

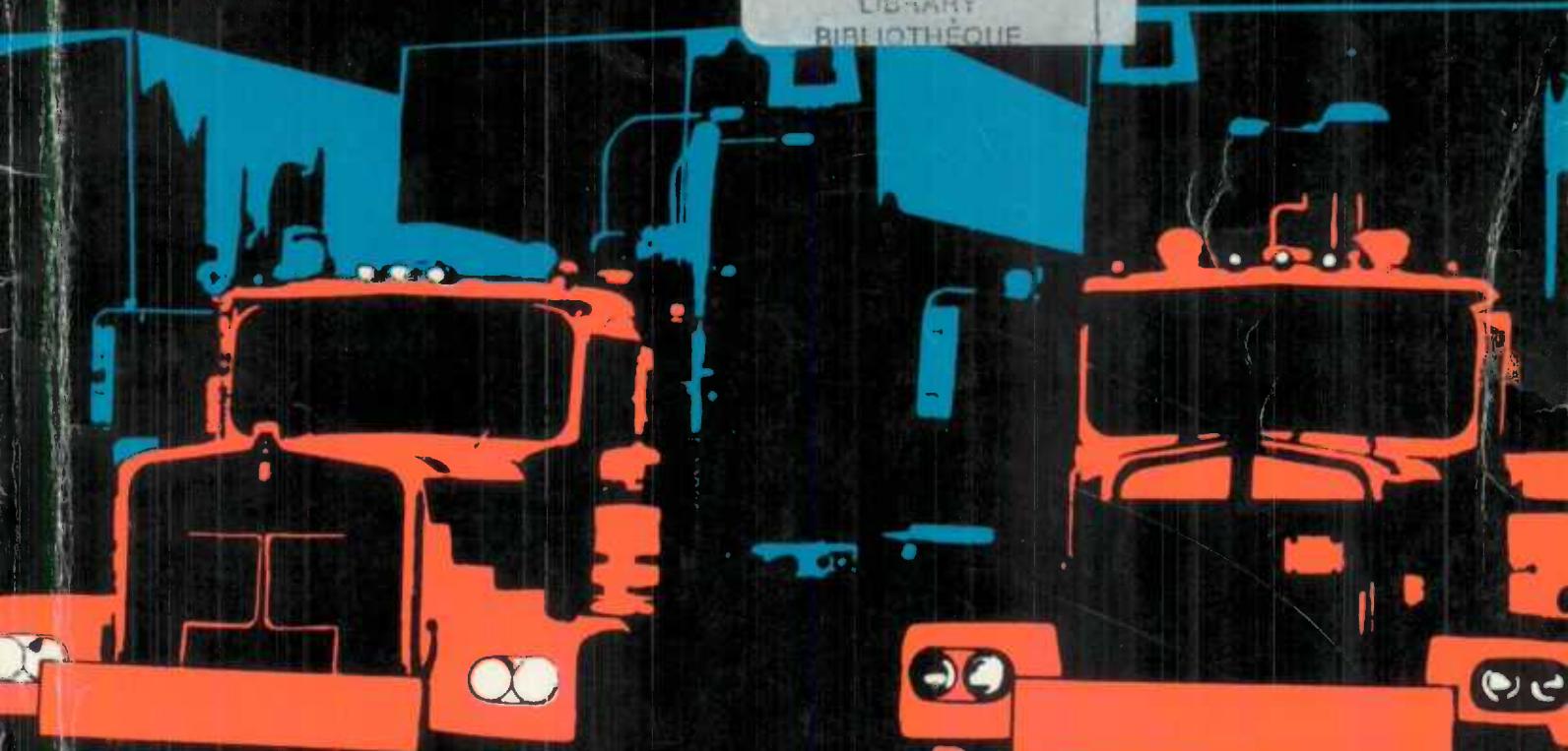
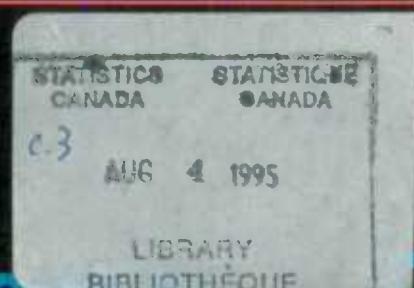
C.3

1984

Catalogue 53-222 Annual/Annuel

Trucking in Canada

Le Camionnage au Canada



Statistics Canada Statistique Canada

Canada

DATA IN MANY FORMS...

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

How to Obtain More Information

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

Surface and Marine Transport Section, Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 990-8700) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Sturgeon Falls	(753-4888)
Halifax	(426-5331)	Winnipeg	(949-4020)
Montréal	(283-5725)	Regina	(359-5405)
Ottawa	(990-8116)	Edmonton	(420-3027)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

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

Newfoundland and Labrador

Zenith 0-7037

Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island

1-800-565-7192

Quebec

1-800-361-2831

Ontario

1-800-268-1151

Manitoba

1-800-282-8006

Saskatchewan

1(112)800-667-3524

Alberta

1-800-222-6400

British Columbia
(South and Central)

112-800-663-1551

Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)

Zenith 0-8913

Northwest Territories
(area served by
NorthwesTel Inc.)

Call collect 420-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa (Canada), K1A 0T6. Tel. 1(613)993-7276

Toronto: Credit card only (973-8018)

DES DONNES SOUS PLUSIEURS FORMES...

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

Comment obtenir d'autres renseignements

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

Section des transports de surface et maritimes, Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 990-8700) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Sturgeon Falls	(753-4888)
Halifax	(426-5331)	Winnipeg	(949-4020)
Montréal	(283-5725)	Regina	(359-5405)
Ottawa	(990-8116)	Edmonton	(420-3027)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

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

Terre-Neuve et Labrador

Zénith 0-7037

Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard

1-800-565-7192

Québec

1-800-361-2831

Ontario

1-800-268-1151

Manitoba

1-800-282-8006

Saskatchewan

1(112)800-667-3524

Alberta

1-800-222-6400

Colombie-Britannique
(sud et centrale)

112-800-663-1551

Yukon et le nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)

Zénith 0-8913

Territoires du Nord-Ouest
(territoire desservi par la
NorthwesTel Inc.)

Appelez à frais virés au 420-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes et de la distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6. Tel. 1(613)993-7276

Toronto: Carte de crédit seulement (973-8018)

Rpl. copy.

Statistics Canada

Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Statistique Canada

Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Trucking in Canada

1984

Le camionnage au Canada

1984

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

Statistics Canada should be credited when
reproducing or quoting any part of this document

© Minister of Supply
and Services Canada 1986

July 1986
5-3509-531

Price Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.50

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1986

Juillet 1986
5-3509-531

Prix Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.50

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

FOREWORD

Besides being complex and diverse, Canada's trucking industry represents an important and growing sector of the nation's economy. The means of measuring its activities and structure reflect this complexity. Statistics Canada conducts three annual surveys of for-hire and private trucking operations across Canada.

This first issue of **Trucking in Canada** integrates, for the first time, data obtained from all three surveys. Accordingly, it provides a general overview of the industry, permitting comparisons between for-hire and private trucking operations.

Previously, the results of the annual trucking surveys were released separately. In designing this new integrated publication, the views and needs of trucking data users were solicited. The publication reflects the requirements for more "at a glance" information, more analysis, and a clearer description of what other kinds of detailed information are available in addition to published data. The new publication is a major improvement in the treatment of trucking statistics and in better satisfying users' data requirements.

A Special Studies section was included. Each year, particular sectors of the trucking industry will be examined in greater detail to provide a better picture of the structure, activity and performance of these sectors. Furthermore, the changing nature of the industry will be examined and analysed over time.

Trucking in Canada is both a reference tool for those who are interested in the trucking industry and a useful guide to the wealth of additional information available from Statistics Canada's Transportation Division.

AVANT-PROPOS

Complexe et diversifiée, l'industrie du camionnage du Canada représente un secteur important et croissant de notre économie nationale. Les moyens utilisés pour mesurer ses activités et sa structure traduisent bien sa complexité. Statistique Canada mène trois enquêtes annuelles sur le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre au Canada.

Le premier numéro de la publication **Le camionnage au Canada** intègre, pour la première fois, des données tirées de ces trois enquêtes. Il offre par conséquent un aperçu général de l'industrie, permettant d'établir des comparaisons entre le secteur du camionnage pour compte d'autrui et celui du camionnage pour compte propre.

Auparavant, les résultats des enquêtes annuelles sur le transport routier étaient diffusés séparément. Lors de la conception de la nouvelle publication intégrée, Statistique Canada a consulté les utilisateurs des données sur le camionnage pour obtenir leurs opinions et déterminer leurs besoins. Afin de satisfaire aux exigences des utilisateurs, la publication offre en un seul volume facile à consulter des renseignements divers, des analyses plus approfondies et une description plus complète des autres genres de statistiques détaillées disponibles en plus des données publiées. Grâce au traitement amélioré des statistiques sur le camionnage qu'elle renferme, la nouvelle publication répond mieux aux besoins des utilisateurs en matière de données.

La publication comporte une section d'études spéciales. Chaque année, certains secteurs particuliers de l'industrie du camionnage feront l'objet d'études détaillées afin de permettre aux analystes de brosser un tableau plus complet de la structure, des activités et du rendement des secteurs visés. De plus, l'évolution de la nature de l'industrie sera étudiée et analysée au fil des ans.

Le camionnage au Canada est à la fois un outil de référence pour ceux qui s'intéressent à l'industrie du camionnage et un guide utile indiquant la mine de renseignements supplémentaires que peut fournir la Division des transports de Statistique Canada.

I. P. Fellegi

Chief Statistician of Canada / Statisticien en chef du Canada
Ottawa
July 1986 / Juillet 1986

SYMBOLS

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- ... Figures not available.
- ... Figures not appropriate or not applicable.
- Amount too small to be expressed.
- P Preliminary figures.
- r Revised figures.
- x Confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

SIGNES CONVENTIONNELS

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

- ... Nombres indisponibles.
- ... N'ayant pas lieu de figurer.
- Nombres infimes.
- P Nombres provisoires.
- r Nombres rectifiés.
- x Confidentiel en vertu des dispositions de la loi sur la statistique relatives au secret.

ACKNOWLEDGEMENTS

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **Ellis Drover**, Director, and **Brian Nemes**, Assistant Director. **Steven Mozes**, Chief, Surface and Marine Transport Section, conceived the original idea of the publication and is the principal author. Major contributions were made by the following analysts: **Yvan Deslauriers**, **Raymond Forcier**, **Mamady Kaba**, **Rosemary Schipizky**, and **Yasmin Sheikh**. The production of the publication was coordinated in the Transportation Division by **Susan Carter**, and in the Publications Division by **Jean-Luc Lapointe** and **Danielle Baum**, who was also responsible for the research and design.

REMERCIEMENTS

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **Ellis Drover**, directeur, et de **Brian Nemes**, directeur adjoint. **Steven Mozes**, chef de la section des transports de surface et maritimes, a conçu l'idée originale et en est l'auteur principal. Les analystes suivants ont été responsables de contributions majeures: **Yvan Deslauriers**, **Raymond Forcier**, **Mamady Kaba**, **Rosemary Schipizky**, et **Yasmin Sheikh**. La production de la publication a été coordonnée par **Susan Carter** à la division des transports, et par **Jean-Luc Lapointe** et **Danielle Baum** à la division des publications. Cette dernière fut responsable de la recherche et du design.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Foreword	1
Introduction	6
GENERAL OVERVIEW	
Introduction	9
Principal Statistics	12
Operating Expenses	14
Employment	16
Power Units	17
Concentration in the Industry	18
Tonnes Transported	22
Commodities Transported	24
Tonnage and Distance	26
FOR-HIRE TRUCKING	
Industry Structure:	
Introduction	31
Highlights	31
Summary Statistics	33
Revenues and Expenses	42
Employment	53
Equipment	59
Distance	61
Fuel	62
Industry Activity:	
Introduction	65
Highlights	66
Principal Statistics: Classes I, II and III	66
Classes I and II	72
Commodities: Classes I and II	80
Truckload and Less Than Truckload: Classes I and II	98
Major Population Centres: Classes I and II	108
Selected Ratios: Classes I and II	110
Selected Statistics: Class III	112
PRIVATE TRUCKING	
Industry Structure	
Introduction	117
Highlights	117
Summary Statistics	120
Expenses	123
Employment	123
Distance	126
Fuel	126
Equipment	128
Broker Operators	130
Industry Activity	
Commodities Transported	133
Tonnage, Tonne kilometres and trips	134
SPECIAL STUDIES	
The Long Distance Freight Transport Market	139
International Trucking of For-hire	
Trucking Companies Domiciled in Canada	147
Intercity For-hire Carriers of General Freight	163
Vehicle Insurance	185
SMALL FOR-HIRE CARRIERS	191
THE TRUCK FLEET	195
METHODS, DATA QUALITY AND LIMITATIONS	
Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey	203
For-hire Trucking Survey	204
Trucking Activity Survey	207
International Truck Movements Survey	208
GLOSSARY	211

TABLE DE MATIÈRE

	Page
Avant-propos	1
Introduction	6
APERÇU GENERAL	
Introduction	9
Principales statistiques	12
Dépenses d'exploitation	14
Emploi	16
Unités motorisées	17
Concentration dans l'industrie	18
Tonnes transportées	22
Marchandises transportées	24
Tonnes et distance	26
LE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI	
Structure de l'industrie:	
Introduction	31
Faits saillants	31
Statistiques sommaires	33
Recettes et dépenses	42
Emploi	53
Equipement	59
Distance	61
Carburant	62
Activité de l'industrie:	
Introduction	65
Faits saillants	66
Principales statistiques: catégories I, II et III	66
catégories I et II	72
Produits transportés: catégories I et II	80
Charge complète et charge partielle: catégories I et II	98
Grands centres urbains: catégories I et II	108
Certains ratios: catégories I et II	110
Certaines statistiques: catégorie III	112
LE CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE	
Structure de l'industrie	
Introduction	117
Faits saillants	117
Statistiques sommaires	120
Dépenses	123
Emploi	123
Distance	126
Carburant	126
Equipement	128
Chauffeurs contractants	130
Activité de l'industrie	
Produits transportés	133
Tonnes, tonnes kilomètres et voyages	135
ÉTUDES SPÉCIALES	
Marché du camionnage de long parcours	139
Activités internationales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada	147
Transporteurs interurbains de marchandises diverses pour compte d'autrui	163
Assurances des véhicules	185
PETITS TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI	191
PARCS DE VÉHICULES	195
MÉTHODES, QUALITÉ ET LIMITES DES DONNÉES	
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs de déménagement	203
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui	204
Enquête sur le camionnage	207
Enquête sur les mouvements internationaux par camion	208
GLOSSAIRE	211

INTRODUCTION

The data presented in this publication result from surveys funded jointly by Statistics Canada and Transport Canada.

