN	979	831	17.9	8 757	6 382	37.2	9 736	7 212	35.0
PRINCE RUPERT	66	72	-7.3	6 570	6 806	-3.5	6 636	6 878	-3.5
SEPT-ILES/POINTE-NOIRE	1 215	1,040	16.8	6 261	6 074	3.1	7 476	7 114	5.1
PORT CARTIER	1 652	1 926	-14.2	5 546	6 887	-19.5	7 198	8 813	-18.3
HALIFAX	1 254	1 470	-14.7	5 423	5 227	3.7	6 677	6 697	-0.3
MONTREAL/CONTRECOEUR	1 852	2 507	-26.1	4 582	4 613	-0.7	6 434	7 120	-9.6
QUEBEC/LEVIS	1 296	2 027	-36.1	3 949	5 388	-26.7	5 244	7 415	-29.3
COME BY CHANCE	0	36	-100.0	3 197	2 529	26.4	3 197	2 565	24.6
HAMILTON	2 228	2 190	1.8	1 912	2 237	-14.5	4 140	4 426	-6.5
BAIE COMEAU	850	914	-6.9	1 807	1 357	33.2	2 658	2 271	17.0
NANTICOKE	710	1 000	-29.0	1 751	2 794	-37.3	2 461	3 794	-35.1
SAULT STE-MARIE	139	170	-18.1	1 543	1 244	24.1	1 682	1 414	19.0
PORT ALFRED	58	47	23.2	1 472	1 621	-9.2	1 530	1 668	-8.3
KITIMAT	28	12	132.5	1 437	1 243	15.6	1 465	1 255	16.7
NEW WESTMINSTER	318	346	-8.3	1 362	1 253	8.8	1 680	1 599	5.1
HANTSPOST	0	0		892	904	-1.3	892	904	-1.3
PORT HAWKESBURY	62	40	55.8	882	704	25.3	944	744	26.9
THUNDER BAY	2 622	3 937	-33.4	854	948	-9.9	3 476	4 884	-28.8
WINDSOR	290	718	-59.6	811	590	37.6	1 101	1 308	-15.8
SUBTOTAL	16 786	20 521	-18.2	88 190	91 607	-3.7	104 976	112 128	-6.4
OTHER PORTS	20 190	21 883	-7.7	12 559	13 985	-10.2	32 748	35 868	-8.7
GRAND TOTAL	36 976	42 405	-12.8	100 749	105 591	-4.6	137 725	147 996	-6.9

**Summary Statistics, by Quarter  
1991, 1992 and 1993****Statistiques sommaires par trimestre  
1991, 1992 et 1993**

Quarter - Trimestre	Tonnage			Variation			
Sector - Secteur	1991	1992	1993	92/91	93/92		
(millions tonnes)				( % )			
<b>First quarter - Premier trimestre</b>							
<b>International</b>							
Loaded - Chargé	32 722	34 109	28 310	4.2	-17.0		
Unloaded - Déchargé	9 660	9 532	10 790	-1.3	13.2		
Handled - Manutentionné	42 382	43 641	39 100	3.0	-10.4		
Coastwise - Cabotage	11 531	10 732	9 915	-6.9	-7.6		
Sub-total - Sous-total	53 913	54 373	49 015	0.9	-9.9		
<b>Second quarter - Deuxième trimestre</b>							
<b>International</b>							
Loaded - Chargé	45 917	41 927	41 275	-8.7	-1.6		
Unloaded - Déchargé	17 080	20 018	19 875	17.2	-0.7		
Handled - Manutentionné	62 997	61 945	61 150	-1.7	-1.3		
Coastwise - Cabotage	38 338	31 673	27 061	-17.4	-14.6		
Sub-total - Sous-total	101 335	93 618	88 211	-7.6	-5.8		

## **Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, Second Quarter 1993**

The Motor Carrier Freight Quarterly Survey provides industry analysts with timely data on the economic performance of the for-hire trucking industry. This Service Bulletin presents the second quarter 1993 results of Canadian domiciled for-hire carriers with annual gross operating revenues of \$25 million or more. These "Large Carriers" account for approximately one-third of the revenues of carriers with annual operating revenues of \$1 million or more. In the second quarter of 1993, there were 52 carriers earning \$25 million or more annually (34 General Freight Carriers and 18 Specialized Freight Carriers).

