

service bulletin

bulletin de service

Road
TransportTransport
routier

For further information write to DBS Transportation and Public Utilities Division, Ottawa 3, Phone (613) 992-4275

Pour de plus amples renseignements prière de vous adresser à la Division des transports et des services d'utilité publique, Ottawa, ou composer (613) 992-4275

Vol. 2, No. 1

'FOR-HIRE' TRUCKING ORIGIN AND DESTINATION SURVEY

National Estimates - 1970

The 'For-hire' Trucking Origin and Destination Survey - 1970 was undertaken in response to growing demands for information on the domestic inter-city movement of goods by the 'for-hire' trucking industry in Canada. Details on the movement of these goods were selected from approximately 500 motor carrier firms whose shipping documents were sampled to show the origin and destination of the shipment, the commodities carried, and the weight and the revenue received from transporting the goods.

Requests for this information have come from a wide variety of sources - government departments concerned with trade, industry and transport at both federal and provincial levels; carriers; universities and consultants, plus many other organizations, associations and individuals - who all share a common interest in transportation.

This information will serve many varied needs:

- to measure the volume of domestic trade transported by 'for-hire' carriers regionally and inter-regionally;
- to illustrate the pattern of commodity movements and deviations occurring in this design over time, as subsequent surveys are completed;
- to aid in the assessment of the industrial growth rate reflected by this activity, and provide information on regional development;
- to assist in transportation studies, particularly in transportation planning and
- to support the presentation of briefs, submissions and other inquiries to regulatory authorities and commissions.

The 'For-hire' Trucking Origin and Destination Survey - 1970 is unique in its methodology. Motor Carrier companies were classified by type of operation - common, contract and household goods movers, among others, and by region - Atlantic, Quebec, Ontario, the Prairies (including the Northwest Territories and the Yukon), and British Columbia.

Statistics Canada, through its eight regional offices, sampled approximately 150,000 documents from the firms selected. The data were then used to estimate the total intercity movement of goods by the 'for-hire' motor carrier industry in Canada.

February - 1972 - Février
8708-544

ENQUÊTE SUR L'ORIGINE ET LA DESTINATION, ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI ET EN LOCATION

Estimations pour le Canada - 1970

L'enquête sur l'origine et la destination des entreprises de camionnage pour compte d'autrui et en location de 1970 répondant à une demande accrue de renseignements de la part de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et en location sur les mouvements de marchandises entre les différentes villes du Canada. On a recueilli le détail des mouvements de ces marchandises auprès de quelque 500 entreprises de camionnage pour lesquelles on a fait un échantillonnage de leurs documents d'expédition afin d'obtenir l'origine et la destination de la livraison, les marchandises transportées et leur poids ainsi que les recettes provenant du transport.

Les demandes de ce genre de renseignements émanaient de nombreuses sources, soit des ministères intéressés au commerce, à l'industrie et aux transports, à l'échelon fédéral comme à l'échelon provincial, des universités et des sociétés de conseil, de même qu'un grand nombre d'organismes, d'associations et de particuliers ayant un intérêt commun pour les transports.

Les renseignements recueillis serviront à des fins nombreuses et variées:

- à mesurer le volume du commerce intérieur transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et en location au sein d'une région et entre les diverses régions,
- à illustrer la tendance des mouvements de marchandises et les déviations qui peuvent s'y produire à la longue à mesure que d'autres enquêtes sont menées,
- à aider à l'évaluation du taux de croissance industriel dont rend compte cette activité et à fournir des renseignements sur le développement régional,
- à aider à des études sur les transports, particulièrement dans le domaine de la planification,
- à appuyer la présentation de mémoires, de communications et d'autres demandes de renseignements aux services et aux commissions ayant pouvoir de réglementation.

L'enquête sur l'origine et la destination des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location de 1970 est unique par sa méthodologie. On a classé les entreprises de camionnage selon le type d'activité (y compris camionneurs publics et sous contrat et les déménageurs) et selon la région: Provinces de l'Atlantique, Québec, Ontario, provinces des Prairies (y compris Territoires du Nord-Ouest), et Colombie-Britannique.

