



Statistics
Canada

Statistique
Canada

service bulletin

bulletin de service

STATISTICS CANADA
STATISTIQUE CANADA

AUG 27 1975

LIBRARY BIBLIOTHÈQUE

Road transport

For further information write to
Transportation and Communications Division
Ottawa, K1A 0V5 Phone (613) 996-9274

Transport routier

Pour de plus amples renseignements prière de vous adresser
à la Division des transports et des communications
Ottawa, K1A 0V5 ou composer (613) 996-9274

NOT FOR LOAN
NE S'EMPRUNTE PAS

Vol. 4, No. 9

FOR-HIRE TRUCKING SURVEY - 1973

(Truck Commodity Origin and Destination Survey)

Background

For the past four years the Transportation and Communications Division of Statistics Canada has been developing a For-hire Trucking Survey (Commodity Origin and Destination Survey). The underlying objective of this survey is to provide information on the domestic intercity movements of goods by Canada's regulated for-hire trucking industry. The data collected to satisfy this objective are: origins and destinations of shipments, commodities carried, weights of goods and revenue received from their transport.

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

The information collected serves four basic requirements:

- (1) to measure the volume of domestic trade transported by regulated "for-hire" carriers provincially and inter-provincially;
- (2) to aid in the assessment of the industrial growth rate reflected by this activity, and to provide information on regional development;
- (3) to assist in transportation studies, particularly in transportation planning and;
- (4) to support the presentation of briefs, submissions and other inquiries to regulatory authorities and commissions.

This Service Bulletin presents the most significant findings from the 1973 survey in the five tabular formats listed below:

- (1) Estimated transport revenue earned on the movement of goods from province and territory of origin to province and territory of destination,

August - 1975 - Août
5-3509-544

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI ET EN LOCATION - 1973

(Enquête sur l'origine et la destination des marchandises du transport routier)

Renseignements généraux

Au cours des quatre dernières années, la Division des transports et des communications de Statistique Canada a établi une enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location (enquête sur l'origine et la destination des marchandises du transport routier). L'objectif de base de cette enquête est de fournir des renseignements sur les mouvements intérieurs de biens entre villes par les soins de l'industrie canadienne réglementée du transport routier pour compte d'autrui et en location. Les données recueillies afin de réaliser cet objectif portent sur l'origine et la destination des expéditions, les marchandises transportées, le poids des biens acheminés et les recettes au titre de ce transport.

Les demandes visant cette information ont émané d'un grand nombre de sources, qu'il s'agisse des ministères intéressés par le commerce, des agents des transports des paliers fédéral et provinciaux, des transporteurs, des universités et des conseils ou des nombreux autres organismes, associations et particuliers qu'intéresse le secteur des transports.

Les renseignements recueillis servent à :

- (1) mesurer le volume des marchandises du commerce intérieur transportées dans les provinces et entre celles-ci par les transporteurs régis pour compte d'autrui et en location;
- (2) faciliter la détermination du taux de croissance industrielle dont témoigne cette activité et procurer des données sur l'expansion régionale;
- (3) faire des études sur les transports et notamment à planifier l'activité de ce secteur;
- (4) étayer la présentation de mémoires, de communications et de demandes aux organes et commissions de réglementation.

Ce bulletin de service présente les principales constatations de l'enquête de 1973 dans les cinq grands tableaux énumérés ci-après:

- (1) Recettes estimatives de transport gagnées au titre du mouvement de biens de la province ou du territoire d'origine à la province ou territoire de destination;

- (2) Estimated tonnage carried from province and territory of origin to province and territory of destination,
- (3) Estimated ton-miles generated on shipments from province and territory of origin to province and territory of destination,
- (4) Type of commodities transported in relation to total transportation revenue earned, tonnages carried and ton-miles performed,
- (5) Transportation revenue, tonnages and ton-miles by specific mileage blocks.

Other tabulations and analysis may be made available upon request from the Surface Transportation Section (613-996-9276) Transportation and Communications Division of Statistics Canada, Ottawa K1A 0V5.

Comparability between Years

The results of the 1973 survey should not be compared with previous years as changes in survey objectives, an improved survey universe, larger sample size and more effective sampling procedures preclude year-to-year survey comparability. Table 1 below summarizes these changes:

- (2) Nombre estimatif de tonnes transportées de la province ou territoire d'origine à la province ou territoire de destination;
- (3) Nombre estimatif de milles-tonnes pour les expéditions de la province ou territoire d'origine à la province ou territoire de destination;
- (4) Genre de marchandises transportées par rapport aux recettes totales gagnées au titre du transport, au nombre de tonnes transportées et aux milles-tonnes réalisés;
- (5) Recettes de transport, nombre de tonnes et milles-tonnes selon certains blocs numériques de milles.

On peut se procurer d'autres totalisations et analyses en faisant la demande à la Section des transports de surface (613-996-9276), Division des transports et des communications, Statistique Canada, Ottawa K1A 0V5.

Comparabilité entre années

Les résultats de l'enquête de 1973 ne devraient pas être comparés à ceux des enquêtes des années précédentes puisque des changements d'objectifs d'enquête, une amélioration de l'univers d'observation, l'accroissement de la taille de l'échantillon et un relèvement de l'efficacité des procédures d'échantillonnage ont rendu vaines de telles comparaisons. Le tableau 1 ci-dessous résume ces changements.

TABLE 1. Factors Affecting the Comparability of the For-Hire Trucking Survey Results Over Time

TABLEAU 1. Facteurs influant sur la comparabilité dans le temps des résultats de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location

Factors - Facteurs	Survey years - Années d'enquête			
	1970	1971	1972	1973
Survey universe - Univers de l'enquête.				
General - Facteurs généraux.	Incomplete list of regulated motor carriers - Liste incomplète des transporteurs routiers régis.	Same as 1970 - Comme en 1970.	An updated list of regulated motor carriers was obtained from the provincial regulatory agencies - Une liste à jour des transporteurs routiers régis a été obtenue des organismes provinciaux de réglementation.	A further updated and better-defined universe of regulated motor carriers. This universe is based on the DATA SHEET Survey(1) - Un univers plus à jour encore et mieux défini des transporteurs routiers régis. Cet univers est fondé sur les résultats de l'enquête par FEUILLE DE DONNEES(1).
Exclusions	Rail express companies, air express companies, and carriers earning less than \$100,000 from trucking - Sociétés de messageries ferroviaires et aériennes et transporteurs gagnant moins de \$100,000 au titre du transport routier de marchandises.	Same as 1970 - Comme en 1970.	Rail express companies, air express companies, and carriers earning less than \$100,000 annually from intercity trucking - Sociétés de messageries ferroviaires et aériennes et transporteurs gagnant moins de \$100,000 par an au titre du transport routier interurbain de marchandises.	Rail and air express, armoured and messenger service carriers, and carriers earning less than \$100,000 annually from intercity trucking - Messageries ferroviaires et aériennes, transporteurs par véhicules blindés et par service de messagers et transporteurs gagnant moins de \$100,000 par an au titre du transport routier interurbain de marchandises.