### **Revenues**

Large carriers generated over \$777 million in operating revenues during the second quarter of 1993. Total revenues were down slightly from the same period in 1992 (less than 1%). The domestic revenues of \$672 million are only down by 1.5% from the same period in 1992, but are down some 8% over the same period in 1990.

Revenues from international movements reached \$161 million, a 6.1% increase over the same period in 1992. Nearly two thirds (\$99 million) of this total was earned from shipments into Canada. This represented a 27% increase from the second quarter of 1992. Revenues from shipments out of Canada registered a 16% drop from the \$74 million posted during the second quarter of 1992.

### **Expenses**

Operating expenses topped \$768 million, a decrease of less than 1% from the second quarter of 1992 and a decline of 2.9% from the second quarter of 1991. Salaries and wages continued to represent the largest cost component at \$267 million, even though it has been trimmed approximately \$20 million from the same period in 1992.

Owner operator expenses have been on the increase since 1990. The owner operator costs of \$200 million represent a rise of 14.6% from the second quarter of 1990. There are, however, significant differences between the patterns of owner operator us by general freight and specialized freight carriers.

## **Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, grands transporteurs, deuxième trimestre de 1993**

L'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises permet de fournir aux analystes de ce secteur d'activité des données actuelles sur le rendement des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Le présent Bulletin de service présente les résultats du deuxième trimestre de 1993 des transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles brutes de 25 millions de dollars ou plus. Ces «grands transporteurs» représentent environ le tiers des recettes des entreprises qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus. Au deuxième trimestre de 1993, on a dénombré 52 transporteurs générant des recettes annuelles de 25 millions de dollars ou plus, soit 34 transporteurs de fret ordinaire et 18 transporteurs de fret spécialisé.

### **Recettes**

Au deuxième trimestre de 1993, les grands transporteurs ont généré des recettes d'exploitation de plus de 777 millions de dollars. Les recettes totales ont chuté légèrement par rapport à la période correspondante de 1992 (moins de 1%). Les recettes des mouvements intérieurs, établies à 672 de dollars millions, ne sont inférieures que de 1,5 % à celles enregistrées à la même période de 1992; elles sont toutefois de quelque 8 % inférieures aux recettes enregistrées à la même période de 1990.

Les recettes tirées des mouvements internationaux se sont chiffrées à 161 millions de dollars, un gain de 6,1 % par rapport à la même période de 1992. Les expéditions à destination du Canada ont représenté près des deux tiers (99 millions de dollars) de ces recettes. Il s'agit d'une augmentation de 27 % par rapport au deuxième trimestre de 1992. Les recettes tirées des expéditions en provenance du Canada ont baissé de 16 % par rapport aux recettes de 74 millions de dollars enregistrées au deuxième trimestre de 1992.

### **Dépenses**

Les dépenses d'exploitation se sont chiffrées à 768 millions de dollars, une baisse de moins de 1 % par rapport au deuxième trimestre de 1992 et de 2,9 % par rapport au deuxième trimestre de 1991. Les traitements et les salaires ont continué de représenter le poste le plus important (267 millions de dollars), bien qu'ils aient diminué d'environ 20 millions de dollars par rapport à la même période de 1992.

Les dépenses au titre des conducteurs-propriétaires augmentent depuis 1990. Les coûts de 200 millions de dollars représentent une hausse de 14,6 % par rapport au deuxième trimestre de 1990. Il existe toutefois des différences marquées quant à l'utilisation que les transporteurs de fret ordinaire et les transpor-

General freight carriers' expenses on owner operators increased by 48.2% whereas specialized carriers' decreased by 30.1% from the 1990 levels.

## Distance

Large carriers racked up nearly 440 million kilometres during the second quarter of 1993. However, the total distance travelled is not only down 8% from the second quarter of 1992 but also down 14% from the second quarter of 1990.