Par l'intermédiaire de ses huit bureaux régionaux, Statistique Canada a tiré un échantillon de 150,000 dossiers environ auprès des entreprises choisies. Les données ont servi ensuite à estimer les mouvements totaux interurbains de marchandises par l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui ou en location.

As used in this survey, 'for-hire' applies to Motor Carriers of Freight and Other Goods, transporting the property of others for compensation, as a regular occupation. 'Origin' is defined as the place where a shipment commenced by truck, while 'destination' refers to the place where a shipment terminated by truck. The data describe activity generally occurring outside a strictly local area or urban zone, and apply specifically to the movement of goods over distances exceeding fifteen miles. Furthermore, the survey excludes local traffic (pick-up and delivery), unlicensed and private trucking, and trucking operations carried on as an integral part of another transport service, although 'piggyback' movements are included. International truck traffic was included in the sample, but was not tabulated in the estimates.

The attached tables show the type of information that will appear in the final publication (all tables are subject to sampling variability and should be treated as approximate rather than as precise measures):

- Table 1 - Transport Revenues - All Commodities - By Region of Origin to Region of Destination.
- Table 2 - Tons Carried - All Commodities - By Region of Origin To Region of Destination.
- Table 3 - Ton-miles - All Commodities - By Region of Origin To Region of Destination.
- Table 4 - Revenues, Tons and Ton-miles - All Commodities - From Five Major Population Centres to All Regions.
- Table 5 - Revenues, Tons and Ton-miles - All Commodities - To Five Major Population Centres From All Regions

The final report will provide additional information relating to other major population centres, to major commodity groupings by region of origin to region of destination, commodities transported with reference to revenue, weight and ton-miles, including a distribution by mileage blocks of revenue, tons and ton-miles. In addition, special tabulations will be provided upon request.

The 'For-hire' Trucking Origin and Destination Survey - 1970 complements other surveys conducted by the bureau which have been found useful in traffic flow and industrial and regional development studies: notably such series as Exports by Mode of Transport, the series of reports on interprovincial and foreign shipments of selected commodities and the series on Destinations of Shipments of Manufacturers. Another survey which may be useful in reading the report on 'for-hire' trucking is the Waybill Analysis conducted by the Canadian Transport Commission.

It is hoped that a favourable response to this first edition will ensure the continuance and expansion of this Survey in future years. Any comments and suggestions will be gratefully received by the Transportation and Public Utilities Division. This Survey was conducted with the assistance and support of the trucking industry, through its regional and provincial associations and the national organization - the Canadian Trucking Association.

RELIABILITY OF ESTIMATES

Sampling Error

The estimates in this Service Bulletin are based on a sample of shipping documents drawn from a sample of Canadian 'for-hire' trucking firms. A different set of figures would have resulted if a complete census by interview had been taken using the same questionnaires, interviewers and processing techniques as

Telle qu'elle est utilisée dans la présente enquête, l'expression "pour compte d'autrui ou en location" s'applique aux entreprises de camionnage de fret et d'autres marchandises, qui transportent des produits appartenant à autrui moyennant rétribution et ce au titre de leur activité normale. Par "origine", on entend l'endroit où une livraison est chargée sur un camion tandis que la "destination" se définit comme l'endroit où le camionnage prend fin. Les données portent généralement sur les activités à l'extérieur d'une zone strictement locale ou d'une zone urbaine et se rapportent aux mouvements de marchandises sur des distances supérieures à quinze milles. L'enquête par ailleurs ne porte pas sur le trafic local (ramassage et livraison), le camionnage ne faisant pas l'objet de permis, et le camionnage privé, ainsi que les opérations de camionnage faisant partie intégrante d'un autre service de transport, bien que le transport rail-route y soit compris. Les opérations du camionnage international sont comprises dans l'échantillon mais on n'a pas mis dans les tableaux les données estimatives correspondantes.