See footnote(s) at end of table. - Voir renvoi(s) à la fin du tableau.

TABLE 1. Factors Affecting the Comparability of the For-Hire Trucking Survey Results Over Time - Continued

TABLERAU 1. Facteurs influant sur la comparabilité dans le temps des résultats de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location - suite

Factors - Facteurs	Survey years - Années d'enquête			
	1970	1971	1972	1973
Sample size(2) (No. of shipments sampled) - Taille de l'échantillon(2) (Nombre de livraisons échantillonnées).	150,000 shipments - 150,000 expéditions.	225,000 shipments - 225,000 expéditions.	213,800 shipments - 213,800 expéditions.	225,000 shipments - 225,000 expéditions.
Data Base(2) (No. of shipments used for tabulation purposes) - Base de données(2) (Nombre de livraisons qui ont servi aux totalisations).	90,906 shipments(3) - 90,906 expéditions.	102,002 shipments - 102,002 expéditions.	123,136 shipments - 123,136 expéditions.	133,934 shipments - 133,934 expéditions.
Survey objectives - Objectifs de l'enquête.	To measure domestic intercity origin and destination traffic movements of goods by the total Canadian for-hire trucking industry - Mesurer les mouvements (origine et destination) intérieurs de marchandises entre villes par les soins de l'ensemble de l'industrie du transport routier pour compte d'autrui et en location.	Same as 1970 - Comme en 1970.	To measure domestic intercity origin and destination traffic movements of goods by Canadian domiciled for-hire carriers earning \$100,000 or more annually from intercity trucking - Mesurer les mouvements (origine et destination) de biens entre villes par les soins de transporteurs pour compte d'autrui et en location domiciliés au Canada et gagnant \$100,000 et plus par an au titre du transport routier interurbain de marchandises.	Same as 1972 - Comme en 1972.
Tabular output - Totalisations (tableaux) produites.	Tabulations to be provided for the five economic regions of Canada, namely the Atlantic provinces, Quebec, Ontario, the Prairies including the Territories, British Columbia - Totalisations produites pour les cinq régions économiques du Canada, à savoir les provinces de l'Atlantique, le Québec, l'Ontario, les Prairies (Territoires compris) et la Colombie-Britannique.	Same as 1970 - Comme en 1970.	Same as 1970 - Comme en 1970.	Tabulations to be provided for eight economic disaggregations of the Canada total, namely, Newfoundland, the Maritimes, Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta including the Northwest Territories, British Columbia including the Yukon - Totalisations produites pour huit éléments de désagrégation économique du total pour le Canada, à savoir Terre-Neuve, les Maritimes, le Québec, l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta (Territoires du Nord-Ouest compris) et la Colombie-Britannique (Yukon compris).

See footnote(s) at end of table. - Voir renvoi(s) à la fin du tableau.

TABLE 1. Factors Affecting the Comparability of the For-Hire Trucking Survey Results Over-Time - Concluded

TABLEAU 1. Facteurs influant sur la comparabilité dans le temps des résultats de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location - fin

Factors - Facteurs	Survey years - Années d'enquête			
	1970	1971	1972	1973
Stratification variables - Variables de stratification.	Region of Document storage location, Common vs contract carrier, Total transportation revenue, Proximity to Statistics Canada Regional Office - Région du lieu de dépôt des documents, Transporteurs publics/transporteurs à forfait, Recettes totales de transport, Proximité du bureau régional de Statistique Canada.	Same as 1970 - Comme en 1970.	Region of Document storage location, Common vs contract carrier, Intercity transport revenue, Proximity to Statistics Canada Regional Office - Région du lieu de dépôt des documents, Transporteurs publics/transporteurs à forfait, Recettes au titre du transport interurbain, Proximité du bureau régional de Statistique Canada.	Area of operation, Type of commodities carried, Intercity transport revenue - Région d'exploitation, Genre de marchandises transportées, Recettes au titre du transport interurbain.

- (1) The DATA SHEET survey (1972) was a special industry profiling survey, the objective of which was to measure and analyse the economic structure and importance of the Canadian for-hire trucking industry. From information provided by the survey, an accurate and up-to-date register of motor-carrier undertakings has been developed. - L'enquête par FEUILLE DE DONNÉES (1972) est une enquête spéciale d'établissement de profils industriels qui visait à mesurer et à analyser la structure et l'importance économiques de l'industrie canadienne du transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location. À l'aide des renseignements fournis par cette enquête, on a constitué un registre exact et à jour des entreprises de transport routier.
- (2) The difference between the sample size and the data base represents those shipments which, according to the concepts of the survey, are out-of-scope. These include international and local shipments, and those shipments which represent theoretical duplications such as interlines. - La différence entre la taille de l'échantillon et la base de données vise les expéditions qui ne satisfont pas aux concepts de l'enquête; il s'agit des expéditions internationales et locales et de celles qui représentent un double compte théorique, les expéditions de transfert (assurées par plus d'un transporteur) par exemple.
- (3) Due to the correctional procedures undertaken in 1970, the resultant data base has a disproportionately larger number of valid records than expected, based on current experience. - À cause des procédures de correction auxquelles on a eu recours en 1970, la base de données obtenue présente un nombre d'enregistrements valables qui dépasse excessivement celui que l'on avait prévu, d'après l'expérience acquise.

The 1973 data are of better quality than any of the previous years because of a more up-to-date and better-defined universe, more precise survey objectives, improved methodology, larger sample size and increased data base.

It should be noted that from a methodological viewpoint the survey design was always considered to be dynamic rather than static. This means that while the approach taken precludes year-to-year comparability, in general each year in isolation is representative of the body of knowledge accumulated to date.

The survey reached the end of its dynamic growth period in the 1973 survey year. Users can expect to use future years tabulations in comparison with 1973.

Scope of the 1973 Survey

With reference to the 1973 tabulations the following characteristics define those firms or shipments which, according to survey concepts, are out-of-scope.