Since 1991, it seems that large carriers have been shifting from company drivers towards owner operators when measured on the basis of the percentage of total distance travelled. This is mostly true in the case of generalized carriers. Specialized carriers, on the other hand, seem to be relying more on company drivers. In fact, the distance travelled by owner operators driving for specialized freight carriers has been declining since 1990. The distance travelled by owner operators for specialized carriers has dropped by approximately 60 million kilometres (60%) between the second quarters of 1990 and 1993, while owner operator drivers for general freight carriers have increased by 65 million kilometres (45%) over the same period.

## Operating Efficiency

Overall, the operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) of 0.99 remains unchanged from the second quarters of 1992 and 1991. There were however efficiency gains and losses by each carrier component. General freight carriers' operating ratio improved to 0.99 from 1.00 in the second quarter of 1992. Specialized carriers' operating ratio, on the other hand, deteriorated from 0.95 in the second quarter of 1992 to 0.99.

For net revenue per kilometre (revenue/Km less expenses/Km), the \$0.02 for all large carriers remained unchanged from both the second quarters of 1992 and 1991. Net revenue per kilometre is, however, down 50% from the second quarter of 1990. Specialized carriers were only marginally better than general freight carriers in terms of the net revenue gained per kilometre during the second quarter of 1993.

teurs de fret spécialisé font des conducteurs-propriétaires. Les dépenses des transporteurs de fret ordinaire à ce titre ont progressé de 48,2 %, tandis que celles des transporteurs spécialisé ont chuté de 30,1 % par rapport à 1990.

## Distance

Les grands transporteurs ont parcouru près de 440 millions de kilomètres au cours du deuxième trimestre de 1993. Cependant, la distance totale parcourue est inférieure de 8 % à celle enregistrée au deuxième trimestre de 1992 et de quelque 14 % à celle observée au deuxième trimestre de 1990.

Depuis 1991, il semble que les grands transporteurs aient délaissé les chauffeurs de compagnie au profit des conducteurs-propriétaires, si l'on en juge le pourcentage de la distance totale parcourue, surtout dans le cas des transporteurs de fret ordinaire. Par contre, les transporteurs de fret spécialisé semblent avoir davantage recours aux chauffeurs de la compagnie. En fait, la distance parcourue par les conducteurs-propriétaires au service des transporteurs de fret spécialisé diminue depuis 1990. La distance parcourue par les conducteurs-propriétaires au service des transporteurs de fret spécialisé a régressé d'environ 60 millions de kilomètres (60 %) entre les deuxièmes trimestres de 1990 et de 1993. Par contre, la distance parcourue pour le compte des transporteurs de fret ordinaire a augmenté de 65 millions de kilomètres (45 %) au cours de la même période.

## Rentabilité

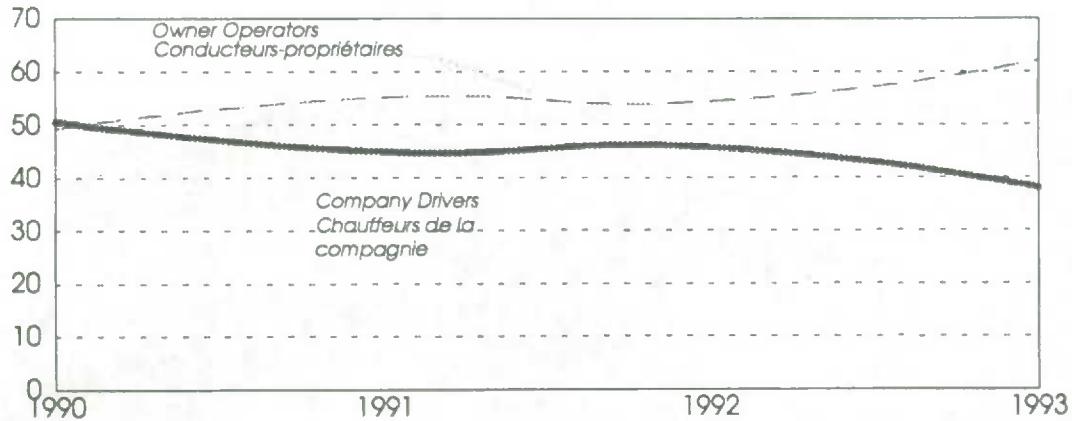
Dans l'ensemble, le ratio d'exploitation (indice obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation) de 0,99 est demeuré inchangé par rapport aux deuxièmes trimestres de 1992 et de 1991. Cependant, chaque transporteur a affiché des gains et des pertes. Le ratio d'exploitation des transporteurs de fret ordinaire s'est amélioré pour passer de 1,00 au deuxième trimestre de 1992 à 0,99. Celui des transporteurs de fret spécialisé s'est par contre détérioré, passant de 0,95 au deuxième trimestre de 1992 à 0,99.