Les tableaux ci-joints donnent le genre de renseignements qui figureront dans la publication définitive (tous les tableaux sont sujets à la variabilité d'échantillonnage et doivent être considérés comme des approximations plutôt que des mesures précises):

- Tableau 1: Recettes d'exploitation (toutes marchandises) - de la région d'origine à la région de destination
- Tableau 2: Poids transporté (toutes marchandises) - de la région d'origine à la région de destination
- Tableau 3: Tonnes-milles (toutes marchandises) - de la région d'origine à la région de destination
- Tableau 4: Recettes, poids transporté et tonnes-milles (toutes marchandises) - de cinq grands centres de population vers toutes les régions
- Tableau 5: Recettes, poids transporté et tonnes-milles (toutes marchandises) - de toutes les régions vers cinq grands centres de population.

Le bulletin définitif contiendra des renseignements supplémentaires sur les autres centres principaux de population, sur les principales catégories de marchandises transportées de la région d'origine à la région de destination, sur les marchandises transportées en fonction des recettes, sur le poids transporté et les tonnes-milles, y compris une répartition par tranches de millage des recettes, des tonnes transportées et des tonnes-milles. Des tableaux spéciaux seront fournis sur demande.

L'enquête sur l'origine et la destination des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location de 1970 complète d'autres enquêtes de Statistique Canada qui ont servi à des études sur la circulation des biens et sur le développement industriel et régional. On peut citer notamment: les séries consacrées aux exportations par mode de transport, les séries de bulletins sur les livraisons à l'étranger de certaines marchandises ainsi que la série consacrée aux destinations des livraisons des fabricants. Une autre enquête qui pourra faciliter la lecture du bulletin sur le transport routier pour compte d'autrui ou en location est l'analyse des lettres de voiture faite par la Commission canadienne des transports.

On espère que un accueil favorable à cette première édition permettra de renouveler et de développer cette enquête au cours des années à venir. La Division des transports et des services d'utilité publique sera reconnaissante de tout commentaire et de toute suggestion qu'on voudra bien faire. Cette enquête a été rendue possible grâce à l'aide et à l'appui de l'industrie du camionnage par l'intermédiaire de ses associations régionales et provinciales et par son organisme national, l'Association canadienne du camionnage.

FIABILITÉ DES DONNÉES

Erreur d'échantillonnage

Les estimations contenues dans le présent bulletin de service sont fondées sur un échantillon de documents provenant d'un échantillon d'entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui ou en location. On aurait obtenu des chiffres différents si l'on avait fait un recensement complet à l'aide des mêmes questionnaires, des mêmes enquêteurs, des mêmes

those actually used in the 'For-hire' Trucking Origin and Destination Survey - 1970. This difference is called the sampling error of the estimates. The sampling error (expressed as a percentage of the estimate it refers to) is not the same for all estimates: of two estimates, the larger one will likely have the smaller percent sampling error and of two estimates of the same size, the one referring to a characteristic more evenly distributed across the country will tend to have the smaller percent sampling error.

Non-Sampling Errors

Errors, which are not related to sampling, may occur at almost every phase of a survey operation. Interviewers may misunderstand instructions, respondents may make errors in answering questions, shipping documents may be incomplete or incorrect, and errors may be introduced in the processing and tabulation of data. All errors of this type are called non-sampling errors. Some of the non-sampling errors will usually balance out over a large number of observations but systematically occurring errors will contribute to biases. In the 'For-hire' Trucking Origin and Destination Survey - 1970, non-sampling errors are reduced by intensive training of field personnel, design of standard sampling plans and control of the various processing operations.

Alphabetic Indicators of Standard Deviation

The sampling error described above cannot be calculated directly. A quantity, called the standard deviation, can, however, be estimated from the sample data. The standard deviation of an estimate is a statistical measure of its sampling error. It also partially measures the effect of non-sampling errors, but does not reflect any systematic biases in the data. The chances are about 68 out of 100 that the difference between an estimate (based on the sample) and the corresponding census figure would be less than the standard deviation. The chances are about 95 out of 100 that the difference would be less than twice the standard deviation and about 99 out of 100 that it would be less than 2 1/2 times as large.