Where possible, data for provinces and territories are given individually. However, in the interests of providing a wide range of information in one publication, data are grouped into regions in a few instances. Interested users may obtain the equivalent provincial or territorial data from the Transportation Division upon request.

While the publication reports on the trucking industry for the year 1984, data from previous years are occasionally provided for comparison.

Users should note that for-hire carriers are grouped into categories or classes using revenue criteria which differ for the **Industry structure** and **Industry Activity** sections.

This publication provides summary information only. Special tables and analytical services are available on a cost recovery basis from the Transportation Division.

In addition, certain tables are routinely produced from survey results. These are available at nominal cost upon request.

INTRODUCTION

Les données dans cette publication proviennent des enquêtes financées conjointement par Statistique Canada et Transport Canada.

Autant que possible, les données pour chaque province et territoire sont fournies. Cependant, dans le but de présenter une grande variété d'information dans une publication, les données sont parfois groupées par région. Les utilisateurs intéressés peuvent obtenir les données équivalentes pour les provinces ou les territoires sur demande à la Division des Transports.

Quoique la publication rend compte de l'industrie du camionnage pour l'année 1984, les données des années antérieures sont fournies de temps en temps pour permettre des comparaisons.

Les utilisateurs sont priés de noter que les transporteurs pour compte d'autrui sont groupés ou classés selon des critères (basés sur les recettes) qui diffèrent pour les sections **Structure de l'industrie** et **Activités de l'industrie**.

Cette publication présente seulement des informations sommaires. Des tableaux spéciaux et des études analytiques sont disponibles à la Division des transports, moyennant certains frais.

Certains tableaux sont produits des résultats des enquêtes de façon régulière. Ces tableaux sont disponibles à prix nominal sur demande.

**Trucking
in Canada:
A General Overview**

**Le camionnage
au Canada:
Un aperçu général**

INTRODUCTION

The objective of this general overview is to provide a global picture of the size and structure of the Canadian trucking industry as revealed by the results of three annual trucking surveys. The for-hire carriers in the trucking industry are surveyed using the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey and the For-hire Trucking Survey. The private carriers are surveyed using the Trucking Activity Survey.

Previously, the results of these surveys were published in three publications:

- **Motor Carriers - Freight and Household Goods Movers**
(catalogue no. 53-222).
- **For-hire Trucking Survey**
(catalogue no. 53-224).
- **Road Transport Service Bulletin**
(catalogue no. 53-006) (used to publish results of Trucking Activity Survey).

Although the survey methodologies have not changed, this publication replaces the three above insofar as trucking statistics are concerned. Summarized results from individual surveys are also released in the **Surface and Marine Transport Service Bulletin** (catalogue 50-002), in some cases six months in advance of the release of this publication.

Two important factors must be understood in order to interpret the information presented in this section. The first factor involves the **coverage** by the surveys of the for-hire and private sectors of the trucking industry: for-hire carriers are surveyed **only** if gross operating revenues of an establishment are at least \$100,000. Private carriers are surveyed **only** if they own at least 15 vehicles. The diagram outlines the coverage more clearly and gives estimates, where possible, of the size of the unsurveyed or only partly surveyed portions of the industry. These estimates are very broad since little is known about the smaller carriers engaged in for-hire or private trucking activity.

The difference in coverage between the two industry components implies two things:

1. the data obtained from the surveys do not cover the whole trucking industry, and
2. comparisons between the two industry sectors have been avoided except where coverage differences are not considered significant (for example, industry activity statistics are not affected to a major degree).

The second factor is the use of the terms **Industry Structure** statistics and **Industry Activity** statistics. **Industry Structure** statistics refer to those which describe the size, structure and economic performance of the industry (number of operators reporting, operating expenses, profitability, fleet size, employment, and so on). **Industry Activity** statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements (tonnes, tonne kilometres, types of commodities moved, and so on).

INTRODUCTION

L'objectif de l'aperçu général est d'offrir aux lecteurs une vue d'ensemble de la taille et de la structure de l'industrie canadienne du camionnage, comme l'indiquent les résultats de trois enquêtes annuelles. L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement recueillent des données auprès des transporteurs pour compte d'autrui. L'enquête sur le camionnage est menée auprès des transporteurs pour compte propre.

Auparavant, les résultats de ces enquêtes étaient publiés dans trois publications distinctes:

- **Entreprises de camionnage et de déménagement**
(no 53-222 au catalogue).
- **L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui**
(no 53-224 au catalogue).
- **Bulletin de service - Transport routier**
(no 53-006 au catalogue) (utilisé pour la publication des résultats de l'enquête sur le camionnage).

Bien que la méthodologie des enquêtes n'ait pas changé, le présent ouvrage remplace les trois publications susmentionnées en ce qui concerne les statistiques du camionnage. Le sommaire des résultats des enquêtes individuelles est aussi diffusé dans le **Bulletin de service - Transports terrestre et maritime** (no 50-002 au catalogue), dans certains cas six mois avant la parution de la présente publication.

Il faut bien comprendre deux facteurs importants afin de pouvoir interpréter les renseignements présentés dans cette section. Premièrement, la **couverture** des enquêtes englobe les secteurs de camionnage pour compte propre et pour compte d'autrui de l'industrie. On ne tient compte des transporteurs pour compte d'autrui que si les recettes d'exploitation brutes d'un établissement s'élèvent à au moins \$100,000. Les transporteurs pour compte propre ne font partie de l'enquête que s'ils comptent au moins 15 véhicules. Le diagramme décrit la couverture plus clairement et donne une estimation, dans la mesure du possible, de la taille des segments non couverts ou partiellement couverts de l'industrie. Ces estimations sont très vagues puisque nous ne possédons que très peu d'informations sur les petits transporteurs pour compte propre et pour compte d'autrui.

Les différences dans le champ d'observation des deux secteurs de l'industrie supposent deux choses:

1. les données recueillies au moyen des enquêtes ne couvrent pas l'ensemble de l'industrie du camionnage;
2. les comparaisons entre les deux secteurs de l'industrie ont été évitées, sauf lorsque les différences dans le champ d'observation n'étaient pas considérées comme importantes (par exemple, les statistiques de l'activité de l'industrie ne sont pas grandement touchées).

Le deuxième facteur correspond à l'utilisation des expressions "statistiques de la structure de l'industrie" et "statistiques de l'activité de l'industrie". Les statistiques de la structure de l'industrie décrivent la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie (nombre d'exploitants répondants, dépenses d'exploitation, rentabilité, taille du parc de véhicules, emploi, ainsi de suite). Les statistiques de l'activité de l'industrie décrivent la production de l'industrie selon les mouvements de marchandises (tonnes, tonnes kilomètres, type de marchandises transportées, ainsi de suite).

The analytical text which accompanies data presented in this General Overview section gives some brief definitions and points out limitations where appropriate when comparisons or contrasts are shown. The reader is encouraged, however, to read the "Methods, Data Quality and Limitations" section of this publication for a more detailed description of the trucking surveys, and to refer to the Glossary of Terms for precise definitions.

In the interests of readability, motor carriers are variously referred to as trucking companies, operators, truckers, trucking firms, and so on. The only terms to which formal definitions apply are "for-hire carrier", "private carrier" and "establishment".

Le texte analytique accompagnant les données présentées dans l'aperçu général donne de brèves définitions et signale, s'il y a lieu, les limites des statistiques lorsqu'on établit des comparaisons ou qu'on observe des contrastes. Par ailleurs, le lecteur est invité à consulter la section "Méthode, qualité et limites des données" de la présente publication pour obtenir une description plus détaillée des enquêtes sur le camionnage et à se reporter au glossaire pour des définitions précises.

Pour faciliter la lecture, les transporteurs routiers sont désignés par diverses expressions, comme société de camionnage, exploitant, camionneur, entreprise de camionnage, ainsi de suite. Les seuls termes pour lesquels il existe des définitions officielles sont "transporteur pour compte d'autrui", "transporteur pour compte propre" et "établissement".

Statistical Coverage of Canadian Trucking Couverture statistique du camionnage au Canada

For-hire - Compte d'autrui

Carriers earning \$100,000 or more annually:
total operating expenses = \$6.8 billion (1984)

Transporteurs gagnant \$100,000 ou plus par année:
dépenses d'exploitation totales = \$6.8 milliards (1984)

Carriers earning less than \$100,000 annually:
total operating expenses estimated
to be between \$500 million and \$1.2 billion

Transporteurs gagnant moins de \$100,000 par année:
dépenses d'exploitation totales estimées
entre \$500 millions et \$1.2 milliard

Specialized carriers such as couriers, freight
forwarders, and armoured carriers: total
operating expenses estimated to be less than \$1 billion

Transporteurs spécialisés, comme les services
de messagerie, les transitaire et les services
de fourgons blindés: dépenses d'exploitation totales
estimées à moins de \$1 milliard

Private - Compte propre

Carriers of freight with fleets of 15 or more vehicles:
total operating expenses = \$4.1 billion (1984)

Transporteurs de marchandises dont
le parc comprend 15 véhicules ou plus: dépenses
d'exploitation totales = \$4.1 milliards (1984)

Carriers of non-freight with fleets of 15 or more vehicles:
total operating expenses = \$0.7 billion (1984)

Transporteurs de non marchandises
dont le parc comprend 15 véhicules ou plus:
dépenses d'exploitation totales = \$0.7 milliard (1984)

Carriers of freight and non-freight with fleets
of 5 to 14 vehicles: total estimated operating
expenses = \$8 billion (1983)

Transporteurs de marchandises et non marchandises
dont le parc comprend de 5 à 14 véhicules:
dépenses d'exploitation totales = \$8 milliards (1983)

Carriers with fleets of less than 5 vehicles: total operating
expenses = unknown

Transporteurs dont le parc comprend moins de 5 véhicules:
dépenses d'exploitation totales = inconnues



Covered by surveys. - Transporteurs couverts par les enquêtes.



Covered by surveys but not published. Data are available on request. - Transporteurs couverts par les enquêtes, mais
données non publiées. Les données sont disponibles sur demande.



Covered by special survey in 1983 only (Truck Inventory and Use Survey). - Transporteurs couverts par une enquête spéciale
menée en 1983 seulement (enquête sur l'utilisation et l'inventaire des camions).



Not covered by surveys. - Transporteurs non couverts par les enquêtes.



This estimate is based on tax data. This group represents small for-hire carriers, some of whom are broker operators. The
activity of some of these broker operators is reported by for-hire and private carriers (which are surveyed) as part of their
operating expenses and thus duplicated in operating expenses quoted for carriers covered by surveys. - L'estimation est
établie à partir des données sur les impôts. Ce groupe de répondants représentent de petits transporteurs de marchandises
pour compte d'autrui, dont quelques chauffeurs contractuels. L'activité de certains de ces petits exploitants est déclarée par
les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre (qui sont interrogés) à titre de dépenses d'exploitation et
figure donc également dans les dépenses d'exploitation déclarées par les transporteurs couverts par les enquêtes.

INDUSTRY STRUCTURE

PRINCIPAL STATISTICS OF THE CANADIAN TRUCKING INDUSTRY

The Canadian trucking industry is divided into two main components for the purpose of this publication. **Private trucking** is defined as the sum of operators with fleets of 15 or more vehicles (trucks, road tractors and trailers) who carry their own commodities using dedicated drivers on company payroll, leased drivers or broker operators. Excluded are those who operate leased vehicles exclusively.

For-hire trucking is the sum of for-hire firms engaged in the transportation of freight for compensation and earning at least \$100,000 from truck transport. Small shipment carriers, such as courier services and some other specialized carriers, are excluded.

Figure 1.1 shows the main characteristics of the for-hire and private trucking sectors. It is interesting to note that although the number of private trucking firms reporting is lower than the number of for-hire firms, both employ approximately the same number of people. This fact is largely explained by the composition of each sector's vehicle fleet: private trucking makes greater use of straight trucks than tractor-trailer combinations. Furthermore, for-hire carriers make much greater use of broker (or own account) operators than private truckers, as shown in figure 1.2. Brokers are not considered as "employees" of a company, and thus the employment figures relating to for-hire trucking underestimate the "true" figure. The broker operator phenomenon is analysed in greater depth on page 47 of this publication.

Fleet composition may also partly explain why private truckers report lower overall operating expenses than for-hire truckers in spite of the fact that they employ roughly the same number of people and operate more power units. In addition, some private trucking firms do not include in their overall expenses those expenses which are not directly related to trucking operations, such as head office and other overhead expenses.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

PRINCIPALES STATISTIQUES DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

Aux fins de la présente publication, l'industrie canadienne du camionnage est divisée en deux composantes principales. Le secteur du camionnage pour compte propre représente la somme des exploitants possédant un parc de 15 véhicules ou plus (camions, tracteurs et remorques) qui transportent leurs propres marchandises par l'entremise de chauffeurs inscrits sur la paie de l'entreprise, de chauffeurs loués ou de chauffeurs contracteurs. Il n'englobe pas les exploitants qui utilisent exclusivement des véhicules loués.

Le secteur du camionnage pour compte d'autrui représente les entreprises de camionnage pour compte d'autrui transportant des marchandises contre rémunération et tirant au moins \$100,000 du transport routier. Les transporteurs de petites marchandises, comme les services de messagerie et quelques transporteurs spécialisés, sont exclus.