Les recettes nettes de 0,02 \$ le kilomètre pour les grands transporteurs qui sont demeurées inchangées par rapport aux deuxièmes trimestres de 1992 et de 1991. Les recettes nettes par kilomètre (les recettes/km moins les dépenses/km) sont toutefois de 50 % inférieures à celles du deuxième trimestre de 1990. Au deuxième trimestre de 1993, les transporteurs de fret spécialisé ont obtenu des résultats à ce titre qui n'étaient que légèrement supérieurs à ceux des transporteurs de fret ordinaire.

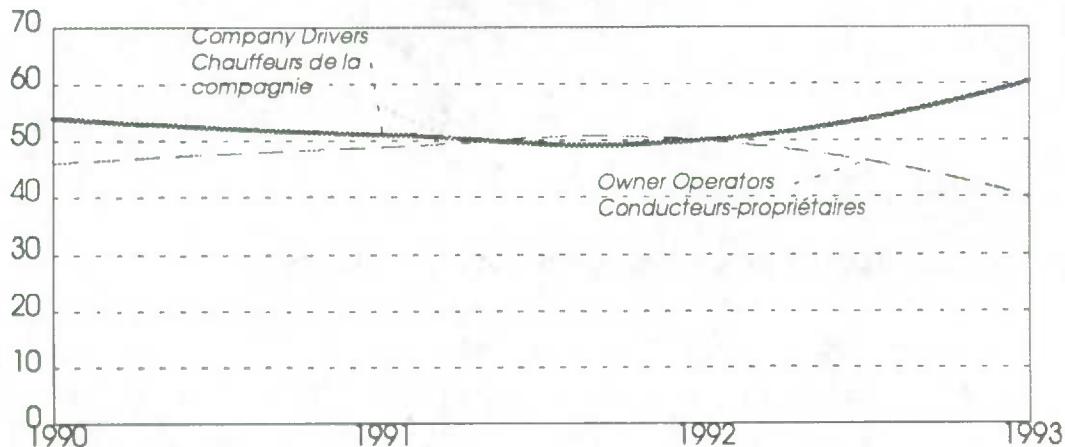
**Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Large Carriers, 1993, Summary Tabulations****Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, grands transporteurs, 1993  
tableau sommaire**

	First Quarter - Premier trimestre			Second Quarter - Deuxième trimestre		
	General Freight		Specialized	General Freight		Specialized
	Carriers	Freight Carriers		Carriers	Freight Carriers	
	Marchandises	Marchandises		Marchandises	Marchandises	
	générales	spécialisées	Total	générales	spécialisées	Total
<b>No. of Carriers - Nombre de transporteurs</b>	34	18	52	34	18	52
	\$'000			\$'000		
<b>Operating Revenues - Recettes d'exploitation</b>						
- Domestic movements - Mouvements intérieurs	396,852	172,351	569,203	434,659	181,511	616,170
- International movements - Mouvements internationaux						
Into Canada - vers le Canada	67,714	25,785	93,499	73,701	25,120	98,821
Out of Canada - à partir du Canada	49,123	33,962	83,085	34,887	27,187	62,074
<b>Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	513,689	232,098	745,787	543,247	233,818	777,065
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
- Salaries and wages - Rémunération	175,943	82,019	257,962	182,625	84,329	266,954
- Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	30,891	18,825	49,716	29,447	16,618	46,065
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	143,504	53,995	197,499	148,057	52,308	200,365
- Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	29,594	8,179	37,773	31,321	7,226	38,547
Other expenses - Autres dépenses	141,938	71,620	213,558	146,419	70,066	216,485
<b>Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	521,870	234,638	756,508	537,869	230,547	768,416
<b>Distance travelled - distance parcourue</b>	'000s km			'000s km		
- company drivers - Chauffeurs de la société	129 013	88 027	217 040	127 598	61 411	189 009
- owner operators - Chauffeurs contractants	227 090	63 733	290 823	207 914	40 341	248 255
<b>Total distance travelled - Total, distance parcourue</b>	356 103	151 760	507 863	335 512	101 752	437 264
<b>Operating Ratio - Ratio d'exploitation</b>	1.016	1.011	1.014	0.990	0.986	0.989