In this report the standard deviations of the estimates expressed as a percentage of the estimate, have been given letter codes indicative of the range of the deviation. The letter 'a' indicates that the standard deviation is smaller than 9.0 % of the estimate, the letter 'b' indicates that the standard deviation is between 10.0 % and 19.0 % of the estimate and so on, as shown in the table below:

ALPHABETIC DESIGNATION OF PERCENT STANDARD DEVIATION

<u>Alphabetic Indicator</u>	<u>Percent Standard Deviation</u>
a	0 % to 9 %
b	10 % to 19 %
c	20 % to 29 %
d	30 % to 49 %
e	50 % or more

To illustrate the use of this table, the total weight carried is estimated at 109.33 million tons in Table 2 and the percent standard deviation of this estimate is indicated by the letter 'a' (i.e., it was between 0 % and 9 %). This is interpreted to mean that the standard deviation is less than 9.84 million tons, and hence that the range of error most likely to be the case for this estimate is that there is a 68 out of 100 chance that the true value falls between 99.49 and 119.17 million tons. As a second example consider the estimate of ton-miles from Atlantic to Prairies,

méthodes d'exploitation que ceux effectivement utilisés pour l'enquête sur l'origine et la destination des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location de 1970. Cette différence s'appelle l'erreur d'échantillonnage des estimations. L'erreur d'échantillonnage (exprimé en pourcentage de l'estimation visée) n'est pas la même pour toutes les estimations; de deux estimations, la plus forte comporte vraisemblablement la plus faible erreur d'échantillonnage, et de deux estimations du même ordre, celle qui porte sur la caractéristique la plus uniformément répartie présente ordinairement le pourcentage le moins élevé de variabilité due à l'échantillonnage.

Erreurs non dues à l'échantillonnage

Des erreurs étrangères à l'échantillonnage peuvent se produire à presque toutes les étapes d'une enquête. Les enquêteurs peuvent mal comprendre les instructions, les enquêtés peuvent se tromper dans leurs réponses, les documents d'expédition peuvent être incomplets ou incorrects et des erreurs peuvent se glisser lors de l'exploitation des données. Toutes ces erreurs s'appellent des erreurs non dues à l'échantillonnage. Certaines s'annulent après un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques engendrent des biais. Dans l'enquête sur les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location de 1970, on réduit le nombre d'erreurs non dues à l'échantillonnage par une formation intensive du personnel sur le terrain, par l'élaboration de plans d'échantillonnage uniformes et par le contrôle des diverses phases de l'exploitation.

Représentation littérale de l'écart type

L'erreur d'échantillonnage décrite ci-dessus ne peut être calculée directement. Toutefois, il est possible d'estimer une quantité appelée écart type à partir des données mêmes de l'échantillon. L'écart type d'une estimation est une mesure statistique de son erreur d'échantillonnage. Il mesure aussi partiellement l'effet des erreurs non dues à l'échantillonnage, mais il ne reflète pas les biais systématiques. Il y a une probabilité de 68 % que la différence entre une estimation (fondée sur un échantillon) et le chiffre réel correspondant soit inférieure à l'écart type. Il y a une probabilité d'environ 95 % que la différence soit moins de deux fois l'écart type et d'environ 99 % qu'elle soit moins de deux fois et demie l'écart type.

Dans le présent bulletin, on a donné aux écarts types des estimations, exprimés en pourcentage de l'estimation, des codes littéraux pour indiquer l'étendue de l'écart. La lettre "a" signifie que l'écart type est inférieur à 9.0 % de l'estimation, la lettre "b" signifie que l'écart type est compris entre 10.0 % de l'estimation, et ainsi de suite, comme l'indique le tableau ci-dessous:

REPRÉSENTATION LITTÉRALE DE L'ÉCART TYPE EXPRIMÉ EN %

<u>Code littéral</u>	<u>Écart type exprimé en %</u>
a	0 % à 9 %
b	10 % à 19 %
c	20 % à 29 %
d	30 % à 49 %
e	50 % et plus