La figure 1.1 montre les principales caractéristiques des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et de celui pour compte propre. Il est intéressant de noter que même si le nombre d'entreprises de camionnage pour compte propre est inférieur au nombre d'entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les deux secteurs comptent environ le même nombre d'employés. Cette observation s'explique en grande partie par la composition du parc de véhicules de chaque secteur: les entreprises de camionnage pour compte propre utilisent davantage les camions que les combinaisons tracteurs-remorques. De plus, les transporteurs pour compte d'autrui ont davantage recours aux chauffeurs contractants (ou travaillant à leur propre compte) que ne le font les transporteurs pour compte propre, comme le signale la figure 1.2. Étant donné que les chauffeurs contractants ne sont pas considérés comme des "employés" de l'entreprise, les statistiques de l'emploi pour le camionnage pour compte d'autrui constituent une sous-estimation des chiffres "réels". Le phénomène du chauffeur contractant est analysé plus en détail à la page 47 de la présente publication.

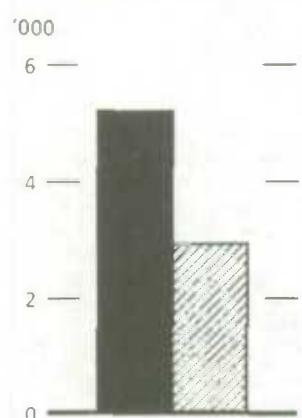
La composition du parc de véhicules peut aussi expliquer en partie pourquoi les dépenses d'exploitation globales des transporteurs pour compte propre sont inférieures à celles des transporteurs pour compte d'autrui, même si les premiers comptent à peu près le même nombre d'employés et exploitent plus d'unités motorisées. De plus, certaines entreprises de camionnage pour compte propre n'incluent pas dans leurs dépenses d'exploitation globales les dépenses non directement liées aux activités de camionnage, comme les dépenses du siège social et les autres frais généraux.

FIGURE 1.1

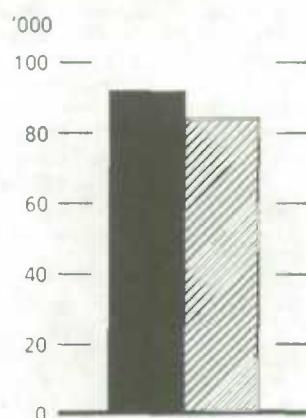
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1984

Principales statistiques de l'industrie du camionnage au Canada, 1984

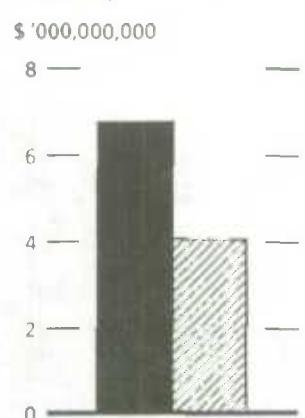
Number of Reporting Units
Nombre d'unités déclarantes



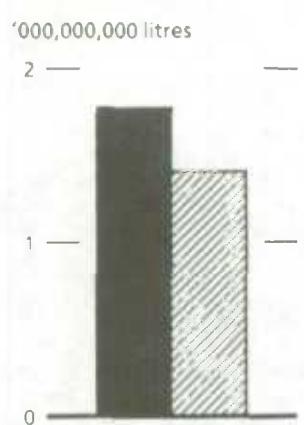
Number of Employees
Nombre d'employés



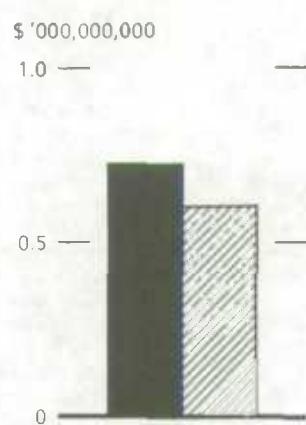
Operating expenses
Frais d'exploitation



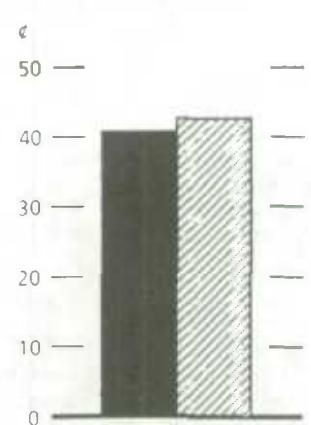
Fuel consumed
Carburant consommé



Fuel cost
Dépenses de carburant

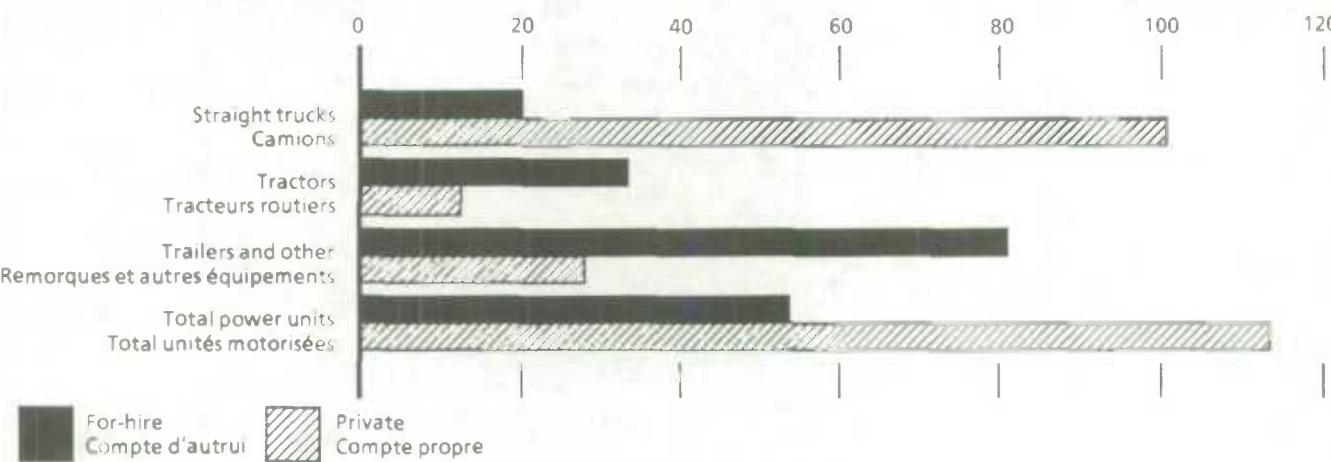


Fuel cost per litre
Coût du carburant / litre



Equipment operated (owned and leased)
Materiel en service (possédés et loués)

Number - Nombre '000



OPERATING EXPENSES

Operating expenses of for-hire carriers include all expenses pertaining to the for-hire motor carrier of freight operations. Private carriers include only those expenses which are directly related to the trucking operation, and usually exclude certain head office expenses and other unrelated expenses. Therefore, with the exception of "other expenses", cost variables are directly comparable between the for-hire and private sectors. Where employment data are concerned, the undercoverage of the private trucking universe has larger implications than the undercoverage of the for-hire trucking universe, and so direct comparisons between the totals relating to the two sectors must be made with care.

As shown in figure 1.2 a higher proportion of operating expenses is devoted to salaries and wages for drivers and helpers by private trucking (39%) than by for-hire trucking (19%). For-hire truckers utilize broker operators more extensively as a substitute for drivers, and this may in part explain the 20% difference.

It is important to emphasize that 18.3% of the total operating expenses of the for-hire trucking industry consists of purchased services from broker operators. The corresponding figure for private trucking is only 6.2%.

Since private trucking firms do not include headquarters employees who are not directly associated with the trucking operation and few employ terminal and platform employees, salaries and wages paid to "other employees" is higher in for-hire trucking than in private. The same principle applies to other types of expenses, such as general, terminal and platform, and administrative expenses not directly related to trucking.

The more extensive utilization by the for-hire industry of broker operators (some of whom may purchase their own fuel) is also reflected in fuel expense figures: fuel cost represents 11% of overall operating expenses for for-hire operators, but 15% for private operators. For-hire operators also feature greater utilization of piggy-back services (\$89 million versus \$13 million), and rely on interlining among themselves.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui comprennent toutes les dépenses liées aux activités des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. Les transporteurs pour compte propre ne déclarent que les dépenses directement associées aux activités de camionnage et excluent habituellement certaines dépenses du siège social et autres dépenses non pertinentes. Par conséquent, à l'exception de la rubrique "autres dépenses", les variables des coûts sont directement comparables entre le secteur du camionnage pour compte d'autrui et celui pour compte propre. En ce qui concerne les données sur l'emploi, le sous-dénombrement des entreprises de camionnage pour compte propre a des effets plus grands que le sous-dénombrement des entreprises pour compte d'autrui, et par conséquent, toute comparaison directe entre les totaux des deux secteurs doit se faire avec le plus grand soin.

Comme le montre la figure 1.2 les entreprises de camionnage pour compte propre consacrent une plus forte proportion de leurs dépenses d'exploitation aux salaires et traitements des chauffeurs et des aides (39%) que ne le font les entreprises pour compte d'autrui (19%). Ces dernières ont davantage recours aux services des chauffeurs contractants pour remplacer les chauffeurs, ce qui peut expliquer en partie la différence de 20%.

Il est important de souligner que 18.3% des dépenses d'exploitation totales des transporteurs pour compte d'autrui servent à retenir les services des chauffeurs contractants, comparativement à seulement 6.2% chez les entreprises de camionnage pour compte propre.

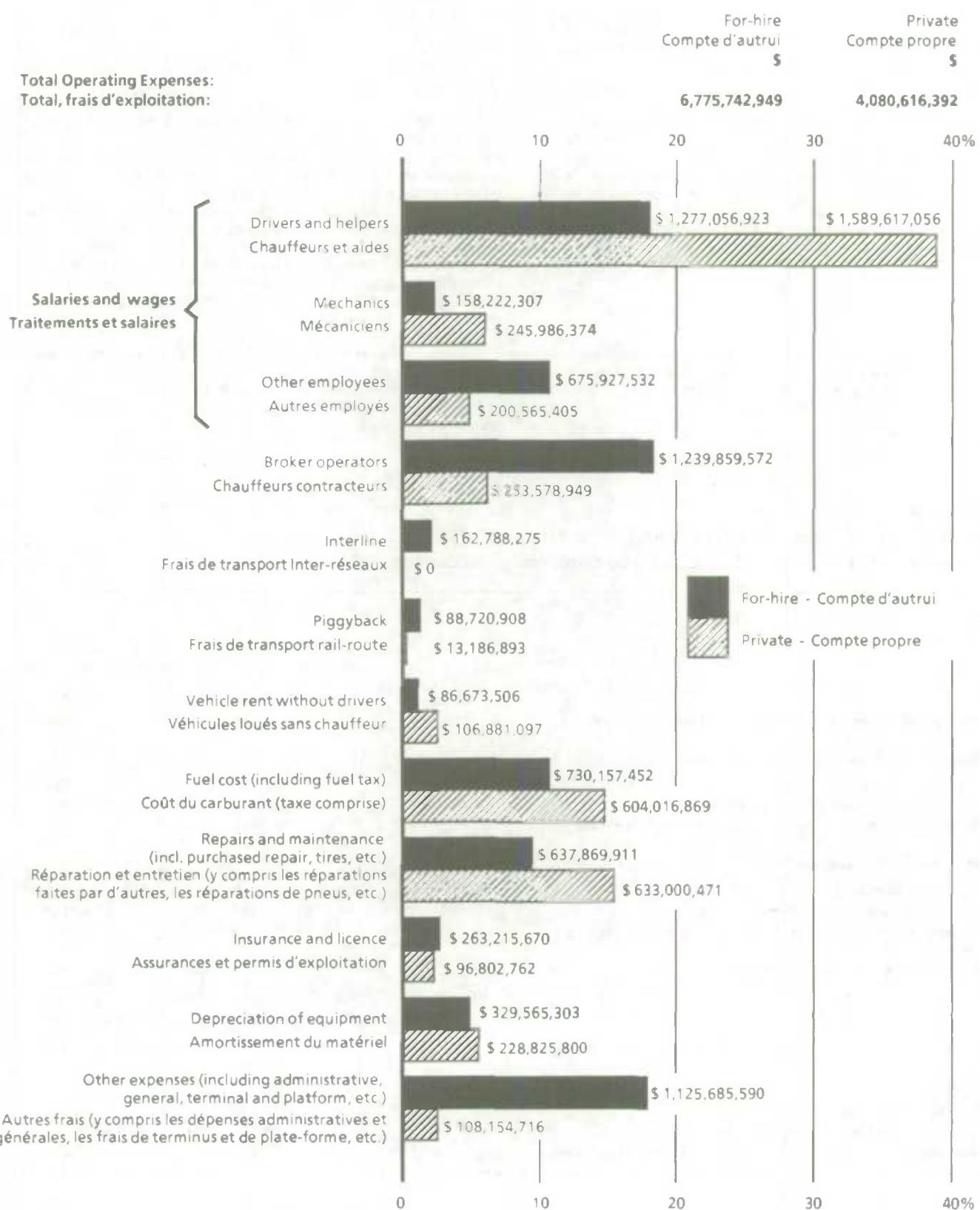
Etant donné que les transporteurs de camionnage pour compte propre n'incluent pas les employés du siège social non directement associés aux activités de camionnage et que peu d'entre elles n'embauchent de personnel de terminus et de plate-forme, le montant des salaires et traitements que versent les entreprises de camionnage pour compte d'autrui aux "autres employés" est supérieur au montant correspondant accordé par les entreprises pour compte propre. Le même principe s'applique aux autres types de dépenses, comme les dépenses générales, les dépenses de terminus et de plate-forme ainsi que les frais d'administration non directement liés au camionnage.

Le fait que les transporteurs pour compte d'autrui aient davantage recours aux services des chauffeurs contractants (dont certains peuvent même acheter leur propre carburant) se traduit également dans les dépenses en carburant: elles représentent 11% des dépenses d'exploitation globales des exploitants pour compte d'autrui, mais 15% de celles des exploitants pour compte propre. Les transporteurs pour compte d'autrui utilisent également davantage les services de semi-remorques rail-route (\$89 millions comparativement à \$13 millions) et comptent davantage sur les liaisons intertransporteurs.

FIGURE 1.2

Operating Expenses of the Canadian Trucking Industry, 1984

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage, 1984



EMPLOYMENT

As noted earlier, private trucking and for-hire trucking employ approximately the same number of people. Figure 1.3 further reveals that average salaries are quite similar in the two sectors. However, it must be pointed out that coverage differences between the two sectors imply that direct comparison be made with caution.