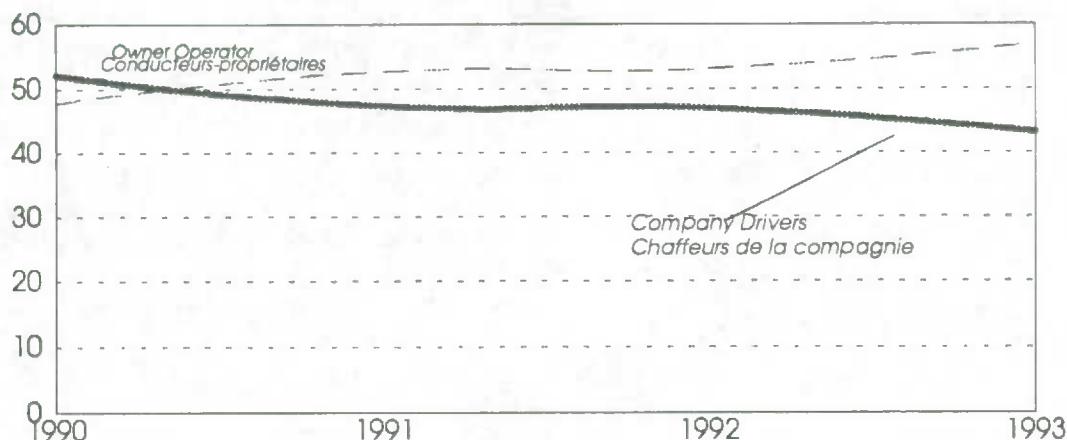
**General Freight Carriers - Fret ordinaire**  
 Percentage of Distance Travelled by Owner Operators & Company Drivers -  
 Distance parcourue, en pourcentage, par les conducteurs propriétaires et les chauffeurs de la compagnie



**Specialized Freight Carriers - Fret spécialisé**  
 Percentage of Distance Travelled by Owner Operators & Company Drivers -  
 Distance parcourue, en pourcentage, par les conducteurs propriétaires et les chauffeurs de la compagnie



**All Large Carriers - Grands transporteurs**  
 Percentage of Distance Travelled by Owner Operators & Company Drivers -  
 Distance parcourue, en pourcentage, par les conducteurs propriétaires et les chauffeurs de la compagnie



**Second Quarter Revenue & Costs Per Kilometre, 1990 to 1993****Recettes et dépenses par kilomètre au deuxième trimestre, 1990 à 1993****All Large Carriers - Grands transporteurs total**

	Revenue - recettes	Costs - dépenses	Net - nette
		(\$/Km)	
1990	1.63	1.59	0.04
1991	1.65	1.63	0.02
1992	1.64	1.62	0.02
1993	1.78	1.76	0.02

**General Freight Carriers - Marchandises générales**

	Revenue - recettes	Costs - dépenses	Net - nette
		(\$/Km)	
1990	1.86	1.82	0.04
1991	1.78	1.79	-0.01
1992	1.65	1.65	0.00
1993	1.62	1.60	0.02

**Specialized Freight Carriers - Marchandises spécialisées**

	Revenue - recettes	Costs - dépenses	Net - nette
		(\$/Km)	
1990	1.32	1.28	0.04
1991	1.44	1.38	0.06
1992	1.61	1.53	0.08
1993	2.30	2.27	0.03

For more information on the Motor Carrier Freight Quarterly Survey, contact Robert Larocque at 613 951-2495

Pour de plus amples renseignements sur l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, communiquer avec Robert Larocque au 613 951-2486

## 1991 Census Place of Work Data

In 1991, 90% or 11,729,265 Canadians left their homes to work at another location and nationally, 5.9 million people (45% of the labour force) travelled to another municipality to work.