Exemple d'utilisation du tableau: au Tableau 2, le poids total transporté estimé est de 109.33 millions de tonnes et l'écart type, exprimé en pourcentage, de cette estimation est dénoté par la lettre "a", c.-à-d. qu'il est compris entre 0 % et 9 %. En d'autres termes, l'écart type est inférieur à 9.84 millions de tonnes et, par conséquent, l'étendue de l'erreur la plus probable de cette estimation est qu'il y a 68 chances sur 100 pour que la valeur soit en réalité comprise entre 99.49 et 119.17 millions de tonnes. Voici un autre exemple: prenons l'estimation des tonnes-milles des provinces de l'Atlantique aux provinces des Prairies. Selon le Tableau 3, cette

this is shown as 33 million ton-miles on Table 3. The percent standard deviation of this estimate is indicated by the letter 'e' (i.e. the percent standard deviation was 50 % or more). This is interpreted to mean that the standard deviation is greater than 17 million ton-miles, and hence that the best range of error likely to be the case for this estimate is that there is a 68 out of 100 chance that the true value falls between 16 and 50 million ton-miles.

A small number of the estimates presented in the following tables fall within the 'c' range for the percent standard deviation.

estimation est de 33 millions de tonnes. L'écart type, exprimé en pourcentage, de cette estimation est dénoté par la lettre "e" (c.-à-d. que la valeur de cet écart type est de 50 % ou plus). En d'autres termes, l'écart type est supérieur à 17 millions de tonnes-milles et par conséquent l'étendue de l'erreur la plus probable, dans le cas présent, est qu'il y a 68 chances sur 100 pour que la valeur soit en réalité comprise entre 16 et 50 millions de tonnes-milles.

Un petit nombre des estimations figurant dans les tableaux suivants font partie de la catégorie "e" de l'écart type exprimé en pourcentage.

TABLE 1. For-hire Trucking Origin and Destination Survey

TABLEAU 1. Enquête sur l'origine et la destination, entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location

Transport Revenues (All Commodities)

Recettes d'exploitation (toutes marchandises)

Origin — Origine	Destination							Within region — Dans la région	Out of region — Hors de la région
	Atlantic — Atlantique	Québec	Ontario	Prairies (1)	British Columbia — Colombie- Britannique	Total			
\$'000,000									
Atlantic — Atlantique	32.82(c)	3.41(c)	8.23(a)	.88(c)	.60(c)	45.94(b)	32.82(c)	13.12(a)	
Québec	13.18(b)	215.41(a)	112.25(a)	19.73(a)	7.39(b)	367.96(a)	215.41(a)	152.56(a)	
Ontario	22.47(a)	107.10(a)	385.91(a)	72.41(a)	31.21(a)	619.09(a)	385.91(a)	233.19(a)	
Prairies(1)	2.20(c)	15.44(a)	39.04(a)	178.60(b)	41.35(a)	276.62(a)	178.60(b)	98.03(a)	
British Columbia — Colombie-Britannique .....	.43(a)	3.36(c)	10.01(a)	42.04(a)	138.87(a)	194.71(a)	138.87(a)	55.84(a)
Total	71.10(b)	344.72(a)	555.43(a)	313.66(a)	219.41(a)	1,504.33(a)	951.61(a)	552.72(a)	

(1) Includes the Yukon and Northwest Territories. — Y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. (a), (b), (c), (d), (e) — Indicate Percent Standard Deviation. For an Explanation, see "Reliability of Estimates". — Les lettres "a", "b", "c", "d", "e", dénotent l'étendue de l'écart type. Pour explication, voir "Fiabilité des données".

TABLE 2. For-hire Trucking Origin and Destination Survey

TABLEAU 2. Enquête sur l'origine et la destination, entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location

Weight Carried (All Commodities)

Poids transporté (toutes marchandises)

Origin — Origine	Destination							Within region — Dans la région	Out of region — Hors de la région
	Atlantic — Atlantique	Québec	Ontario	Prairies (1)	British Columbia — Colombie- Britannique	Total			
tons — '000,000 — tonnes									
Atlantic — Atlantique	2.82(d)	.13(d)	.26(b)	.01(e)	... (2)	3.23(d)	2.82(d)	.40(b)	
Québec .....	.42(b)	20.77(a)	5.89(b)	.29(a)	.07(d)	27.44(a)	20.77(a)	6.68(b)
Ontario .....	.41(b)	3.65(a)	37.16(a)	1.23(b)	.46(d)	42.91(a)	37.16(a)	5.75(a)
Prairies(1) .....	.02(e)	.28(b)	.92(a)	14.44(b)	1.64(a)	17.30(b)	14.44(b)	2.86(a)
British Columbia — Colombie-Britannique .....	.01(d)	.03(c)	.12(a)	2.07(b)	16.22(a)	18.45(a)	16.22(a)	2.23(b)
Total	3.68(d)	24.86(a)	44.36(b)	18.05(b)	18.39(a)	109.33(a)	91.41(a)	17.92(a)	