Exclusions from the Survey Universe:

- (1) Carriers earning less than \$100,000 annually from intercity movements of freight,

Les données de 1973 sont d'une qualité supérieure à celle des données de toutes les autres années grâce à un univers plus à jour et mieux défini, des objectifs d'enquête plus précis, de meilleures méthodes, une taille d'échantillon plus importante et une base de données accrue.

Il convient de noter que, du point de vue méthodologique, le plan d'enquête a toujours été considéré comme dynamique et non pas statique. Ainsi, bien que l'angle d'approche adopté écarte toute comparabilité d'une année à l'autre, les données de chacune des années prises isolément représentent bien en général la somme des connaissances accumulées jusque-là.

L'année d'enquête 1973 a vu la période (dynamique) de croissance de l'enquête parvenir à son terme. Les utilisateurs pourront donc rapprocher directement les totalisations des années à venir de celles de 1973.

Portée de l'enquête de 1973

En ce qui concerne les totalisations de 1973, les caractéristiques suivantes définissent les entreprises ou les livraisons qui, suivant les concepts de l'enquête, ne sont pas visées par cette dernière.

Éléments exclus de l'univers de l'enquête:

- (1) Transporteurs gagnant moins de \$100,000 par an au titre du transport interurbain de marchandises,

- (2) Strictly local carriers (operating in less than a 16 miles radius),
- (3) Rail- and air-express companies,
- (4) Armoured carriers,
- (5) Messenger service carriers,
- (6) Carriers whose main activity is not for-hire trucking,
- (7) Unregulated for-hire and private trucking firms,
- (8) Truck rental firms as well as brokers,
- (9) Carriers domiciled outside Canada.

Exclusions from the Tabulations:

- (1) International shipments,
- (2) Local shipments,
- (3) Interline duplications,
- (4) Non-reference year shipments,
- (5) Van-line duplicate shipments.

Survey Methodology

There were numerous alternatives considered for collecting data on the for-hire trucking industry. Because of the multitude of firms, the expense and work associated with obtaining the information on a total company basis, it was decided that a stratified sampling of both firms and shipping documents should be taken.

The basic design of the survey is a two-stage twice-replicated systematic sample with probability proportional to size. The first stage is a twice-replicated systematic sample with probability proportional to size to identify the location of sample units of \$10,000 revenue. The second stage is a systematic sample of 100 shipping documents filed in a motor carrier's shipping document file for the reference year.

The population for the first stage of the sample is based on the yearly updates from the survey itself and the list of the provincially regulated carriers. Each carrier's operation is stratified according to the stratification variables. Each company was assigned a number of workloads (one workload being equivalent to a sample of a hundred shipments) according to the size of the company. From each stratum, a random sample of these workloads was drawn.

The second stage of the sample is drawn by members of Statistics Canada's Field Division from the shipping document file of the sampled carriers. That is, the sample design consists of drawing a probability sample of a firm's shipping documents which could be probills, bills of lading, invoices, manifests, or trip reports for the reference calendar year.

Data Collection and Processing

The following outlines the procedures involved in collecting data in the offices of the trucking firms and the production of the tabular statistics in this publication.

Data were recorded on the Transcription Form which contained such information as shipment identification, origin and destination of the shipment, description of the commodity, weights of commodities carried, revenues earned, and various descriptive codes to assist in the computer system. A second document, the Control Form, was used to record the numeric details of the sampling scheme used for a

- (2) Transporteurs strictement locaux (dont l'activité n'atteint pas un rayon de 16 milles),
- (3) Sociétés de messageries ferroviaires et aériennes,
- (4) Transporteurs par véhicules blindés,
- (5) Transporteurs par service de messagers,
- (6) Transporteurs dont le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location ne constitue pas la principale activité,
- (7) Entreprises non régies de transport routier pour compte d'autrui et en location et transporteurs routiers privés (non régis),
- (8) Entreprises de location de camions (intermédiaires compris),
- (9) Transporteurs domiciliés à l'extérieur du Canada.

Éléments exclus des totalisations:

- (1) Expéditions internationales,
- (2) Expéditions locales,
- (3) Expéditions assurées par plus d'un transporteur (de transfert) faisant l'objet d'un double compte,
- (4) Expéditions ne se rattachant pas à l'année de référence,
- (5) Expéditions par "Van-liné" comptées en double.

Méthodologie de l'enquête

De nombreuses possibilités ont été étudiées pour collecter des données sur l'industrie du transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location. Étant donné le grand nombre de ces entreprises, les dépenses et le travail qui seraient nécessaires pour recueillir des renseignements sur la totalité des sociétés, on a décidé de choisir un échantillon stratifié des entreprises et de leurs documents d'expédition.

Essentiellement, l'enquête s'est effectuée en deux étapes systématiques répétées, la probabilité de sélection étant proportionnelle à la taille de l'entreprise. Dans la première étape, l'échantillon systématique redoublé comporte une probabilité proportionnelle à la taille afin de pouvoir localiser les unités d'échantillon présentant des recettes \$10,000. La seconde étape consiste en un échantillon systématique de 100 documents d'expédition classés dans les dossiers d'une entreprise de transporteurs routiers pour l'année de référence.

La population visée par le premier degré de l'échantillon provient des mises à jour annuelles de l'enquête et de la liste des transporteurs sous régis provinciale. L'activité de chaque transporteur est stratifiée selon certaines variables. On a attribué aux sociétés un nombre de tâches (une tâche équivalant à un échantillon de cent expéditions) en se fondant sur la taille de chacune. On a ensuite tiré de chaque strate un échantillon au hasard de ces tâches.

Des membres de la Division des opérations régionales se sont occupés d'élaborer l'échantillon au second degré à partir du dossier des documents d'expédition des transporteurs échantillonnés. Ainsi, l'échantillon probabiliste s'est composé des documents d'expédition, par ex., bordereaux d'envoi, connaissements, factures, manifests et feuilles de route, pour l'année civile de référence.

Collecte et dépouillement des données

Voici très précisément la méthode utilisée pour la collecte des données dans les bureaux des entreprises de transport routier et pour l'établissement des tableaux statistiques publiés dans le présent bulletin.

Les renseignements ont été inscrits sur la Formule de transcription qui contenait des indications sur l'identification de l'expédition, l'origine et la destination du voyage par camion, le poids des marchandises transportées, les recettes et divers codes descriptifs destinés à faciliter le travail de l'ordinateur. Une seconde formule, la Formule de contrôle, a servi à indiquer les détails numériques de la méthode d'échantillonnage utilisée pour chaque tâche. Par

particular workload. Later in the processing cycle, the computer system used this information in the computation of a factor (or weight) by which the sampled data on the Transcription Form was multiplied and accumulated to obtain an estimate of commodity movement.