Overall, 65% of the labour force (8.4 million persons) reported that they worked within a census metropolitan area (CMA) and, 52.1% of the labour force worked within the central city of a CMA.

For people living and working within a CMA, the average one-way commute distance was 10 km. Those who commuted into a CMA to work travelled an average of 50 km one-way. For people living within a CMA and working outside of it, the average one-way commute distance was 59 km.

### Place of Work Information Available from the 1991 Census

In 1991, 90.0% of Canadians left their homes to work at another location, while 1.1 million (8.3%) worked at home; 151,000 (1.2%) reported having no usual place of work (e.g. construction workers), while another 46,000 (0.4%) reported to be working outside the country.

Approximately 1.1 (8.3%) of the Canadian labour force do not travel to work each day, they work at home.

## Recensement de 1991 - données sur le lieu de travail

En 1991, 90 % des travailleurs canadiens, soit 11,7 millions de personnes, travaillaient à l'extérieur du foyer. Sur le plan national, 5,9 millions de personnes (45 % de la population active) se rendaient dans une autre municipalité pour travailler.

Somme toute, 65 % de la population active (8,4 millions de personnes) ont indiqué qu'ils travaillaient au sein d'une région métropolitaine de recensement (RMR). Cinquante-deux pour cent de la population active travaillaient au sein même de la ville noyau d'une RMR.

Les personnes qui vivaient et qui travaillaient dans une RMR parcouraient, en moyenne, dix kilomètres dans chaque direction tandis que les navetteurs venus de l'extérieur de la RMR parcouraient, en moyenne, 50 km. Ceux qui vivent dans une RMR et qui travaillent à l'extérieur devaient parcourir, en moyenne, 59 km dans chaque direction.

### Renseignement sur le lieu de travail obtenu à partir du recensement de 1991.

En 1991, 90 % des canadiens ont été travailler en dehors du foyer, 8.3 % (1,1 million) ont travaillé au foyer, 151 000 ont indiqué ne pas avoir un lieu de travail habituel (p. ex. les travailleurs de la construction) et 46 000 autres (0.4 %) ont indiqué qu'ils travaillaient dans un autre pays.

Près de 1,1 million de la population active canadienne travaillent à domicile, soit 8,3 % qui n'ont pas à faire la navette quotidiennement.

	Total	Place of Work - Lieu de travail			
		Usual POW - Lieu habituel	At Home - Au foyer	No Usual Place - Aucun lieu fix	Outside Canada - À l'étrangé
Canada	No. %	13,005,505 100	11,729,265 90.2	1,078,880 8.3	151,530 1.2
Newfoundland - Terre-Neuve	No. %	192,890 100	172,940 89.7	17,030 8.8	2,035 1.1
Prince Edward Island - Ile du Prince Edouard	No. %	59,070 100	51,485 87.2	6,230 10.5	1,155 2.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	No. %	390,785 100	357,500 91.5	25,405 6.5	6,070 1.5
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	No. %	300,965 100	276,295 91.8	19,910 6.6	3,145 1.0
Quebec	No. %	3,110,795 100	2,858,670 91.9	219,180 7.0	24,085 0.8
Ontario	No. %	5,041,935 100	4,629,250 91.8	343,720 6.8	49,140 1.0
Manitoba	No. %	521,490 100	451,105 86.5	62,690 12.0	6,250 1.2
Saskatchewan	No. %	470,475 100	359,000 76.3	105,335 22.4	5,150 1.1
Alberta	No. %	1,308,795 100	1,136,250 86.8	149,070 11.4	19,695 1.5
British Columbia - Colombie Britannique	No. %	1,568,780 100	1,400,130 89.2	127,740 8.1	34,530 2.2
Yukon	No. %	15,040 100	13,495 89.7	1,390 9.2	135 0.9
Northwest Territories - Territoires du nord-ouest	No. %	24,475 100	23,140 94.5	1,175 4.8	135 0.6