The different mix of fleet and the extensive use of broker operators explain the lower number of persons employed as drivers in for-hire trucking. With respect to "other employees", however, the number employed is higher in for-hire trucking since sales and administrative staff are included. Wages for this group of employees are also somewhat higher in the for-hire sector than in the private sector.

The private trucking sector employs more mechanics than the for-hire sector. This is probably due to the higher number of power units operated by private truckers.

EMPLOI

Comme nous l'avons mentionné auparavant, les entreprises de camionnage pour compte propre et celles pour compte d'autrui embauchent environ le même nombre d'employés. La figure 1.3 indique de plus que les salaires moyens sont semblables dans les deux secteurs. Toutefois, il faut souligner que les différences dans la couverture des deux secteurs nous obligent à faire preuve de prudence dans les comparaisons directes.

En raison de la composition différente du parc de véhicules et de l'utilisation abondante des services des chauffeurs contractants, le nombre de personnes embauchées comme chauffeurs est moins élevé dans les entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Par contre, le nombre des "autres employés" est supérieur dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, parce que le personnel administratif et les vendeurs sont compris. Dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, les traitements accordés à ce groupe d'employés sont de quelque peu supérieurs à ceux consentis aux employés du même groupe dans le secteur du camionnage pour compte propre.

Les transporteurs pour compte propre embauchent un plus grand nombre de mécaniciens que les exploitants pour compte d'autrui. Ce phénomène est probablement attribuable au plus grand nombre d'unités motorisées exploitées par les entreprises pour compte propre.

FIGURE 1.3
Employment Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1984
Statistiques de l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1984

	For-Hire Compte d'autrui	Private Compte propre
Number of reporting units - Nombre d'unités déclarantes	5,221	2,954
Drivers and Helpers - Chauffeurs et aides		
Number - Nombre	No. - Nbre	54,359
Salaries and wages - Traitements et salaires	\$	1,277,056,923
Average salaries and wages - Traitements et salaires moyens	\$	23,493
Mechanics - Mécaniciens		
Number - Nombre	No. - Nbre	6,870
Salaries and wages - Traitements et salaires	\$	158,222,307
Average salaries and wages - Traitements et salaires moyens	\$	23,030
Other employees - Autres employés		
Number - Nombre	No. - Nbre	30,913
Salaries and wages - Traitements et salaires	\$	675,927,532
Average salaries and wages - Traitements et salaires moyens	\$	21,865
Total		
Number - Nombre	No. - Nbre	92,142
Salaries and wages - Traitements et salaires	\$	2,111,206,762
Average salaries and wages - Traitements et salaires moyens	\$	22,912

POWER UNITS

When analysing the numbers of power units shown in figure 1.4 it is important to remember that equipment operated by broker operators (or own account) operators is excluded. This particularly affects for-hire trucking because of the extensive use of broker services by that sector. Since broker services are usually used for long distance hauls, the total and average distances for road tractors must be interpreted with care. It is safe to state that the average distance travelled per road tractor operated by the for-hire sector understates the "true" value because of this broker usage.

The data clearly illustrate a basic difference between for-hire and private trucking. Private truckers operate mainly straight trucks, while the for-hire truckers operate more road tractors than straight trucks. The ratio of straight trucks to road tractors is 8:1 in the case of private trucking and only 0.6:1 in the case of for-hire trucking.

The average distance travelled by equipment operated in the private trucking sector is significantly lower than for equipment operated by for-hire carriers. Specifically, for straight trucks the difference is more than 10 000 km per year (approximately 41%), and for road tractors the difference is approximately 8 000 km per year (roughly 11%). The main differences are due to the nature of the two components of the industry: private trucking is more concentrated in local or short distance truck transport, while for-hire carriers are more involved in long distance hauling. A detailed discussion of this phenomenon may be found in the special study of the Long Distance Freight Market on page 139 of this publication.

UNITÉS MOTORISÉES

Lorsqu'on analyse le nombre d'unités motorisées indiquées dans la figure 1.4 il faut se rappeler que le matériel exploité par les chauffeurs contractants (ou travaillant à leur propre compte) est exclu. Cette exclusion touche plus particulièrement les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont beaucoup recours aux services des contracteurs. Étant donné que les services des chauffeurs contractants sont habituellement retenus pour les longs trajets, les distances totales et moyennes parcourues par les tracteurs doivent être interprétées avec soin. On peut affirmer sans risque de se tromper que la distance moyenne parcourue par les tracteurs exploités par les entreprises pour compte d'autrui ne traduit pas la valeur "réelle", en raison de l'utilisation des services des chauffeurs-contractants.

Les données illustrent clairement la différence de base entre le camionnage pour compte d'autrui et le camionnage pour compte propre. Les transporteurs pour compte propre exploitent surtout des camions, tandis que les transporteurs pour compte d'autrui exploitent plus de tracteurs que de camions. Chez les entreprises pour compte propre, le ratio des camions aux tracteurs s'établit à 8:1, comparativement à seulement 0.6:1 pour les entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

La distance moyenne parcourue par le matériel des transporteurs pour compte propre est considérablement inférieure. Plus précisément, la différence s'établit à plus de 10 000 kilomètres par année pour le camion (soit environ 41%) et à environ 8 000 kilomètres par année (environ 11%) pour les tracteurs. Les principales différences sont attribuables à la nature des deux composantes de l'industrie: les entreprises de camionnage pour compte propre concentrent davantage leurs activités dans le transport routier local et de courte distance, tandis que les transporteurs pour compte d'autrui parcourent de plus longues distances. Ce phénomène est analysé plus en détail dans l'étude spéciale sur le marché du transport de marchandises de longue distance, à la page 139 de la présente publication.

FIGURE 1.4

Power Units Operated (owned and leased) and Distance Travelled, 1984
Unités motorisées en service (possédées et louées) et distance parcourue, 1984

	For-hire Compte d'autrui	Private Compte propre
Number of reporting units - Nombre d'unités déclarantes	5,221	2,954
Number of straight trucks - Nombre de camions	20,138	100,982
Total distance travelled - Distance totale parcourue	km	716 480 688
Average distance per truck - Distance moyenne par camion	km	35 578
Number of road tractors - Nombre de tracteurs routiers	33,532	12,747
Total distance travelled - Distance totale parcourue	km	2 655 199 318
Average distance per tractor - Distance moyenne par camion	km	79 184

CONCENTRATION IN THE TRUCKING INDUSTRY

Measured by Gross Operating Expenses

Using gross operating expenses as a yardstick, figure 1.5 clearly indicates that concentration is somewhat higher in the for-hire sector than in the private sector of the trucking industry. The ten largest for-hire trucking companies represent 18.1% of total for-hire trucking, while the ten largest private operators represent only 15.5% of total private trucking.

Similarly, the twenty-five largest operators in each sector represent 28.9% of the total in for-hire trucking and 23.8% of the total in private trucking.

Smaller operators not belonging to the top 100 represent 59.5% in the private trucking sector and 51.8% in the for-hire trucking sector. In economic terms, this is an indication that smaller private trucking operators are more prominent than smaller for-hire operators.

Since private trucking is considered to suffer more underrepresentation than for-hire trucking, the importance of large for-hire carriers as compared with large private carriers becomes more pronounced. In addition, private carriers submit consolidated reports more frequently than for-hire carriers which causes some distortion of results: an underestimation of concentration in for-hire trucking and an overestimation in private trucking.

CONCENTRATION DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Évaluée selon les dépenses d'exploitation brutes

En utilisant les dépenses d'exploitation brutes comme point repère, la figure 1.5 montre clairement que la concentration est quelque peu supérieure dans le secteur pour compte d'autrui que dans le secteur pour compte propre. Les dix principales entreprises de camionnage pour compte d'autrui représentent 18.1% de l'ensemble du secteur, tandis que les dix plus importants transporteurs pour compte propre ne représentent que 15.5% du secteur.

De même, les 25 principaux transporteurs dans chaque secteur correspondent à 28.9% du camionnage pour compte d'autrui et à 23.8% du camionnage pour compte propre.

Les petits exploitants qui ne font pas partie des 100 principaux transporteurs représentent 59.5% du secteur du camionnage pour compte propre et 51.8% du secteur du camionnage pour compte d'autrui. En termes économiques, ces statistiques indiquent que les petits transporteurs pour compte propre occupent une position plus importante que les petits transporteurs pour compte d'autrui.

Étant donné que le camionnage pour compte propre serait davantage sous-représenté que le camionnage pour compte d'autrui, l'importance des grands transporteurs pour compte d'autrui s'accroît, comparativement aux grandes entreprises de camionnage pour compte propre. De plus, les exploitants pour compte propre ont remis des rapports conjoints plus souvent que les transporteurs pour compte d'autrui, ce qui fausse quelque peu les résultats: il y a une sous-estimation de la concentration dans le camionnage pour compte d'autrui et une surestimation dans le secteur du camionnage pour compte propre.

FIGURE 1.5

Concentration in the Canadian Trucking Industry Measured by Gross Operating Expenses, 1984

Concentration d'entreprises dans l'industrie du camionnage au Canada, évaluée selon les frais d'exploitation bruts, 1984

	For-hire - Compte d'autrui		Private - Compte propre	
	Operating Expenses Frais d'exploitation	%	Operating Expenses Frais d'exploitation	%
10 Largest Reporting Units - 10 plus grandes unités déclarantes	1,223,921,655	18.1	633,062,563	15.5
25 Largest Reporting Units - 25 plus grandes unités déclarantes	1,959,729,608	28.9	972,223,702	23.8
50 Largest Reporting Units - 50 plus grandes unités déclarantes	2,601,496,252	38.4	1,288,670,524	31.6
100 Largest Reporting Units - 100 plus grandes unités déclarantes	3,264,438,086	48.2	1,653,165,653	40.5
All Reporting Units - Ensemble des unités déclarantes	6,775,742,949	100.0	4,080,616,392	100.0

FIGURE 1.5 Concluded - Fin

Concentration in the Canadian Trucking Industry Measured by Gross Operating Expenses, 1984
**Concentration d'entreprises dans l'industrie du camionnage au Canada, évaluée selon
les frais d'exploitation bruts, 1984**

For-hire - Compte d'autrui

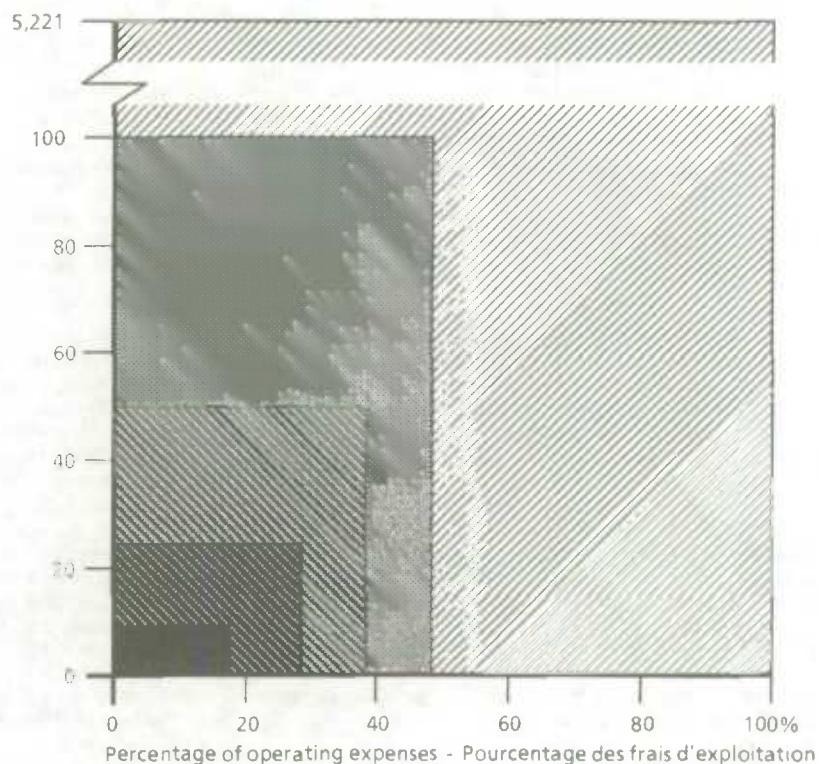
All reporting units
Ensemble des unités déclarantes

100 Largest reporting units
100 plus grandes unités déclarantes

50 Largest reporting units
50 plus grandes unités déclarantes

25 Largest reporting units
25 plus grandes unités déclarantes

10 Largest reporting units
10 plus grandes unités déclarantes



Private - Compte propre

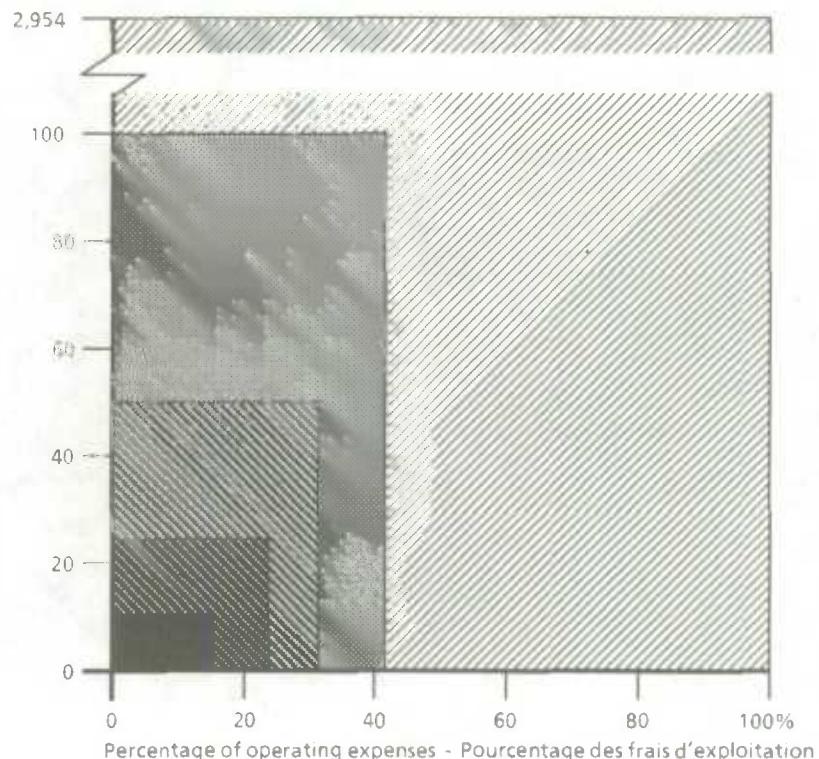
All reporting units
Ensemble des unités déclarantes

100 Largest reporting units
100 plus grandes unités déclarantes

50 Largest reporting units
50 plus grandes unités déclarantes

25 Largest reporting units
25 plus grandes unités déclarantes

10 Largest reporting units
10 plus grandes unités déclarantes



TRUCKING INDUSTRY BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

Province or Territory of domicile refers to the physical location of the reporting unit and not necessarily the area where trucking activity of the reporting unit takes place.