Both forms were sent from the Regional Offices of Statistics Canada to Ottawa where the information was registered and processed by computer. Firstly, the data were edited by a computer program which rejected any data that were inconsistent, for subsequent manual correction and resubmission. The "good" data proceeded further in the computer system to the "coding" stage. In the coding stage, numeric codes were assigned automatically to each valid origin, destination and commodity name. This was done by comparing a particular name against a "library" on magnetic tape until the same name was found. When a match was found the corresponding code was assigned to the data. If a particular name was not found, it was added to the library manually, with a corresponding code, so that it could be utilized on the next match. Mileages were obtained from another computer library program which gave distances between specific cities. Where a mileage could not be found in the library, it was computed by a formula using latitudes and longitudes of the terminals. The use of libraries eliminated tedious and expensive clerical coding, and provided greater coding consistency by reducing human error.

When the data were coded and edited as far as possible, they passed into the "imputation" stage. This consisted of another computer program which filled in any information not available to the enumerator in the field. For example, if there were a weight and a rate stated, the revenue could be computed. However, if such straight calculation could not provide the missing information, the computer supplied an estimate of the likeliest value, taking into account the other information recorded for this shipping document or the information on other similar documents.

All records were "weighted up" to accommodate the fact that not all shipments were sampled in the survey. "Non-selected" data, such as local trips, United States origins and destinations, and rentals, among others, were eliminated by the computer. The remaining "good" records were then sorted and accumulated by the computer to produce the data published in this Bulletin.

Computation of Estimates

Estimates of revenues were made by multiplying the actual revenue shown on the record for each shipment by the reciprocal of the sampling fraction for that shipment, and aggregating the expanded values. For instance:

If only one firm were selected from a particular stratum at the rate of 1 in 5 and shipments within that firm were drawn at the rate of 1 in 20, the sum of revenues for all shipments in the firm would be multiplied by 100 (that is, 5 times 20) to yield an estimate of total revenue earned for the stratum in question. Weight in pounds was similarly calculated. The total weight in pounds was then divided by 2,000 to obtain total tons shipped. Ton-mile estimates were determined by multiplying the weight shown in pounds on the record by the distance shipped, expanding this product by the corresponding factor weights and then dividing by 2,000 to obtain ton-miles.

Reliability of Data

Errors may occur at almost every phase of a

la suite, au cours du dépouillement, le système d'ordinateur a utilisé ces renseignements pour calculer un facteur (ou pondération) par lequel on a multiplié les données du sondage inscrites sur la Formule de transcription afin d'obtenir une estimation du mouvement des marchandises.

Les bureaux régionaux ont expédié les deux formulaires à Statistique Canada (à Ottawa) qui a inscrit les renseignements et les a dépouillés par ordinateur. Les données ont d'abord été vérifiées par un programme d'ordinateur qui a rejeté toutes les données inconsistantes afin qu'elles soient corrigées manuellement puis réintroduites dans l'ordinateur. Les "bonnes" données sont ensuite passées au stade du "codage". À l'étape du codage, des codes numériques ont été attribués à chaque nom de lieu d'origine et de destination et à chaque nom de marchandise. Ce travail a été effectué en comparant chaque nom à une "liste" de noms sur bande magnétique jusqu'à ce que le même nom y soit trouvé. Le code correspondant était alors attribué aux données. Si un nom n'était pas trouvé, on l'ajoutait à la bandethèque, accompagné d'un code correspondant, afin de pouvoir l'utiliser au rapprochement suivant. Une autre bandethèque fournissait le nombre de milles, c'est-à-dire les distances entre les villes. Lorsque la bande ne contenait pas le millage recherché, celui-ci était calculé à l'aide d'une formule utilisant les latitudes et longitudes des points de départ et d'arrivée. L'utilisation de bandethèques a éliminé le travail fastidieux et dispendieux de codage par les commis et a permis un codage plus homogène en réduisant l'erreur humaine.

Une fois terminés le codage et le contrôle des données, celles-ci sont passées au stade de "l'imputation". Il s'agit de calculer, par un autre programme d'ordinateur, tous les renseignements dont n'avait pu disposer l'interviewer sur le terrain, par exemple, si un poids et un tarif étaient inscrits, on pouvait calculer les recettes. Toutefois, si ce calcul direct ne pouvait fournir les renseignements manquants, l'ordinateur fournissait une estimation de la valeur la plus probable, en tenant compte des autres renseignements fournis par ce document d'expédition ou par d'autres documents semblables.

Tous les chiffres ont été "pondérés" pour tenir compte du fait que toutes les entreprises n'avaient pas été échantillonnées lors de l'enquête. Les données "non choisies", tels les voyages locaux, les voyages à destination et en provenance des États-Unis et les locations, ont été éliminées par l'ordinateur. Les autres "bons" renseignements ont alors été triés et compilés par l'ordinateur afin de produire les données publiées dans le présent bulletin.

Calcul des estimations

Les estimations des recettes ont été obtenues en multipliant la recette réelle inscrite sur les documents de chaque expédition par l'inverse de la fraction d'échantillonnage appliquée à cette expédition et en réunissant toutes les valeurs trouvées; par exemple:

Si une entreprise seulement a été choisie au sein d'une strate, au taux de 1 sur 5, et que les expéditions de cette entreprise ont été choisies au taux de 1 sur 20, la somme des recettes de toutes les expéditions de l'entreprise sera multipliée par 100 (c'est-à-dire 5 fois 20) afin d'obtenir une estimation des recettes totales de la strate en question. Le poids en livres a été calculé de la même façon. Le poids total en livres a ensuite été divisé par 2,000 afin d'obtenir le poids total des expéditions en tonnes. L'estimation des tonnes-milles a été établie en multipliant le poids inscrit en livres dans les dossiers par la distance parcourue, appliquant à la marchandise les coefficients de pondération correspondants, et en divisant le chiffre obtenu par 2,000 afin d'obtenir l'estimation en tonnes-milles.

Fiabilité des données

Des erreurs peuvent se produire à presque toutes les

survey's operations - interviewers may misunderstand instructions; respondents may make errors in answering questions; shipping documents may be incomplete or incorrect; and errors may be introduced into the processing and tabulation of data. All such errors are called 'non-sampling' errors. While some of the non-sampling errors will usually balance out over a large number of observations, systematically occurring errors will contribute to biases. In the For-hire Trucking Survey, 1973 non-sampling errors have been reduced to a minimum by intensive training of field personnel, by the stringent design of standard sampling plans, and by careful control of the various processing operations.