The province of Saskatchewan recorded the highest percentage (22.4 %) of Canadians working at home. In fact, the prairie provinces showed the highest percentages of people working at home. This is not surprising given the rural nature of western Canada and the large number of respondents indicating that they lived and worked on the farm. Nationally, 26 per cent of Canadians who worked at home, worked and lived on the farm.

Two-thirds of Canadians work in Census Metropolitan Areas. However, only 8.3 million live in CMAs. Most CMAs are net importers of workers.

Sixteen of Canada's 25 CMAs are net importers of workers. There are 190,000 more workers in these CMAs than there are residents in the labour force; 103,000 of these work in the Toronto CMA alone.

Nine of Canada's 25 CMAs are net exporters of workers. In these CMAs there are 68,500 less workers than employed residents; 26,000 less in Hamilton and 19,900 less in Oshawa.

### **Importance of "Central Cities" varies between CMAs**

While two-thirds of Canada's labour force work in CMAs, the importance of the "central city" as a place of employment varies from one metropolitan area to the other.

The city of Thunder Bay provided a place of work for 94% of all people who worked in the CMA. The city of Toronto had the lowest percentage (30.8) of the CMA labour force working within its municipal boundaries.

### **45% of Canada's labour force travel to another municipality to work**

More than 5.9 million Canadians commute to another municipality to work. A higher proportion (46.7 %) of CMA residents commute to work, than non CMA residents (43.1 %).

### **Going that "extra mile" to get to work**

For people living and working within a CMA, the average one-way commute distance was 10 km. Those who commuted into CMAs to work in 1991, travelled an average of 50 kilometres (one way). However, the travel distance varied significantly among metropolitan areas. Those who commuted to the CMAs of Saskatoon (81 km) and Saint John (71 km) travelled over twice the distance as Canadians who commuted to Kitchener (35 km) or Windsor (33.5 km). Those commuting into the CMAs of Quebec, Chicoutimi-Jonquiere, Regina and Edmonton travelled over 60 km on average.

For people living within a CMA and working outside of it, the average one-way commute distance was 59 km.

Le plus fort pourcentage de travailleurs à domicile a été enregistré dans la province de la Saskatchewan (22,4 %). En fait, les provinces des prairies détiennent le plus fort pourcentage de travailleurs à domicile. Compte tenu du caractère rural de l'Ouest et du grand nombre de répondants qui ont indiqué vivre et travailler à la ferme, il n'est pas surprenant d'obtenir de tels résultats. À l'échelle du Canada, 26 % des travailleurs à domicile ont indiqué vivre et travailler à la ferme.

Deux tiers des travailleurs canadiens trouvent emploi dans une région métropolitaine de recensement. Toutefois, seulement 8,3 millions habitent une RMR. La plupart des RMR reçoivent les travailleurs de l'extérieur.

Seize des 25 RMR canadiennes accueillent des travailleurs de l'extérieur. Ces RMR comptent 190 000 travailleurs de plus que d'habitants faisant partie de la population active; 103 000 de ces travailleurs dans la RMR de Toronto à elle seule.

Dans neuf des 25 RMR canadiennes, le phénomène inverse se produit. Ces RMR comptent 68 500 travailleurs de moins que les résidents faisant partie de la population active occupée. Il y en a 26 000 de moins à Hamilton et 19 900 de moins à Oshawa.

### **L'importance de la «ville noyau» varie d'une RMR à l'autre.**

Bien que les deux tiers de la population active canadienne travaillent dans une RMR, l'importance de la «ville noyau» en tant que lieu de travail varie d'une région métropolitaine à l'autre.