Figure 1.6 reveals that 25% of the for-hire carriers are domiciled in Ontario, representing 41% of the total operating expenses in the for-hire sector. A further 26% of the for-hire carriers are domiciled in Quebec, but represent only 18% of total for-hire sector operating expenses. The average size of for-hire carriers domiciled in Ontario is more than twice that in Quebec. In total, these two provinces represent 59% of the for-hire trucking industry in terms of operating expenses and 51% in terms of firms.

Most of the private truckers are domiciled in Quebec (24.9%) and Ontario (29.2%). These two provinces account for 58.4% of the operating expenses. However, unlike the for-hire figures, the average firm size in Ontario is only approximately 33% larger than for those domiciled in Quebec.

Another interesting point worth noting is that Manitoba-based for-hire carriers represent only 4.1% of all for-hire carriers, but account for 7% of the total for-hire industry expenses. The reason for this lies in the definition of "Province or Territory of Domicile". As the head offices of 11 large interprovincial companies are located in Manitoba, it is not surprising that this province represents a higher percentage of the industry's operating expenses than the number of firms would warrant.

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

La province ou le territoire de domicile correspond à l'emplacement physique de l'unité déclarante et non nécessairement à la région où celle-ci effectue ses activités de camionnage.

La figure 1.6 indique que 25% des transporteurs pour compte d'autrui ont leur domicile en Ontario; ceux-ci représentent 41% des dépenses d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Sur les autres transporteurs pour compte d'autrui, 26% sont domiciliés au Québec, mais n'effectuent que 18% des dépenses d'exploitation totales du secteur. La taille moyenne des transporteurs pour compte d'autrui domiciliés en Ontario est plus du double de celle des transporteurs québécois. En tout, ces deux provinces représentent 59% de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui en termes de dépenses d'exploitation et 51%, relativement au nombre d'entreprises.

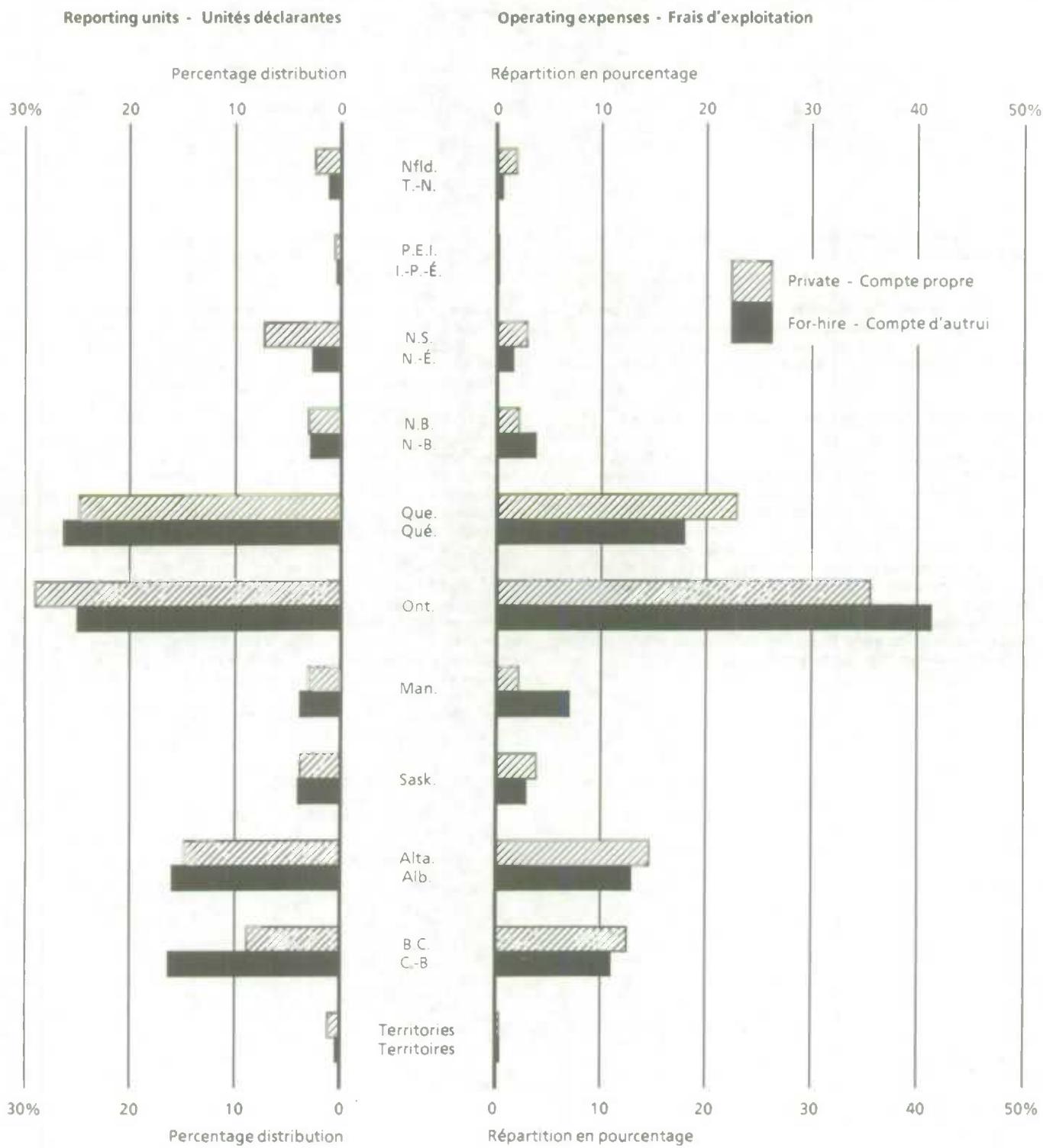
La plupart des transporteurs pour compte propre ont leur domicile au Québec (24.9%) et en Ontario (29.2%). Ces deux provinces effectuent 58.4% des dépenses d'exploitation. Toutefois, contrairement aux chiffres pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui, la taille moyenne de l'entreprise ontarienne n'est supérieure à celle de l'entreprise québécoise que de 33%.

Il est aussi intéressant de noter que les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Manitoba ne représentent que 4.1% de l'ensemble des exploitants pour compte d'autrui tout en engageant 7% des dépenses totales de ce secteur. Ce phénomène s'explique par la définition de "province ou territoire de domicile". Comme les sièges sociaux de onze importantes entreprises interprovinciales sont situés au Manitoba, il n'est pas surprenant que cette province ait une plus forte proportion des dépenses d'exploitation totales que ne le justifie le nombre d'entreprises.

FIGURE 1.6

The Canadian Trucking Industry Operating Expenses and Number of Firms
by Province or Territory of Domicile, 1984

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage et nombre d'entreprises
selon la province ou le territoire de domicile. 1984



INDUSTRY ACTIVITY

TONNES TRANSPORTED

For-hire trucking operators carry roughly three times more tonnage than private carriers. In both sectors, the major portion of tonnage carried (88% in private trucking and 90% in for-hire trucking) is moved within the region of origin. Interregional traffic is only significant between Quebec and Ontario.

Ontario generates 36% of all for-hire truck traffic and 40% of all private truck traffic. Quebec generates 15% of all for-hire and 24% of all private truck traffic. This again demonstrates that the relative importance of private trucking as opposed to for-hire trucking in Quebec is higher than in Ontario.

The Prairie provinces account for a further 20% of all for-hire and 14% of all private truck traffic.

For-hire carriers transported 1.5 million tonnes from east to west, and 95 thousand tonnes were transported by private carriers. Tonnages moved in the reverse direction were quite similar, showing a balance.

PLEASE NOTE: Tonnages transported by for-hire carriers represent the total traffic of those carriers which earned at least \$100,000 per year from domestic intercity truck transport. Tonnes transported by private carriers represent the total traffic of those carriers operating a fleet of 15 or more vehicles and who were predominantly involved in intercity freight transport using dedicated drivers on company payroll, leased drivers or broker operators. Government operators and some carriers who could not provide commodity origin-destination information were excluded. These do not reduce the validity of the private trucking data. However, due to coverage differences, it is suspected that private trucking tonnages are more underrepresented than for-hire tonnages.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

TONNES TRANSPORTÉES

Les exploitants pour compte d'autrui transportent environ trois fois plus de tonnes de marchandises que les transporteurs pour compte propre. Dans les deux secteurs, la plus grande portion des tonnes transportées (88% dans le secteur du camionnage pour compte propre et 90% pour compte d'autrui) est déplacée à l'intérieur de la région d'origine. Le transport inter-régional de marchandises n'est significatif qu'entre le Québec et l'Ontario.

Les entreprises ontariennes pour compte d'autrui transportent 36% du tonnage total et les entreprises pour compte propre en transportent 40%. Les exploitants québécois pour compte d'autrui transportent 15% du tonnage total et pour compte propre 24%. Ces statistiques montrent encore une fois que l'importance du camionnage pour compte propre par rapport au camionnage pour compte d'autrui, est plus grande au Québec qu'en Ontario.

Quant aux transporteurs des provinces des Prairies, ils ont transporté 20% du tonnage pour compte d'autrui et 14% du tonnage pour compte propre.

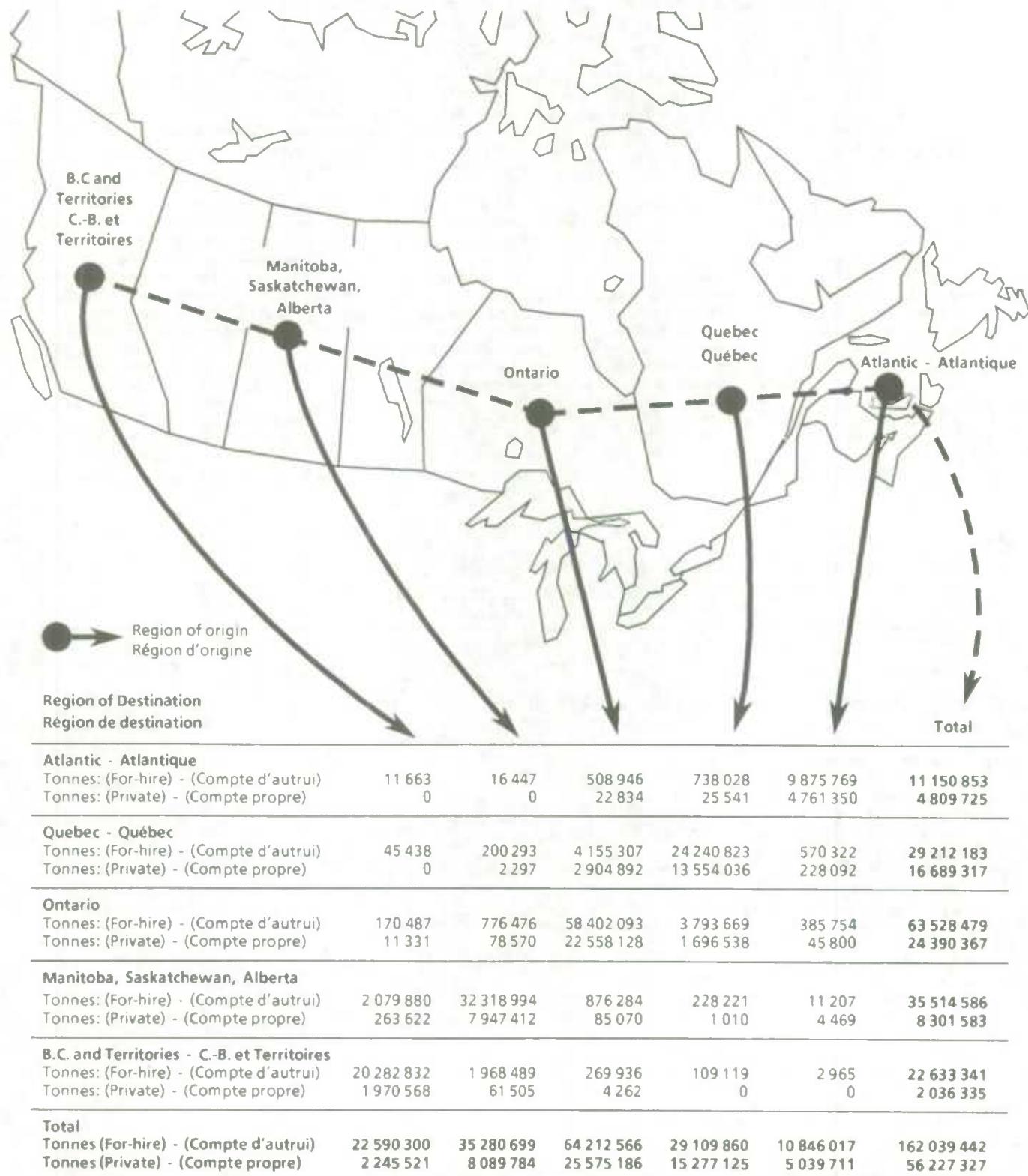
Les camionneurs pour compte d'autrui ont transporté 1.5 million de tonnes de l'est à l'ouest, comparativement aux 95 000 tonnes des transporteurs pour compte propre. Le nombre de tonnes transportées en direction inverse est similaire, indiquant un certain équilibre.