However, had a complete census by interview rather than a sample of shipping documents been employed to obtain the data on Canada's for-hire trucking industry, a different set of figures would have been obtained despite the fact that the same questionnaires, interviewers and processing techniques had been used in both instances. This discrepancy is known as the "sampling error" of the estimates. The sampling error, expressed as a percentage of the estimate to which it refers is not identical for all estimates; of any two estimates, the larger one will probably have the smaller per cent sampling error; 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 per cent sampling error.

The sampling error 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, although it does not reflect any systematic biases in the data. The chances are approximately 68 out of 100 that the difference between an estimate (based on the sample) and the corresponding census figure will be less than the standard deviation; the chances are approximately 95 out of 100 that the difference will 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 percentages of the estimates, have been given letter codes indicative of the range of the deviation. The letter "a" indicates that the standard deviation is smaller than 10.0% of the estimate; the letter "b" indicates that the standard deviation is between 10.0% and 19.9% of the estimate and so on, as shown in Table 2 below:

TABLE 2. Alphabetic Designation of Percent Standard Deviation

TABLEAU 2. Représentation littérale de l'écart type exprimé en pourcentage

Alphabetic indicator Code littéral	Standard Deviation Écart type exprimé en pourcentage
a	0.0% to/à 9.9%
b	10.0% to/à 19.9%
c	20.0% to/à 29.9%
d	30.0% to/à 49.9%
e	50.0% or more - et plus

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 incorrèts et des erreurs peuvent se glisser lors de l'exploitation ou de la totalisation des données. Toutes ces erreurs s'appellent des erreurs "d'observation". Certaines s'annuleront toutefois après un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques engendrent des biais. Dans l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location, 1973, on a réduit le nombre d'erreurs d'observation par une formation intensive du personnel sur le terrain, par l'élaboration rigoureuse de plans d'échantillonnage uniformes et par le contrôle des diverses phases de l'exploitation des données.

Si on avait toutefois entrepris un dénombrement complet avec interviewers plutôt qu'un échantillonnage des documents d'expédition et des entreprises afin d'obtenir des données sur l'industrie du transport routier de marchandises pour compte d'autrui et en location au Canada, on aurait obtenu des chiffres différents même si l'on avait utilisé les mêmes questionnaires, interviewers et méthodes d'exploitation dans les deux cas. Cette différence s'appelle "erreur d'échantillonnage" des estimations. L'erreur d'échantillonnage, exprimée en pourcentage de l'estimation visée, n'est pas la même pour toutes les estimations; de deux estimations quelconques, la plus forte comporte vraisemblablement la plus faible erreur d'échantillonnage; de deux estimations du même ordre, celle qui porte sur la caractéristique la plus uniformément répartie dans tout le pays présente ordinairement le pourcentage le moins élevé d'erreur due à l'échantillonnage.

L'erreur d'échantillonnage 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 d'observation, mais il ne reflète pas les erreurs systématiques ou biais. Il y a une probabilité de 68 % que la différence entre une estimation (fondée sur un échantillon) et le chiffre réel correspondant sera inférieure à l'écart type. Il y a une probabilité d'environ 95 % que la différence sera moins de deux fois l'écart type et d'environ 99 % qu'elle sera moins de deux fois et demie l'écart type.

Dans le présent bulletin, on a donné aux écarts types des estimations, exprimés en pourcentages des estimations, des codes littéraux pour indiquer l'étendue de l'écart. La lettre "a" signifie que l'écart type est inférieur à 10.0 % de l'estimation, la lettre "b" signifie que l'écart type est compris entre 10.0 % et 19.9 % de l'estimation, et ainsi de suite, comme l'indique le tableau 2 ci-dessous:

Other Notes

The estimates of revenue shown in this report are based upon the cost of the transportation service which was incurred by the shipper. However, under the authority of the Atlantic Region Freight Assistance Act, subsidies are paid on the basis of specific shipments from and within the "select territory". Thus, the revenue data contained in this report will, in some cases, be less than the transportation revenue actually earned by the carriers qualifying for these subsidies.

Notes supplémentaires

Les estimations des recettes figurant dans ce bulletin se fondent sur le coût du service de transport supporté par l'expéditeur. Cependant, la Atlantic Region Freight Assistance Act prévoit le versement de subsides calculés en fonction de certaines expéditions en provenance et à l'intérieur du "territoire choisi". C'est pourquoi, dans certains cas, les données sur les recettes présentées dans ce bulletin seront inférieures aux recettes réelles des transporteurs admissibles à ce régime d'aide.

TABLE 1. Estimated Transport Revenues Earned on the Movement of Goods from Province and Territory of Origin to Province and Territory of Destination

TABLEAU 1. Recettes estimatives de transport gagnées au titre du mouvement de biens de la province ou du territoire d'origine à la province ou territoire de destination