La ville de Thunder Bay a été le lieu de travail de 94 % des gens qui travaillaient dans la RMR. On retrouve le plus faible pourcentage dans la ville de Toronto, soit 30,8 % des travailleurs dans la RMR qui travaillaient à l'intérieur des limites de la ville.

### **45 % de la population active canadienne vont travailler dans une autre municipalité que la leur.**

Plus de 5,9 millions de travailleurs canadiens font la navette vers une autre municipalité pour travailler. Une plus grande proportion (46,7 %) des résidents d'une RMR font la navette pour aller travailler que les non-résidents (43,1 %) d'une RMR.

### **Toujours plus loin pour travailler**

Les travailleurs qui vivaient et qui travaillaient dans une RMR parcouraient, en moyenne, 10 km. Ceux qui navettaient dans une RMR voyaient, en moyenne 50 km(dans un sens). Toutefois, les distances parcourues variaient beaucoup d'une région métropolitaine à l'autre. Si bien que les navetteurs vers les RMR de Saskatoon (81 km) et Saint John (71 km) ont dû parcourir plus du double de la distance que les navet-teurs vers Kitchener (35 km). Les navetteurs vers les RMR de Québec, Chicoutimi-Jonquière, Régina et Edmonton parcouraient, en moyenne, plus de 60 km dans chaque direction.

Pour les gens qui habitent à l'intérieur d'une RMR et qui travaillent à la région parcourent 59 km dans un sens.

**Average distance (Kms) between place of residence and place of work of the labour force commuting within CMA, into CMA and out of CMA.**

**Distance moyenne (km) entre la résidence et le lieu de travail de la population active à l'intérieur d'une RMR, vers une RMR et hors d'une RMR.**

CMA - RMR	Live and work in CMA Vie et travail dans une RMR	Live out but work in a CMA Vie hors de mais travail dans une RMR	Live in but work out of CMA Vie dans une mais travail hors d'une RMR
St. John's	6	58	59
Halifax	8	60	77
Saint John	10	71	61
Chicoutimi - Jonquière	7	62	77
Québec	8	62	61
Sherbrooke	5	39	34
Trois Rivières	6	47	30
Montreal	10	48	59
Ottawa - Hull	10	54	43
Oshawa	7	43	84
Toronto	12	52	86
Hamilton	7	38	70
St. Catherines - Niagara	7	46	35
Kitchener	6	35	29
London	6	49	36
Windsor	7	34	23
Sudbury	10	57	65
Thunder Bay	7	37	126
Winnipeg	9	47	58
Regina	5	63	88
Saskatoon	6	81	89
Calgary	9	59	75
Edmonton	10	67	85
Vancouver	10	51	82
Victoria	7	58	70
<b>All CMA - tous les RMR</b>	<b>10</b>	<b>50</b>	<b>59</b>

For further information about Place of Work data,  
contact:

Richard Nadwodny (613) 951-3950  
Brad Hawkes (613) 951-2695  
Luc Albert (613) 951-3956

Pour plus d'information sur le lieu de travail,  
communiquez avec:

Richard Nadwodny (613) 951-3950  
Brad Hawkes (613) 951-2695  
Luc Albert (613) 951-3956

***Don't miss in***

1993 - **Motor Carriers of Freight  
Quarterly Survey - 2nd quarter -  
all carriers**

1992 - **Annual Motor Carriers of Freight  
Survey, 1992 (carriers earning \$1  
million and above)**

***Ne manquez pas dans notre prochain  
numéro:***

1993 - **Enquête trimestrielle sur les  
transporteurs routiers de  
marchandises - 2<sup>ème</sup> trimestre -  
tous les transporteurs**

1992 - **Enquête annuelle des  
transporteurs routiers de  
marchandises, 1992  
(transporteurs avec plus d'un  
million de dollars de revenues)**

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

**Robert Larocque**  
Head, Dissemination Unit  
Surface and Marine Transport  
Transportation Division

Tel (613) 951-2486  
Fax (613) 951-0579

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

**Robert Larocque**  
Chef, unité de la dissémination  
Transports terrestre et maritime  
Division des transports

Tel (613) 951-2486  
Fax (613) 951-0579