(1) Includes the Yukon and Northwest Territories. — Y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. (2) Less than 1,000 tons. — Moins de 1,000 tonnes. (a), (b), (c), (d), (e) — Indicate Percent Standard Deviation. For an Explanation, see "Reliability of Estimates". — Les lettres "a", "b", "c", "d", "e", dénotent l'étendue de l'écart type. Pour explication, voir "Fiabilité des données".

TABLE 3. For-hire Trucking Origin and Destination Survey

TABLEAU 3. Enquête sur l'origine et la destination, entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location

Ton-miles (All Commodities)

Tonnes-milles (toutes marchandises)

Origin — Origine	Destination							Within region — Dans la région	Out of region — Hors de la région
	Atlantic — Atlantique	Québec	Ontario	Prairies (1)	British Columbia — Colombie- Britannique	Total			
'000,000									
Atlantic — Atlantique	411(d)	70(c)	229(a)	33(e)	5(c)	749(b)	411(d)	337(b)	
Québec	290(b)	2,829(b)	2,013(b)	528(a)	203(d)	5,864(b)	2,829(b)	3,035(b)	
Ontario	445(b)	1,478(a)	4,949(b)	1,837(a)	1,248(d)	9,957(b)	4,949(b)	5,008(a)	
Prairies(1)	41(d)	493(b)	995(a)	3,315(b)	1,048(a)	5,892(b)	3,315(b)	2,577(a)	
British Columbia — Colombie-Britannique	20(d)	101(c)	344(a)	1,327(a)	3,057(a)	4,850(a)	3,057(a)	1,793(b)	
Total	1,209(c)	4,972(a)	8,530(b)	7,040(a)	5,561(a)	27,312(a)	14,562(b)	12,750(a)	

(1) Includes the Yukon and Northwest Territories. — Y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. (a), (b), (c), (d), (e) — Indicate the Range of Percent Standard Deviation. For an Explanation see "Reliability of Estimates". — Les lettres "a", "b", "c", "d", "e", dénotent l'étendue de l'écart type. Pour explication, voir "Fiabilité des données".

TABLE 4. For-hire Trucking Origin and Destination Survey

TABLÉAU 4. Enquête sur l'origine et la destination, entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location

From Major Population Centres to All Regions (All Commodities)

De grands centres de population vers toutes les régions (toutes marchandises)

Origin — origine	Destination					Total
	Atlantic — Atlantique	Québec	Ontario	Prairies (1)	British Columbia — Colombie- Britannique	
	'000					
Montréal:						
Revenue — Recettes	9,165(a)	98,640(a)	79,588(a)	16,814(a)	5,598(c)	209,805(a)
Tons — Tonnes	219(u)	7,118(a)	3,456(a)	238(a)	45(e)	11,075(a)
Ton-miles — Tonnes-milles	135,253(a)	1,054,477(a)	1,009,520(a)	419,553(a)	130,567(e)	2,749,370(a)
Toronto:						
Revenue — Recettes	13,459(b)	43,995(a)	152,092(a)	35,519(a)	15,344(a)	260,409(a)
Tons — Tonnes	230(b)	1,438(a)	11,785(b)	525(a)	163(a)	14,141(b)
Ton-miles — Tonnes-milles	243,666(b)	530,365(a)	1,283,105(a)	907,189(a)	453,766(a)	3,418,091(a)
Winnipeg:						
Revenue — Recettes	281(d)	7,955(a)	21,597(a)	30,843(b)	4,580(c)	65,256(a)
Tons — Tonnes	2(e)	150(b)	608(a)	1,358(b)	76(c)	2,193(a)
Ton-miles — Tonnes-milles	4,125(e)	214,200(b)	459,091(a)	445,445(b)	108,870(c)	1,231,731(a)
Edmonton:						
Revenue — Recettes	862(c)	4,366(d)	4,554(a)	35,729(b)	14,389(b)	59,901(a)
Tons — Tonnes	7(d)	77(d)	86(b)	2,876(c)	500(b)	3,546(b)
Ton-miles — Tonnes-milles	22,474(d)	174,338(d)	188,972(b)	715,291(c)	289,148(b)	1,390,222(a)
Vancouver:						
Revenue — Recettes	247(b)	2,670(d)	8,905(a)	27,449(b)	71,271(a)	110,542(a)
Tons — Tonnes	5(d)	33(d)	104(a)	817(a)	5,552(a)	6,511(a)
Ton-miles — Tonnes-milles	17,476(d)	94,732(d)	292,376(a)	691,842(a)	828,910(a)	1,925,336(a)