Destination Origin - Origine	Nfld. — T.-N.	P.E.I. — Î. P.-É.	N.S. — N.-É.	N.B. — N.-B.	Qué.	Ont.	Man.
	Newfoundland - Terre-Neuve	3,236,030(a)	46,731(e)	684,561(e)	119,236(d)	165,179(e)	609,461(a)	132,345(e)
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	167,554(c)	235,510(e)	338,417(c)	147,151(a)	115,835(a)	662,048(b)	25,246(e)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1,558,235(c)	742,066(b)	14,552,123(a)	5,028,027(a)	2,245,076(b)	1,694,314(d)	230,239(c)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,434,371(b)	1,095,209(a)	7,796,962(a)	10,464,401(a)	4,585,940(a)	2,909,723(a)	356,370(d)
Québec	767,651(c)	894,652(d)	6,788,465(a)	11,211,890(a)	189,724,160(a)	79,635,744(a)	6,090,287(d)
Ontario	940,609(b)	949,456(e)	9,333,772(b)	7,931,053(a)	80,502,064(a)	331,996,672(a)	19,852,976(a)
Manitoba	37,518(d)	65,393(e)	195,432(e)	490,299(a)	4,247,222(a)	14,855,912(c)	14,154,791(a)
Saskatchewan		8,177(e)	193,246(a)	90,595(e)	1,014,215(b)	2,886,656(d)	5,824,836(b)
Alberta	98,349(e)		620,170(e)	244,437(a)	6,029,567(b)	11,735,339(a)	5,259,618(a)
British Columbia - Colombie-Britannique	23,355(e)		404,831(c)	206,865(d)	2,753,581(a)	8,375,014(d)	3,657,328(a)
Yukon							379(e)
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					328,356(e)	15,514(e)	74,425(e)
Total	8,263,672(a)	4,037,194(a)	40,907,979(b)	35,933,954(a)	291,711,195(a)	455,376,397(a)	55,658,840(a)
	Sask.	Alta. — Alb.	B.C. — C.-B.	Yukon	N.W.T. — T. N.-O.	Total	
Newfoundland - Terre-Neuve	28,571(e)		201,659(b)		9,185(e)	5,232,958(b)	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard		44,302(e)				1,736,063(b)	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	28,534(e)	426,080(e)	494,113(d)		19,267(e)	27,018,074(a)	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	71,659(d)	430,315(d)	163,234(e)			29,308,184(a)	
Québec	1,208,075(c)	5,783,426(b)	8,070,359(a)	19,152(c)	57,541(b)	310,251,402(a)	
Ontario	6,521,937(b)	22,681,184(b)	24,846,480(a)	98,612(c)	239,087(e)	505,893,902(a)	
Manitoba	10,305,939(b)	7,658,094(a)	4,856,935(c)	87,850(e)	92,347(e)	57,047,732(a)	
Saskatchewan	17,239,520(a)	7,346,505(a)	2,407,099(d)	67,264(d)	98,542(c)	37,176,655(a)	
Alberta	8,159,289(a)	68,158,064(a)	30,763,616(a)	3,451,857(a)	10,673,705(d)	145,194,011(a)	
British Columbia - Colombie-Britannique	3,665,245(b)	21,401,936(a)	103,843,072(a)	3,443,753(c)	524,653(d)	148,299,633(a)	
Yukon		249,247(e)	362,121(d)	8,750,872(a)		9,362,619(a)	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest		1,088,636(d)	51,556(d)		158,199(b)	1,716,686(e)	
Total	47,228,769(a)	135,267,789(a)	176,060,244(e)	15,919,360(a)	11,872,526(d)	1,278,237,919(a)	

TABLE 2. Estimated Tonnage Carried from Province and Territory of Origin to Province and Territory of Destination
 TABLEAU 2. Nombre estimatif de tonnes transportées de la province ou territoire d'origine à la province ou territoire de destination

Destination Origin - Origine	Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.	Man.
	T.-N.	Î. P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Newfoundland - Terre-Neuve	153,233(b)	170(e)	24,020(e)	6,258(d)	951(e)	6,884(e)	323(b)
Prince Edward Island - Île-du-Prince Édouard	4,338(a)	47,045(e)	23,977(b)	10,137(d)	4,141(b)	22,545(b)	61(e)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	30,351(c)	42,032(a)	2,330,086(c)	359,700(b)	85,495(c)	33,095(c)	677(b)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	26,647(a)	63,542(a)	411,123(a)	1,970,613(a)	216,107(b)	83,098(b)	5,044(b)
Québec	8,728(c)	19,286(e)	133,827(a)	512,610(a)	19,502,288(a)	3,235,881(a)	125,895(a)
Ontario	5,110(d)	10,899(b)	139,202(b)	145,200(b)	2,853,128(b)	36,384,896(a)	479,843(b)
Manitoba	163(e)	198(e)	1,099(e)	6,525(d)	84,614(a)	540,171(a)	1,332,623(a)
Saskatchewan		15(e)	529(a)	255(e)	13,911(b)	59,008(d)	513,666(b)
Alberta	881(e)		2,617(e)	838(b)	90,772(d)	187,045(a)	185,024(a)
British Columbia - Colombie-Britannique	26(e)		796(b)	450(d)	24,446(a)	81,856(e)	63,558(a)
Yukon							--
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					737(e)	50(e)	1,437(e)
Total	229,477(a)	183,187(c)	3,067,276(c)	3,012,586(a)	22,876,590(a)	40,634,529(a)	2,708,151(a)
	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T. N.-O.	Total	
Newfoundland - Terre-Neuve	43(e)		337(c)		15(e)	192,234(c)	
Prince Edward Island - Île-du-Prince Édouard		107(e)				112,351(e)	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	335(e)	2,006(e)	7,424(c)		38(e)	2,891,239(c)	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	720(e)	1,185(a)	352(e)			2,778,431(a)	
Québec	12,052(c)	61,866(c)	61,783(b)	99(e)	333(e)	23,674,648(a)	
Ontario	70,574(b)	237,493(b)	317,243(d)	334(e)	642(e)	40,644,564(a)	
Manitoba	319,913(b)	185,442(a)	59,865(c)	308(e)	673(e)	2,531,594(a)	
Saskatchewan	2,583,732(a)	411,833(a)	50,525(c)	486(e)	386(e)	3,634,346(a)	
Alberta	648,638(c)	7,051,306(a)	1,174,656(a)	84,902(a)	267,416(e)	9,694,095(a)	
British Columbia - Colombie-Britannique	89,596(c)	989,265(b)	13,089,385(a)	106,570(a)	10,993(e)	14,456,941(a)	
Yukon		4,741(e)	10,870(a)	652,478(a)		668,089(a)	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest		22,077(d)	1,537(b)		3,190(c)	29,028(d)	
Total	3,725,603(a)	8,967,321(a)	14,773,977(a)	845,177(a)	283,686(c)	101,307,560(a)	

-- Amount too small to be expressed. - Nombres infimes.

TABLE 1. Estimated Ton-miles Generated on shipments from Province and Territory of Origin to Province and Territory of Destination

TABLEAU 1. Nombre estimatif de milles-tonnes pour les expéditions de la province ou territoire d'origine à la province ou territoire de destination