VEUILLEZ NOTER: Le nombre de tonnes transportées par les camionneurs pour compte d'autrui représente le tonnage total des transporteurs qui ont tiré au moins \$100,000 par année du camionnage interurbain. Les tonnes transportées par les camionneurs pour compte propre représentent le tonnage total des transporteurs exploitant un parc de 15 véhicules et plus et effectuant principalement le transport routier interurbain par l'entremise de chauffeurs inscrits sur la liste de paie de l'entreprise, de chauffeurs loués ou de chauffeurs contractuels. Les exploitants des administrations publiques et certains transporteurs qui ne pouvaient indiquer ni l'origine ni la destination des marchandises ont été exclus. Ces exclusions ne réduisent pas pour autant la validité des données sur le camionnage pour compte propre. Toutefois, en raison des différences de couverture, il est probable que les tonnes transportées par les camionneurs pour compte propre sont davantage sous-représentées que les tonnes transportées par les camionneurs pour compte d'autrui.

FIGURE 1.7

**Estimated Tonnes Transported Domestically by the Canadian Trucking Industry
From Region of Origin to Region of Destination, 1984**

**Nombre estimatif de tonnes transportées domestiquement par les entreprises
canadiennes de camionnage, de la région d'origine à la région de destination, 1984**



COMMODITIES TRANSPORTED (ranked by tonnes)

The top 35 commodities transported by private truckers represented 88% of the total of all commodities transported domestically by the private trucking industry. The five most important commodities represented 41% of the total.

The top 35 commodities transported by for-hire truckers represented 78% of the total of all commodities transported domestically by the for-hire trucking industry. The five most important commodities transported represented 30% of the total.

Figure 1.8 provides information about the commodities transported by for-hire and private carriers. The data show that the composition of commodities transported was different. The most significant difference is that sand and gravel is ranked highest in terms of tonnes transported by the for-hire sector (22 million tonnes, or 14% of the total for-hire tonnage) whereas only 2.1 million tonnes of this commodity were transported by private truckers. This could be explained by the difference in survey coverage: sand and gravel are carried by relatively small for-hire carriers earning between \$100,000 and \$350,000 in revenues who are being surveyed. On the other hand, small private carriers with fleets of less than 15 vehicles are excluded from survey coverage.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES (classées par tonnes)

Les 35 produits les plus fréquemment transportés par les camionneurs pour compte propre représentent 88% de l'ensemble des marchandises transportées à l'intérieur du pays par le secteur du camionnage pour compte propre. Les cinq principaux produits constituent 41% de l'ensemble des marchandises.

Les 35 principaux produits transportés par les camionneurs pour compte d'autrui représentent 70% de l'ensemble des marchandises transportées à l'intérieur du pays pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui. Les cinq principaux produits correspondent à 30% de l'ensemble des marchandises transportées.

La figure 1.8 fournit des renseignements sur les marchandises transportées par les camionneurs pour compte d'autrui et pour compte propre. Les données indiquent que la composition des produits transportés était différente. La différence la plus importante est que le sable et le gravier constituent, selon le nombre de tonnes transportées, le principal produit du camionnage pour compte d'autrui (22 millions de tonnes ou 14% du nombre total de tonnes transportées par les camionneurs pour compte d'autrui), tandis que seulement 2.1 millions de tonnes de ce produit sont transportés par les camionneurs pour compte propre. Ce résultat peut être attribué à la différence dans la couverture de l'enquête: le sable et le gravier sont transportés par des camionneurs pour compte d'autrui relativement petits dont les recettes varient entre \$100,000 et \$350,000. D'autre part, les petits camionneurs pour compte propre possédant un parc de moins de 15 véhicules sont exclus de l'enquête.

FIGURE 1.8

Estimated Tonnes for the Movement of Major Commodities, 1984 Nombre estimatif de tonnes des principaux produits transportés, 1984

Private - Compte propre

Petroleum and coal products ⁽¹⁾ - Dérivés du pétrole et de la houille ⁽¹⁾	9 157 051
Other food preparations - Autres préparations alimentaires	5 520 223
Non-alcoholic beverages - Boissons non alcoolisées	3 184 956
General freight - Fret général	3 019 316
Dairy products - Produits laitiers	2 996 199
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	2 705 653
Pulpwood (round wood) - Bois à pâte (bois rond)	2 366 386
Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées	2 348 602
Sand, gravel and crude stone - Sable, gravier et pierre brute	2 128 539
Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	2 075 231
Logs and bolts - Billes et billots	1 343 334
Other bakery products - Autres produits de boulangerie	1 297 706
Shipping and distribution containers and closures - Récipients conteneants, conteneurs et fermetures de livraison et de distribution	1 291 344
Paper end-products - Produits finals en papier	1 200 755
Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards d'acier	1 116 005
Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	798 180
Food, beverages and tobacco products machinery and equip. - Machi. et mat. industries aliments, boissons et du tabac.	772 084
Other waste and scrap materials - Autres déchets et rebuts	742 543
Bolts, nuts nails screws and basic hardware - Boulons, écrous clous vis et quinacailleerie de base	704 798
Castings and forgings, iron and steel - Moulages et forgeages, de fer et acier	619 185
Cereal grains, unmilled - Grains de céréales, non moulus	523 418
Vegetables, fresh or chilled - Légumes, frais ou réfrigérés	498 894
Chemical elem. (exc radioactive ferrous and non-ferr. met.) - Élém. chim. (sauf mét. radioactifs, ferreux et non ferreux)	465 979
Complete feed - Aliments complets	456 395

FIGURE 1.8 Concluded - Fin

Estimated Tonnes for the Movement of Major Commodities, 1984
Nombre estimatif de tonnes des principaux produits transportés, 1984

Private - Compte propre

Other crude animal products, inedible - Autres produits bruts originaux animaux non comestible	391 960
Drilling, excavating, mining, oil and gas machinery - Machines pour le forage, l'excavation et l'exploitation des mines et des gisements de pétrole et de gaz	385 905
Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles	385 320
Meat, fresh, chilled or frozen - Viande, fraîche, réfrigérée ou congelée	363 836
Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	363 673
Const. and maintenance machinery and equipment - Machines et matériel de construction et d'entretien	344 315
Poultry-Volaille	338 637
Chemical products, fertilizers and fertilizer materials - Produits chimiques, engrais et matières fertilisantes	324 008
Miscellaneous equipment - Matériel divers	288 240
Paper for printing - Papier d'impression	281 469
Structural clay products and refractories - Produits d'argile de construction et matériaux réfractaires	280 849
Total weight for first 35 commodities - Poids total pour les 35 premiers produits	51 085 008
TOTAL WEIGHT FOR ALL COMMODITIES - POIDS TOTAL POUR TOUS LES PRODUITS	58 097 975

For-hire - Compte d'autrui

Sand, gravel and crude stone - Sable, gravier et pierre brute	22 202 520
Logs and bolts - Billes et billots	9 049 650
Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	5 744 707
Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	5 688 278
Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	5 448 197
Other food preparations - Autres préparations alimentaires	5 329 750
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	5 102 891
Crude mineral oils - Huiles minérales brutes	5 007 394
Fuel oil - Mazout	4 930 570
Dairy products - Produits laitiers	4 719 361
Gasoline - Essence	4 228 165
General freight - Fret général	4 081 687
Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	3 893 519
Petroleum and coal products (excluding those in chemicals) - Dérivés du pétrole et de la houille (sauf dérivés chimique)	3 188 821
Chemical products, fertilizers and fertilizer materials - Produits chimiques, engrais et matières fertilisantes	3 050 312
Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non-métalliques brut	3 029 945
Cereal grains, unmilled - Grains de céréales, non moulus	2 740 548
Other waste and scrap materials - Autres déchets et rebuts	2 595 604
Paper for printing - Papier d'impression	2 342 798
Coal - Houille	2 238 660
Shipping and distribution containers and closures - Récipients contenants, conteneurs et fermetures de livraison et de distribution	2 113 979
Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces d'assemblages de véhicule automobiles	2 037 696
Pulpwood (round wood) - Bois à pâte (bois rond)	1 882 614
Other metal-bearing ores, concentrates and scrap - Autres minéraux métallurgiques, concentrés et déchets	1 680 737
Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles	1 666 277
Vegetables, fresh or chilled - Légumes, frais ou réfrigérés	1 632 721
Drilling, excavating, mining, oil and gas machinery - Machines pour le forage, l'excavation et l'exploitation des mines et des gisements de pétrole et de gaz	1 632 540
Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 527 060
Paper end-products - Produits finals en papier	1 666 525
Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées	1 131 258
Pipes and tubes, iron and steel - tuyaux et tubes, de fer et d'acier	1 114 669
Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	884 069
Distilled alcoholic beverages - Boissons alcooliques distillées	860 757
Water and ice - Eau et glace	858 787
Other wood fabricated materials - Autres	845 253
Total weight for first 35 commodities - Poids total pour les 35 premiers produits	125 648 319
TOTAL WEIGHT FOR ALL COMMODITIES - POIDS TOTAL POUR TOUS LES PRODUITS	162 039 442

(1) Gasoline and fuel oil are included in Petroleum and coal products. - L'essence et le mazout sont inclus dans les dérivés du pétrole et de la houille.

TONNAGE AND DISTANCE

Figure 1.9 indicates that private carriers are more concentrated in the short distance market. For example, 77.2% of the total tonnage transported by private carriers move over distances of less than 300 km. The corresponding figure for the for-hire sector is only 71%.

The importance of private trucking is especially noticeable in the less than 100 km range. 43.7% of private trucking activity takes place in this market, while only 38.0% of for-hire trucking activity occurs here.

It is also important to note that 6.1% of for-hire truck tonnage moved distances of more than 1 000 km. Past analysis indicated that a high percentage of the 8 million tonnes of freight included here was piggy-backed or interlined.

PLEASE NOTE: that the tonnages shown represent the private trucking industry as previously defined, while for-hire tonnages represent only those for-hire carriers who earned \$350,000 or more in revenues from domestic intercity trucking. This has the effect of improving comparability of the two sectors by raising the undercoverage of for-hire carriers to a similar level to that of the private trucking sector.

TONNES ET DISTANCE

La figure 1.9 indique que les camionneurs pour compte propre sont plus concentrés dans le marché du transport routier de courte distance. Par exemple, 77.2% du nombre total de tonnes transportées par les camionneurs pour compte propre l'ont été sur des distances inférieures à 300 kilomètres. La proportion correspondante dans le secteur pour compte d'autrui ne s'établit qu'à 71%.

L'importance du camionnage pour compte propre est particulièrement évidente dans les voyages de moins de 100 kilomètres. Ainsi, 43.7% des voyages effectués par les entreprises de camionnage pour compte propre sont inférieurs à 100 kilomètres, comparativement à seulement 38.0% pour les voyages des entreprises pour compte d'autrui.

Il est également important de noter que les camionneurs pour compte d'autrui ont transporté 6.1% de leurs tonnes de marchandises sur des distances supérieures à 1 000 kilomètres. L'analyse antécédante de ces statistiques a indiqué qu'une forte proportion de ces 8 millions de tonnes de marchandises a été transportée par des semi-remorques rail-route ou au moyen de liaisons intertransporteuses.

VEUILLEZ NOTER: que le nombre de tonnes indiquées correspondent au secteur du camionnage pour compte propre tel que défini précédemment, tandis que le nombre de tonnes transportées pour compte d'autrui ne correspond qu'aux transporteurs pour compte d'autrui tirant des recettes de \$350,000 ou plus du camionnage interurbain. Il est ainsi plus facile de comparer les données des deux secteurs, puisque le sous-dénombrement des transporteurs pour compte d'autrui atteint le même niveau que celui du secteur du camionnage pour compte propre.

FIGURE 1.9

Estimated Tonnes Transported by the Canadian Trucking Industry by Distance Blocks, 1984 Nombre estimatif de tonnes transportées par les entreprises canadiennes de camionnage, selon la distance parcourue, 1984

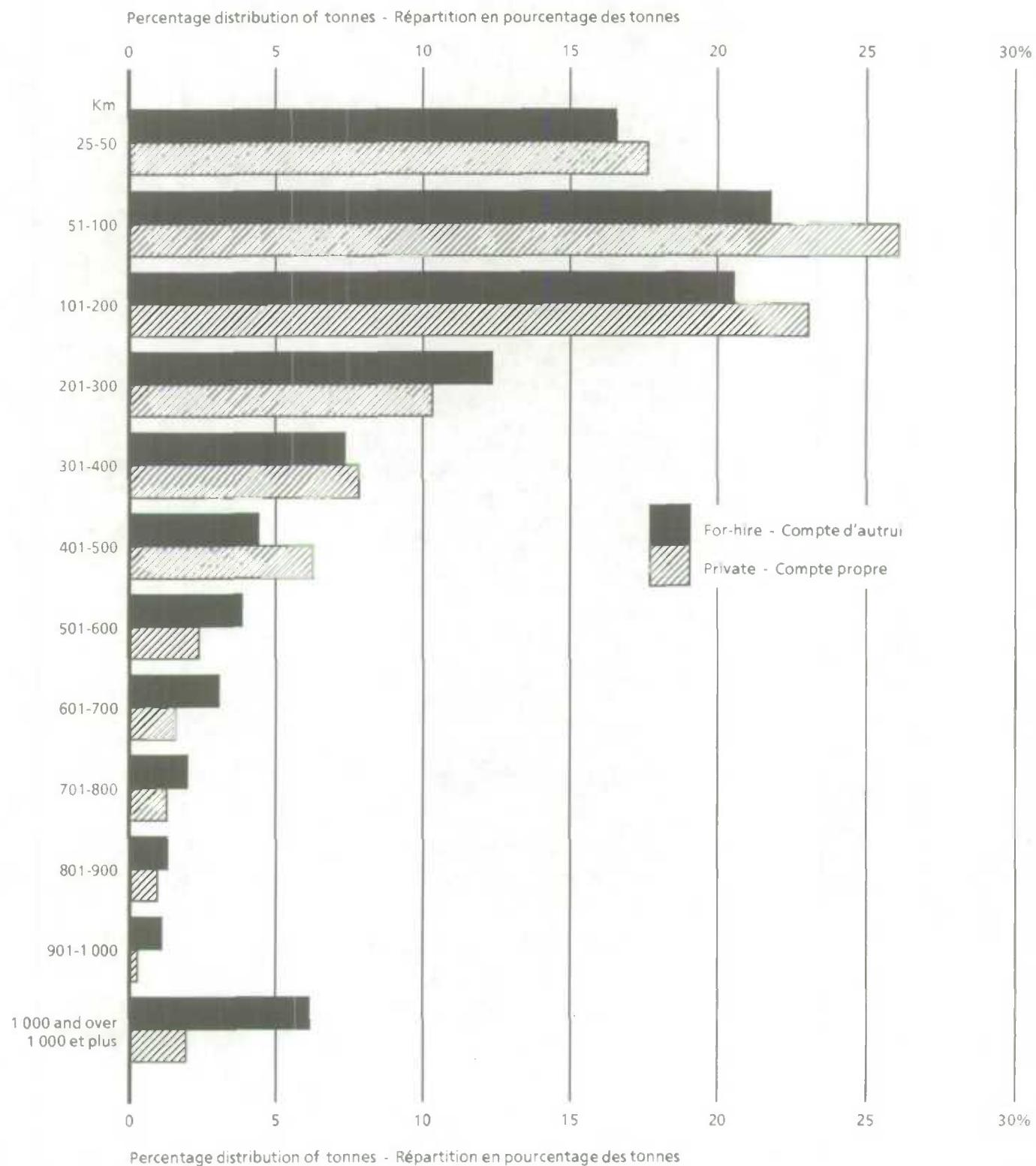
Distance Blocks Distance parcourue	For-hire Compte d'autrui	%	Private ⁽¹⁾ Compte propre ⁽¹⁾	%
Km	Tonnes		Tonnes	
25 - 50	22 055 728	16.4	10 281 695	17.7
51 - 100	29 177 734	21.6	15 116 390	26.1
101 - 200	27 617 782	20.5	13 429 375	23.1
201 - 300	16 706 674	12.4	6 042 735	10.4
301 - 400	9 921 507	7.4	4 603 852	7.9
401 - 500	5 860 481	4.3	3 688 202	6.3
501 - 600	5 208 009	3.9	1 368 280	2.4
601 - 700	4 203 484	3.1	922 648	1.6
701 - 800	2 648 890	2.0	795 861	1.4
801 - 900	1 786 567	1.3	595 262	1.0
901 - 1 000	1 402 164	1.0	169 076	0.3
1 000 - and over				
1 000 et plus	8 289 136	6.1	1 084 599	1.9
TOTAL	134 878 156	100.0	58 097 975	100.0