(1) Includes the Yukon and Northwest Territories. — Y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.
 (a), (b), (c), (d), (e) — Indicate the range of percent standard deviation. For an explanation see "Reliability of Estimates". —
 les lettres "a", "b", "c", "d", "e", dénotent l'étendue de l'écart type. Pour explication, voir "Fiabilité des données".

TABLE 5. For-hire Trucking Origin and Destination Survey

TABLÉAU 5. Enquête sur l'origine et la destination, entreprises de camionnage pour compte d'autrui ou en location

To Major Population Centres From Each Region (All Commodities)

Vers grands centres de population de chaque région (toutes marchandises)

Destination	Origin - Origine					Total
	Atlantic - Atlantique	Québec	Ontario	Prairies (1)	British Columbia - Colombie- Britannique	
	'000					
Montreal:						
Revenue - Recettes	2,379(a)	57,033(c)	64,282(a)	13,220(a)	3,233(c)	140,147(a)
Tons - Tonnes	89(c)	8,474(d)	2,486(a)	244(b)	34(c)	11,327(d)
Ton-miles - Tonnes-milles	50,350(a)	1,246,904(a)	922,969(a)	417,364(b)	98,914(c)	2,736,501(a)
Toronto:						
Revenue - Recettes	4,733(b)	46,521(a)	95,854(a)	15,704(b)	7,287(a)	170,098(a)
Tons - Tonnes	170(c)	1,867(a)	13,032(a)	314(b)	92(a)	15,475(a)
Ton-miles - Tonnes-milles	147,965(a)	738,784(b)	1,136,594(a)	511,888(a)	260,136(a)	2,795,367(a)
Winnipeg:						
Revenue - Recettes	271(c)	7,520(a)	24,946(b)	11,151(a)	5,836(a)	49,724(a)
Tons - Tonnes	1(c)	149(b)	604(c)	825(c)	129(b)	1,708(a)
Ton-miles - Tonnes-milles	1,681(a)	213,778(b)	586,506(a)	288,618(a)	180,879(b)	1,271,462(a)
Edmonton:						
Revenue - Recettes	207(d)	5,286(a)	17,501(a)	15,576(d)	10,864(a)	49,434(b)
Tons - Tonnes	1(d)	63(a)	232(a)	1,842(e)	439(a)	2,577(d)
Ton-miles - Tonnes-milles	1,529(a)	142,708(a)	514,275(a)	383,033(a)	296,061(a)	1,337,606(a)
Vancouver:						
Revenue - Recettes	103(d)	5,221(d)	21,717(b)	17,212(a)	27,664(a)	71,918(a)
Tons - Tonnes .....	... (2)	56(e)	230(b)	530(b)	3,664(a)	4,481(a)
Ton-miles - Tonnes-milles	1,026(d)	163,349(a)	641,686(a)	433,350(a)	356,986(a)	1,596,396(a)

(1) Includes the Yukon and Northwest Territories. - Y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

(2) Less than 1,000 tons. - Moins de 1,000 tonnes.

(a), (b), (c), (d), (e) - Indicate the range of percent standard deviation. For an explanation see "Reliability of Estimates". - Les lettres "a", "b", "c", "d", "e", désignent l'étendue de l'écart type. Pour explication, voir "Fiabilité des données".

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010704751