Destination Origin - Origine	Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.	Man.
	T.-N.	Î. P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Newfoundland - Terre-Neuve	45,708,160(d)	107,242(e)	21,051,664(e)	4,070,737(d)	1,432,740(a)	13,668,860(e)	970,742(b)
Prince Edward Island - Île-du-Prince Édouard	3,296,550(a)	2,467,372(e)	4,071,467(b)	1,830,059(d)	2,981,365(c)	24,934,704(b)	132,555(e)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	21,876,480(c)	6,609,821(a)	277,842,176(c)	68,593,680(b)	65,561,024(b)	36,576,688(e)	1,409,387(b)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	23,707,984(b)	10,483,646(a)	82,610,288(b)	228,208,240(a)	87,258,208(b)	67,067,072(b)	9,355,462(b)
Québec	12,712,930(d)	14,677,010(e)	99,308,848(a)	234,714,480(a)	2,358,763,776(a)	1,019,451,648(a)	184,981,616(a)
Ontario	8,874,475(d)	11,841,721(b)	157,258,240(b)	128,567,792(a)	1,094,645,760(b)	4,510,916,608(a)	447,729,920(a)
Manitoba	485,604(e)	422,280(e)	2,285,349(e)	13,182,198(d)	123,516,592(a)	330,644,224(a)	184,366,432(a)
Saskatchewan		39,983(e)	1,370,840(a)	611,341(e)	26,201,104(b)	97,323,456(d)	151,936,080(b)
Alberta	3,175,999(e)		8,006,988(e)	2,373,233(b)	206,557,184(c)	394,735,616(a)	150,434,960(a)
British Columbia - Colombie-Britannique	121,039(e)		2,955,899(b)	1,527,835(d)	70,607,920(a)	224,804,416(e)	91,945,632(a)
Yukon							2,165(e)
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					2,024,650(e)	153,925(e)	2,158,788(e)
Total	119,959,221(b)	46,649,075(b)	656,761,759(b)	683,679,595(a)	4,039,550,323(a)	6,720,277,217(a)	1,225,423,739(a)
	Sask.	Alta. - Alb.	B.C. - C.-B.	Yukon	N.W.T. - T. N.-O.	Total	
Newfoundland - Terre-Neuve	143,894(e)		1,360,748(b)		75,461(e)	88,590,248(e)	
Prince Edward Island - Île-du-Prince Édouard		297,864(e)				40,011,936(b)	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	881,220(e)	6,045,244(e)	28,462,656(c)		130,569(e)	513,988,945(b)	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1,616,696(e)	3,308,969(b)	1,192,857(e)			514,809,422(a)	
Québec	22,232,272(c)	143,964,096(c)	178,699,168(b)	353,568(a)	829,978(b)	4,270,689,390(a)	
Ontario	117,674,928(b)	521,610,752(b)	879,013,376(d)	1,128,471(d)	1,747,281(d)	7,881,009,324(a)	
Manitoba	133,201,136(b)	156,110,544(a)	86,568,016(c)	646,050(e)	994,945(e)	1,032,423,370(a)	
Saskatchewan	342,251,264(a)	151,679,152(a)	53,014,144(c)	939,157(d)	549,066(b)	825,915,587(a)	
Alberta	192,836,576(b)	1,093,375,744(a)	573,100,544(a)	107,646,688(a)	215,304,752(e)	2,947,548,284(a)	
British Columbia - Colombie-Britannique	87,405,968(b)	492,760,576(a)	2,186,664,192(a)	49,977,344(d)	15,597,770(e)	3,224,368,591(a)	
Yukon		6,112,063(e)	12,552,624(a)	246,866,192(a)		265,533,044(a)	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest		18,366,480(e)	1,049,093(c)		3,081,397(e)	26,834,333(a)	
Total	898,243,954(a)	2,593,631,484(a)	4,001,677,418(b)	407,557,470(a)	238,311,219(e)	21,631,722,474(a)	

TABLE 5. Transportation Revenues, Tonnages and Ton-miles by Specific Mileage Blocks
 TABLEAU 5. Recettes de transport, nombre de tonnes et milles-tonnes selon certains blocs numériques de milles

Mileage blocks - Blocs de longueur	Revenue - Recette		Tons - Tonnes		Ton-miles - Milles-tonnes		Revenue per ton - Recettes par tonnes dollars	Revenue per T-M - Recettes par M-T cents
	\$,000,000	Percent of total - Pourcentage du total	'000,000	Percent of total - Pourcentage du total	'000,000	Percent of total - Pourcentage du total		
Commodity - Section I - Des marchandises								
Live animals - Animaux vivants								
16- 49	2.11(d)	13.6	.25(d)	21.6	9(e)	3.5	30.41	86.2
50- 99	1.98(d)	12.8	.18(d)	15.5	12(d)	4.7	30.35	43.4
100-199	3.01(c)	19.4	.26(c)	22.4	35(b)	13.7	96.48	65.0
200-299	2.61(c)	16.8	.18(d)	15.5	47(d)	18.4	78.04	32.4
300-399	1.60(c)	10.3	.11(d)	9.5	40(d)	15.7	60.08	18.5
400-499	1.30(d)	8.4	.07(d)	6.0	31(d)	12.2	38.68	8.9
500-599	1.34(a)	8.7	.06(a)	5.2	33(a)	12.9	239.96	41.7
600-699 .....	.20(b)	1.3	.01(c)	.9	5(c)	2.0	56.06	8.6
700-799 .....	.33(a)	2.1	.01(a)	.9	8(a)	3.1	40.71	5.4
800-899 .....	.14(e)	.9	.00(e)	.0	2(e)	.8	72.80	8.9
900-999 .....	.05(e)	.3	.01(c)	.9	6(c)	2.4	42.86	4.6
1,000 + .....	.82(c)	5.3	.02(b)	1.7	27(b)	10.6	85.63	5.9
Total	15.49(c)	100.0	1.16(d)	100.0	255(c)	100.0	68.49	52.2
Commodity - Section II - Des marchandises								
Food, feed, beverages and tobacco - Aliments, provendes, boissons et tabac								
16- 49	16.86(a)	7.8	2.70(c)	18.8	81(b)	2.1	27.12	82.5
50- 99	26.27(a)	12.2	3.03(b)	21.1	219(b)	5.7	27.77	39.3
100-199	40.70(a)	18.9	3.55(a)	24.7	496(a)	12.9	41.75	29.9
200-299	24.55(a)	11.4	1.60(a)	11.1	396(b)	10.3	64.20	26.1
300-399	21.59(a)	10.0	.95(a)	6.6	324(a)	8.5	76.46	22.3
400-499	13.07(a)	6.1	.68(a)	4.7	302(a)	7.9	81.01	18.5
500-599	10.32(a)	4.8	.45(d)	3.1	237(d)	6.2	94.50	17.4
600-699	7.47(b)	3.5	.25(a)	1.7	163(a)	4.3	85.29	13.1
700-799	7.06(a)	3.3	.23(a)	1.6	172(a)	4.5	74.74	10.0
800-899	6.15(d)	2.9	.18(d)	1.3	157(d)	4.1	31.70	9.6
900-999	3.09(a)	1.4	.07(d)	.5	69(d)	1.8	91.42	9.7
1,000 +	38.51(a)	17.9	.69(a)	4.8	1,216(a)	31.7	112.87	6.9
Total	215.62(a)	100.0	14.38(a)	100.0	3,832(a)	100.0	47.87	37.0
Commodity - Section III - Des marchandises								
Crude materials, inedible - Matières brutes, non comestible								
16- 49	14.08(b)	20.8	6.81(b)	36.9	217(b)	9.2	12.14	38.2
50- 99	15.05(a)	22.2	5.35(c)	29.0	387(b)	16.5	20.10	29.1
100-199	14.97(a)	22.1	3.54(b)	19.2	528(c)	22.4	36.80	25.7
200-299	5.49(a)	8.1	1.13(b)	6.1	269(a)	11.4	32.70	13.6
300-399	5.72(a)	8.5	.42(a)	2.3	138(a)	5.9	69.74	20.4
400-499	1.92(a)	2.8	.11(c)	.6	50(c)	2.1	152.74	34.1
500-599	4.48(c)	6.6	.74(d)	4.0	394(d)	16.8	25.26	4.7
600-699 .....	.43(c)	.6	.08(e)	.4	51(e)	2.2	77.80	11.7
700-799 .....	.52(d)	.8	.03(d)	.2	19(d)	.8	206.10	28.8
800-899	1.37(b)	2.0	.13(e)	.7	105(e)	4.5	45.25	5.2
900-999 .....	.31(d)	.5	.02(d)	.1	19(d)	.8	27.12	2.9
1,000 +	3.33(a)	4.9	.10(a)	.5	175(a)	7.4	175.27	8.8
Total	67.67(a)	100.0	18.46(a)	100.0	2,352(b)	100.0	30.36	28.9

TABLE 5. Transportation Revenues, Tonnages and Ton-miles by Specific Mileage Blocks - Concluded

TABLEAU 5. Recettes de transport, nombre de tonnes et milles-tonnes selon certains blocs numériques de milles - fin

Mileage Blocks - Blocs de longueur	Revenue - Recette		Tons - Tonnes		Ton-miles - Milles-tonnes		Revenue per ton - Recettes par tonnes dollars	Revenue per T-M - Recettes par M-T cents
	\$'000,000	Percent of total - Pourcentage du total	'000,000	Percent of total - Pourcentage du total	'000,000	Percent of total - Pourcentage du total		
Commodity - Section IV - Des marchandises								
Fabricated materials, inedible - Demi-produits, non comestible								
16- 49	53.22(a)	10.6	12.11(a)	23.3	411(a)	3.8	86.54	103.8
50- 99	68.70(a)	13.7	12.44(a)	23.9	911(a)	8.5	85.84	57.7
100-199	89.92(a)	18.0	11.80(a)	22.7	1,683(a)	15.7	111.67	79.4
200-299	55.25(a)	11.0	5.12(a)	9.8	1,260(a)	11.8	108.09	43.5
300-399	61.85(a)	12.4	3.94(a)	7.6	1,365(a)	12.7	142.23	41.2
400-499	47.81(a)	9.6	2.40(a)	4.6	1,062(a)	9.9	170.10	38.9
500-599	25.48(a)	5.1	1.24(a)	2.4	665(a)	6.2	174.29	32.3
600-699	20.08(a)	4.0	.96(a)	1.8	630(a)	5.9	156.76	24.1
700-799	11.76(a)	2.3	.43(b)	.8	326(b)	3.0	201.03	26.9
800-899	10.08(b)	2.0	.32(a)	.6	272(b)	2.5	232.90	27.9
900-999	4.17(a)	.8	.13(b)	.2	119(b)	1.1	314.07	33.6
1,000 +	52.17(a)	10.4	1.12(b)	2.2	2,002(b)	18.7	272.58	14.7
Total	500.49(a)	100.0	52.01(a)	100.0	10,706(a)	100.0	124.66	10.4
Commodity - Section V - Des marchandises								
End products, inedible - Produits finis, non comestible								
16- 49	36.42(a)	8.2	2.43(a)	17.4	77(b)	1.9	190.64	56.8
50- 99	44.35(a)	9.9	2.66(a)	19.1	196(a)	4.8	186.85	41.6
100-199	73.05(a)	16.4	3.24(a)	23.3	454(a)	11.1	165.89	47.1
200-299	46.43(a)	10.4	1.44(b)	10.3	353(b)	8.6	204.57	83.4
300-399	57.84(a)	13.0	1.53(a)	11.0	527(a)	12.8	210.11	61.5
400-499	32.81(a)	7.4	.69(a)	5.0	304(a)	7.4	232.89	53.1
500-599	21.42(a)	4.8	.43(b)	3.1	228(b)	5.6	206.54	38.3
600-699	15.87(a)	3.6	.25(a)	1.8	161(a)	3.9	252.99	38.7
700-799	12.55(c)	2.8	.31(e)	2.2	233(e)	5.7	295.65	39.4
800-899	9.77(a)	2.2	.14(a)	1.0	120(a)	2.9	230.47	27.5
900-999	9.11(a)	2.0	.11(b)	.8	102(b)	2.5	275.16	29.3
1,000 +	86.72(a)	19.4	.70(a)	5.0	1,347(a)	32.8	363.47	19.1
Total	446.34(a)	100.0	13.93(a)	100.0	4,102(a)	100.0	208.65	11.2
Commodity - Section VI - Des marchandises								
General or unclassified freight - Fret général ou non classifié								
16- 49	6.02(b)	18.2	.24(a)	17.3	7(b)	1.8	314.77	252.0
50- 99	4.47(a)	13.5	.23(a)	16.5	17(a)	4.3	162.04	214.8
100-199	5.90(b)	17.9	.23(b)	16.5	36(b)	9.2	139.78	98.9
200-299	3.49(b)	10.6	.34(e)	24.5	85(e)	21.6	188.47	80.4
300-399	4.14(a)	12.5	.15(a)	10.8	49(a)	12.5	265.69	77.1
400-499	1.43(c)	4.3	.03(b)	2.2	15(c)	3.8	221.60	50.8
500-599	1.95(a)	5.9	.05(b)	3.6	29(b)	7.4	188.24	35.2
600-699 .....	.53(b)	1.6	.01(b)	.7	8(b)	2.0	443.52	68.5
700-799 .....	.79(d)	2.4	.02(c)	1.4	14(c)	3.6	236.78	31.7
800-899 .....	.47(c)	1.4	.01(e)	.7	8(d)	2.0	194.38	22.8
900-999 .....	.61(e)	1.8	.01(e)	.7	8(e)	2.0	950.59	98.7
1,000 +	3.23(b)	9.8	.07(e)	5.0	117(d)	29.8	641.86	38.5
Total	33.03(a)	100.0	1.39(a)	100.0	393(c)	100.0	249.71	39.0



1010704819