(1) Includes international traffic. - Les mouvements internationaux sont inclus.

FIGURE 1.9 Concluded - Fin

Estimated Tonnes Transported by the Canadian Trucking Industry by Distance Blocks, 1984

**Nombre estimatif de tonnes transportées par les entreprises canadiennes de camionnage,
selon la distance parcourue, 1984**



**For-hire
Trucking**

**Camionnage pour
compte d'autrui**

INDUSTRY STRUCTURE

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

INTRODUCTION

Data presented in this section have been produced from a 1984 census of Canadian-domiciled for-hire carriers of freight and household goods earning gross operating revenues of at least \$100,000 in 1983.

The survey universe was derived from Statistics Canada's Business Register.

The objective of the **Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey** is to obtain information on the size, structure and economic performance of the for-hire trucking industry. It is important to note that the following exclusions apply to the tabulations presented in this section:

- Private carriers
- Broker operators
- Courier and messenger services
- Motor carriers domiciled in the United States that cannot provide separate statistics for their Canadian operations.

A complete description of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, including exclusions from the survey, data quality and limitations, is provided in the **Methods, Data Quality and Limitations** section on page 201 of this publication.

It should be noted that, in some cases where five years or more of historical data are available, they are provided to show trends over a broader period of time.

HIGHLIGHTS

Figures 2.1 to 2.7 provide summary statistics for Canadian-domiciled for-hire carriers of freight and household goods. The number of establishments reporting increased from 4,583 in 1983 to 5,221 in 1984, an increase of 13.9%. The total operating revenues reported by these carriers increased (16.9%) to \$7.1 billion in 1984. This increase in revenues was mainly experienced by the large carriers (earning \$2 million or more). As a result, the average revenue generated per carrier did not change significantly.

The total number of vehicles operated increased 4.4%, from 138,616 in 1983 to 144,762 in 1984.

Of the carriers reporting, 25% were engaged in the transportation of general freight, generating 53% of the total revenue and accounting for 58% of the total equipment operated. The revenue generated per power unit was \$133,874.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRENEURS EN DÉMÉNAGEMENT

INTRODUCTION

Les données de la présente section proviennent du recensement de 1984 des transporteurs de marchandises et d'articles ménagers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant touché des recettes d'exploitation d'au moins \$100,000 en 1983.

L'univers de l'enquête est tiré du registre des entreprises de Statistique Canada.

L'objectif de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Il est important de noter que les entreprises suivantes ont été exclues des totalisations de la présente section:

- Les transporteurs pour compte propre;
- Les chauffeurs contractants;
- Les services de messagerie;
- Les transporteurs routiers domiciliés aux États-Unis qui ne peuvent pas fournir de statistiques distinctes sur leurs activités au Canada.

Vous trouverez une description complète de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, y compris des renseignements sur les entreprises exclues de l'enquête ainsi que sur la qualité et les limites des données, à la section **Méthode, qualité et limites des données**, à la page 201 de la présente publication.

Il faut noter que, dans la mesure du possible, des données rétrospectives portant sur cinq ans ou plus ont été publiées afin de montrer les tendances sur une plus longue période.

FAITS SAILLANTS

Les figures 2.1 à 2.7 présentent des statistiques sommaires sur les transporteurs routiers de marchandises et d'articles ménagers pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Le nombre d'entreprises déclarantes a augmenté de 13.9%, passant de 4,583 en 1983 à 5,221 en 1984. Les recettes d'exploitation totales enregistrées par ces transporteurs sont passées à \$7.1 milliards en 1984 (ce qui représente une hausse de 16.9%). Cette hausse a surtout touché les grandes entreprises (gagnant \$2 millions ou plus). Par conséquent, les recettes moyennes par camionneur n'ont pas tellement changé.

Le nombre total de véhicules exploités a augmenté de 4.4%, passant de 138,616 en 1983 à 144,762 en 1984.

En tout, 25% des entreprises déclarantes transportaient des marchandises diverses, enregistrant 53% des recettes totales et exploitant 58% des véhicules utilisés. Les recettes par unité motorisée totalisaient \$133,874.

Another 23% of the establishments reporting transported mainly forest products. These carriers generated only 7% of the total industry revenues; however, the revenue generated per power unit was \$127,076.

A further 22% of reporting carriers transported certain "other" commodities such as motor vehicles, heavy machinery, and so on. These carriers accounted for 24% of the industry revenues.

The remaining 30% of reporting carriers transported bulk liquids, dump and household goods.

The 466 carriers with revenues of \$2 million or more generated 69.5% of the industry's gross operating revenue and also operated 68.9% of the revenue equipment.

Carriers domiciled in Ontario and Quebec accounted for a major proportion of the total transportation undertaken by trucks or road tractors. They accounted for 59.3% of total industry operating revenues, 63.7% of total industry employment and 61.4% of total equipment operated by the industry.

A major proportion (71%) of the carriers were involved in intercity transportation of goods (more than 24 km on public roads), earning 90% of the total industry revenues. The remaining 29% of carriers were classified as local or off-highway carriers. Most of the intercity carriers were located in the provinces of Ontario and Quebec, while local and off-highway carriers were domiciled mainly in Quebec and British Columbia.

The low truck-to-tractor ratio of intercity carriers (0.48) shows that long distance haulage was mostly undertaken by road tractors. In contrast, the local and off-highway carriers used more trucks and had a truck-to-tractor ratio of 1.74.

The number of carriers crossing the Canada-United States border was 941 in 1984. These carriers were mainly domiciled in Ontario and Quebec. Together, these two provinces are the domicile for 60% of the number of carriers classified as international carriers and account for 71.6% of total international revenues generated.

Most of the carriers transporting goods between provinces were domiciled in Ontario, Quebec and Alberta.

Par ailleurs, 23% des autres camionneurs transportaient surtout des produits forestiers. Ces entreprises n'ont touché que 7% des recettes totales de l'industrie. Toutefois, elles ont enregistré des recettes moyennes de \$127,076 par unité motorisée.

De plus, 22% des camionneurs transportaient certains "autres" produits, comme des véhicules automobiles et de la machinerie lourde. Ces entreprises ont tiré 24% des recettes de l'industrie.

Le reste des entreprises déclarantes (30% des camionneurs) transportaient du vrac liquide, des articles ménagers et des marchandises "en vrac".

Les 466 camionneurs ayant touché des recettes de \$2 millions ou plus ont enregistré 69.5% des recettes d'exploitation brutes de l'industrie et exploité 68.9% des véhicules utilisés.

Les transporteurs domiciliés en Ontario et au Québec ont effectué une forte proportion des voyages faits par camion ou tracteur routier. Ils ont enregistré 59.3% des recettes d'exploitation totales de l'industrie, embauché 63.7% de l'ensemble des travailleurs de l'industrie et utilisé 61.4% du nombre total de véhicules exploités.

Une forte proportion (71%) des camionneurs s'occupaient du transport interurbain de marchandises (voyages de plus de 24 km effectués sur des routes publiques), touchant 90% des recettes totales de l'industrie. Les autres entreprises (29%) faisaient partie de la catégorie des transporteurs locaux ou des transporteurs circulant hors des routes publiques. La plupart des camionneurs interurbains étaient domiciliés en Ontario et au Québec, tandis que les transporteurs locaux et les entreprises de camionnage sur chemins privés étaient surtout domiciliés au Québec et en Colombie-Britannique.

Le faible rapport entre le nombre de camions et de tracteurs utilisés (0.48) indique que les longs parcours étaient surtout effectués par les tracteurs routiers. D'autre part, les transporteurs locaux et les transporteurs circulant hors des routes publiques utilisaient plus de camions et affichaient un rapport entre le nombre de camions et de tracteurs utilisés de 1.74.

En 1984, 941 transporteurs ont franchi la frontière entre le Canada et les États-Unis. Ces transporteurs étaient surtout domiciliés au Québec et en Ontario. Ensemble, ces deux provinces sont le domicile de 60% des camionneurs considérés comme transporteurs internationaux qui touchent 71.6% des recettes tirées du transport international.

La plupart des camionneurs transportant des marchandises d'une province à l'autre étaient domiciliés en Ontario, au Québec et en Alberta.

FIGURE 2.1 For-hire Trucking: A Comparison for the years 1983 and 1984

Le Camionnage pour compte d'autrui: Une comparaison des années 1983 et 1984

	Revenues \$2,000,000 and over	Revenues \$ 500,000- 1,999,999	Revenues \$100,000-499,999	Total (1)				
	Recettes \$2,000,000 et plus	Recettes \$ 500,000- 1,999,999	Recettes \$100,000-499,999					
	1983	1984	1983	1984	1983	1984 (2)	1983	1984
Number - Nombre								
Establishments reporting - Établissements déclarants	446	466	1,139	1,128	2,998	3,627	4,583	5,221
Millions of dollars - Millions de dollars								
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	4,212	4,950	1,178	1,271	698	894	6,088	7,115
Equipment operated - Matériel productif utilisé								
Number - Nombre								
Straight trucks - Camions	8,655	8,530	5,216	4,866	5,948	6,742	19,819	20,138
Road tractors - Tracteurs routiers	20,582	21,197	7,226	7,212	4,560	5,123	32,368	33,532
Semi-trailers - Semi-remorques	59,946	62,484	12,735	12,134	5,236	5,328	77,917	79,946
Full trailers - Remorques	1,035	2,293	551	870	894	1,387	2,480	4,550
Other equipment - Autre matériel productif	4,926	5,322	993	1,150	110	124	6,032	6,596
Equipment - Total - Matériel productif	95,144	99,826	26,724	26,232	16,748	18,704	138,616	144,762

(1) Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

(2) These figures include carriers which were added to the survey universe for the first time in 1984. - Des données comprennent les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui qui ont été ajoutés à l'univers pour la première fois en 1984.

FIGURE 2.2 For-hire Trucking, 1984: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile

Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Statistiques sommaires, par province et territoire de domicile

No.	Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario
		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	
Number - Nombre							
Establishments reporting - Établissements déclarants		5,221	69	27	148	151	1,377
							1,304
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	7,114,620(1)	54,045	23,819	113,657	264,908	1,282,426	2,834,812
Operating expenses - Total - Frais d'exploitation	6,775,743(1)	50,577	22,275	108,256	248,269	1,215,907	2,807,602
Net operating revenues - Recettes nettes d'exploitation	338,877(1)	3,467	1,644	5,401	16,639	66,518	127,211
Number - Nombre							
Number of employees (including working owners) - Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	95,384	773	320	1,794	2,493	18,964	41,776
Equipment - Matériel productif							
Trucks - Camions	20,138	247	76	493	323	4,759	7,963
Road Tractors - Tracteurs routiers	33,532	214	116	711	817	5,556	14,604
Semi-trailers - Semi-remorques	79,946	322	165	1,141	2,552	13,164	35,663
Full trailers - Remorques	4,550	52	7	74	43	983	926
Other equipment - Autre matériel productif	6,596	0	9	162	62	1,566	2,665
Equipment - Total - Matériel productif	144,762	835	373	2,581	3,787	27,028	61,821
Number - Nombre							
Establishments reporting - Établissements déclarants	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	Territoires du Nord-Ouest
Number - Nombre							
Establishments reporting - Établissements déclarants	206	221	836	862	9		11
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	491,622	206,480	832,313	773,527	15,025		21,886
Operating expenses - Total - Frais d'exploitation	471,878	195,692	877,604	742,020	14,421		21,242
Net operating revenues - Recettes nettes d'exploitation	19,743	10,789	54,709	31,508	605		644
Number - Nombre							
Number of employees (including working owners) - Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	6,129	2,574	10,956	9,246	142		217
Equipment - Matériel productif							
Trucks - Camions	838	646	2,352	2,323	39		79
Road Tractors - Tracteurs routiers	2,060	992	4,190	3,155	54		63
Semi-trailers - Semi-remorques	7,680	2,064	9,715	7,166	168		146
Full trailers - Remorques	64	171	1,503	711	10		61
Other equipment - Autre matériel productif	1,193	50	616	263	6		4
Equipment - Total - Matériel productif	11,835	3,823	18,376	13,618	277		288

(1) Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

FIGURE 2.3 For-hire Trucking, 1984: Number of Motor Carriers by Major Type of Commodities Carried

Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Nombre de transporteurs, par principaux types de marchandises transportées

	Major type of commodities carried						
	Principaux types de marchandises transportées						
	Total	General freight	Bulk liquids	Dump	Forest products	Other commodities	Household goods
		Merchandises générales	Liquides en vrac	Décharge-ments	Produits forestiers	Autres marchan-dises	Articles ménagers
Number - Nombre							
Establishments reporting - Établissements déclarants	5,221	1,294	491	661	1,213	1,146	416
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	7,114,620 (1)	3,783,137	478,997	253,678	503,475	1,715,121	380,210
Operating expenses - Total - Dépenses d'exploitation	6,775,743 (1)	3,672,672	437,128	237,594	462,385	1,606,979	358,984
Number of employees - Nombre d'employés	92,142	52,159	5,679	3,468	5,266	17,056	8,514
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Salaries and wages - Total - Rémunération	2,448,976	1,490,987	155,088	61,334	116,754	471,206	153,607
Assets - Total - de l'actif	3,778,214	1,936,256	328,786	131,313	242,216	871,883	167,761
Liabilities - Total - du passif	2,726,658	1,396,656	213,648	93,402	174,574	731,089	117,288
Owner(s) equity - Total - de l'avoir des actionnaires	1,051,556	539,600	115,138	37,911	67,642	240,793	50,473
Number - Nombre							
Total equipment operated - Matériel productif en opération	144,762	84,278	7,567	5,072	8,585	33,204	6,055
Straight trucks - Camions	20,138	11,095	1,383	1,708	982	2,648	2,322
Road tractors - Tracteurs routiers	33,532	17,164	2,102	1,273	2,980	8,659	1,354
Semi-trailers - Semi-remorques	79,946	49,024	3,785	1,726	3,989	19,612	1,810
Other - Autres	11,146	6,996	297	365	634	2,285	569

(1) Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

FIGURE 2.4 For-hire Trucking, 1984: Summary Statistics for Local and Off-Highway Carriers

No.	Canada	Prince Edward Island and Newfoundland (1)	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario	
		Île-du-Prince Édouard et Terre-Neuve (1)	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec		
1 Establishments reporting	No.	1,496	14	35	25	412	314
2 Total operating revenues	\$	715,162,521	4,747,011	10,682,237	6,635,088	196,115,721	185,840,829
3 Local	\$	425,164,925	3,929,277	7,747,362	4,264,675	132,619,197	133,751,100
4 Intercity	\$	130,412,204	684,770	2,054,442	823,728	31,583,162	41,117,540
5 Off-highway	\$	159,585,492	132,964	890,433	1,546,685	31,913,362	10,972,089
6 Total operating expenses	\$	668,727,184	4,456,123	9,505,661	5,497,308	182,707,980	172,320,533
7 Transportation expenses	\$	422,631,167	2,785,209	6,472,723	3,438,810	113,791,226	106,732,629
8 Maintenance and garage expenses	\$	76,879,999	437,273	1,217,337	1,038,182	22,315,942	19,199,258
9 Terminal expenses	\$	18,495,463	116,276	256,020	11,234	4,701,154	6,570,350
10 Administration and general expenses	\$	150,720,555	1,117,365	1,559,581	1,009,082	41,895,658	39,618,296
11 Total number of employees		11,870	124	186	116	3,406	3,698
12 Total salaries and wages	\$	254,042,759	2,010,388	2,850,836	1,593,375	74,766,683	71,317,417
13 Total assets	\$	361,495,835	3,399,665	2,532,284	2,200,294	89,931,030	101,534,552
14 Total liabilities	\$	249,338,957	1,631,750	1,475,813	1,207,243	56,392,787	71,045,586
15 Total owner(s) equity	\$	112,156,878	1,767,935	1,056,371	983,051	33,538,243	30,488,866
16 Total equipment operated	No.	13,980	109	241	131	3,886	4,266
17 Straight trucks	No.	5,543	78	84	40	1,729	1,699
18 Road tractors	No.	3,178	19	58	39	811	920
19 Semi-trailers	No.	4,133	9	64	52	970	1,328
20 Other	No.	1,126	3	35	0	376	319

(1) For reasons of confidentiality, some provinces and/or territories have been grouped together.

FIGURE 2.5 For-hire Trucking, 1984: Summary Statistics for Intercity Carriers

No.	Canada	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario	
		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec		
1 Establishments reporting	No.	3,725	56	26	113	126	965	990
2 Total operating revenues	\$	6,399,457,337	49,508,548	23,707,851	102,864,694	258,273,302	1,086,309,825	2,748,971,385
3 Local	\$	338,194,182	3,962,734	1,854,918	7,894,466	6,370,030	56,888,191	134,912,294
4 Intercity	\$	6,003,164,079	45,265,573	21,752,933	93,896,276	250,697,856	1,018,608,841	2,607,826,513
5 Off-highway	\$	58,099,076	280,242	0	1,173,952	1,205,416	10,812,793	6,232,578
6 Total operating expenses	\$	6,107,015,765	46,279,831	22,116,545	88,750,079	242,772,155	1,033,199,446	2,635,281,118
7 Transportation expenses	\$	3,868,942,150	30,573,718	16,700,363	64,957,235	171,301,377	649,529,949	1,593,342,782
8 Maintenance and garage expenses	\$	595,489,636	4,631,495	1,662,414	12,728,739	20,211,906	129,656,789	238,953,443
9 Terminal expenses	\$	447,718,433	2,024,802	709,609	3,026,106	14,778,074	56,488,211	258,330,283
10 Administration and general expenses	\$	1,194,865,548	9,049,816	3,044,159	18,037,999	36,480,799	197,524,497	544,854,631
11 Total number of employees	No.	80,272	514	292	1,524	2,286	14,581	37,368
12 Total salaries and wages	\$	2,184,933,586	12,567,711	4,447,692	32,872,531	52,917,836	366,473,502	1,072,050,107
13 Total assets	\$	3,418,718,401	21,330,175	11,268,086	47,223,791	102,452,037	567,761,809	1,451,937,553
14 Total liabilities	\$	2,477,318,953	14,870,458	7,351,076	37,281,373	65,479,110	386,021,103	1,046,838,600
15 Total owner(s) equity	\$	939,399,448	6,459,717	3,937,010	8,942,418	36,972,927	181,740,706	405,088,953
16 Total equipment operated	No.	130,782	730	369	2,340	3,666	23,142	57,555
17 Straight trucks	No.	14,595	173	72	409	283	3,030	6,264
18 Truck-tractors	No.	30,354	195	118	653	778	5,745	13,684
19 Semi-trailers	No.	75,813	313	165	1,077	2,500	12,194	34,335
20 Other	No.	10,020	49	16	201	105	2,173	3,272

FIGURE 2.4 Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Statistiques sommaires concernant les transporteurs locaux et opérant sur des chemins privés

Manitoba	Saskat-	Alberta	British	Yukon and	Nbre	Établissements déclarants	1
			Columbia	Northwest Territories (1)			
53	50	245	344	4			No
29,138,015	39,634,040	107,882,351	132,792,143	1,675,186	\$	Total, recettes d'exploitation	2
23,784,368	18,062,989	45,462,745	54,551,253	991,959	\$	Locales	3
4,271,365	6,517,747	18,734,057	24,271,028	354,265	\$	Interurbaines	4
1,082,282	15,053,304	43,695,549	53,959,852	328,962	\$	Chemins privés	5
27,822,331	35,680,928	104,160,270	124,185,150	1,380,900	\$	Total, dépenses d'exploitation	6
18,433,867	25,144,200	66,411,411	78,678,151	742,941	\$	Frais de transport	7
2,539,533	4,043,911	11,304,101	14,653,539	130,923	\$	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
649,130	548,437	3,584,283	1,990,994	67,605	\$	Frais de terminus	9
6,199,801	6,944,380	22,860,495	28,862,466	449,431	\$	Frais d'administration et frais généraux	10
576	448	1,484	1,804	28		Nombre total d'employés	11
10,667,077	11,915,422	31,632,337	46,764,213	525,011	\$	Rémunération totale	12
14,471,828	17,114,361	59,897,321	68,956,204	1,458,276	\$	Total de l'actif	13
11,456,860	12,401,751	43,274,042	49,493,049	949,976	\$	Total du passif	14
3,004,868	4,712,610	16,623,279	19,463,155	508,300	\$	Total de l'avoir des actionnaires	15
614	605	1,882	2,205	41		Total du matériel productif en opération	16
265	217	665	744	22	Nbre	Camions	17
162	126	404	630	9	Nbre	Tracteurs routiers	18
183	220	653	650	4	Nbre	Semi-remorques	19
4	42	160	181	6	Nbre	Autres	20

(1) Pour assurer la confidentialité des données, certains provinces et/ou territoires ont été regroupés.

FIGURE 2.5 Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interurbains

Manitoba	Saskat-	Alberta	British	Northwest	Nbre	Établissements déclarants	1	
			Columbia	Territory				
153	171	591	518	8			No	
462,484,050	166,846,112	824,420,209	640,735,231	14,902,882	20,333,247	\$	Total, recettes d'exploitation	2
8,949,044	8,410,788	57,254,311	49,845,922	74,910	1,676,574	\$	Locales	3
450,774,099	157,301,700	744,470,187	579,085,456	14,827,972	18,656,673	\$	Interurbaines	4
2,760,907	1,133,624	22,695,711	11,803,853	0	0	\$	Chemins privés	5
444,056,390	159,010,582	773,443,325	617,834,375	14,348,398	19,823,518	\$	Total, dépenses d'exploitation	6
295,790,877	110,028,858	508,407,252	406,441,201	9,504,622	12,363,936	\$	Frais de transport	7
33,754,599	16,316,543	76,815,771	57,386,471	1,697,465	1,674,001	\$	Entretien du matériel productif et frais de garege	8
42,205,130	3,529,291	38,118,405	26,533,508	1,168,921	706,093	\$	Frais de terminus	9
72,305,784	29,135,890	150,101,897	127,373,195	1,977,391	5,179,488	\$	Frais d'administration et frais généraux	10
5,417	1,996	8,914	6,857	138	185	Nbre	Nombre total d'employés	11
142,462,257	45,087,814	247,812,451	209,296,540	4,311,359	4,633,786	\$	Rémunération totale	12
229,434,264	83,721,738	560,385,721	325,275,451	5,520,150	10,387,625	\$	Total de l'actif	13
163,289,114	66,688,362	418,391,554	257,621,005	5,176,033	8,311,165	\$	Total du passif	14
66,145,150	17,033,377	141,994,167	67,654,446	344,117	2,076,460	\$	Total de l'avoir des actionnaires	15
11,221	3,318	16,494	11,413	273	261	Nbre	Matériel productif en opération	16
573	429	1,687	1,579	38	58	Nbre	Camions	17
1,898	866	3,786	2,525	53	55	Nbre	Tracteurs routiers	18
7,497	1,844	9,062	6,516	166	144	Nbre	Semi-remorques	19
1,253	179	1,959	793	16	4	Nbre	Autres	20

FIGURE 2.6 For-hire Trucking, 1984: Summary Statistics for Interprovincial Carriers

No.	Canada	Newfound-	Prince	Nova	New	Quebec	Ontario	
		land	Edward	Scotia	Brunswick	États-Unis		
		Terre-	Island	Nouvelle-	Nouveau-	Québec		
1 Establishments reporting	No.	1,450	14	17	81	64	302	356
2 Total operating revenues	\$	4,558,012,549	22,864,150	19,884,386	93,886,367	236,390,208	643,120,626	1,869,839,204
3 Intraprovincial	\$	1,972,714,223	8,580,864	3,958,967	58,922,356	77,947,355	327,253,752	781,958,097
4 Interprovincial	\$	1,992,154,473	12,025,354	13,202,272	28,707,144	142,927,851	248,925,784	774,210,008
5 International	\$	593,143,853	2,257,932	2,723,147	6,256,867	15,515,002	66,941,090	313,671,099
6 Total operating expenses	\$	4,389,511,505	21,687,371	18,666,211	80,755,756	222,454,116	616,391,269	1,824,949,632
7 Transportation expenses	\$	2,755,701,530	14,024,884	14,071,894	59,757,843	157,823,668	383,364,627	1,068,982,562
8 Maintenance and garage expenses	\$	408,344,836	2,265,220	1,341,958	11,689,670	17,244,943	77,914,525	157,699,309
9 Terminal expenses	\$	374,312,545	436,186	700,359	2,974,830	14,704,458	37,835,258	214,578,387
10 Administration and general expenses	\$	851,152,594	4,961,081	2,552,000	16,333,413	32,681,047	117,276,859	383,689,374
11 Total number of employees		56,567	225	235	1,398	1,932	8,433	26,447
12 Total salaries and wages	\$	1,575,368,166	6,200,104	3,681,538	30,829,166	46,957,321	220,387,711	756,116,752
13 Total assets	\$	2,418,148,464	11,201,173	9,725,631	42,931,680	94,214,142	329,237,844	848,472,583
14 Total liabilities	\$	1,827,074,077	8,270,498	6,503,269	34,947,306	59,601,228	242,023,288	724,922,064
15 Total owner(s) equity	\$	591,074,387	2,930,675	3,222,362	7,984,374	34,612,914	87,214,556	223,550,519
16 Total equipment operated	No.	90,390	264	284	2,158	3,175	13,466	37,415
17 Straight trucks	No.	8,936	54	47	347	189	1,384	4,165
18 Road tractors	No.	19,563	70	91	589	611	3,346	8,277
19 Semi-trailers	No.	54,366	114	140	1,026	2,298	7,489	22,674
20 Other	No.	7,525	26	16	196	77	1,247	2,299

FIGURE 2.7 For-hire Trucking, 1984: Summary Statistics for International Carriers

No.	Canada	Newfound-	Prince	Nova	New	Quebec	Ontario	
		land	Edward	Scotia	Brunswick	États-Unis		
		Terre-	Island	Nouvelle-	Nouveau-	Québec		
1 Establishments reporting	No.	941	3	7	36	38	232	335
2 Total operating revenues	\$	3,590,877,712	12,870,038	15,956,391	53,545,133	176,506,027	473,854,171	1,624,488,254
3 Intraprovincial	\$	1,366,586,530	2,119,935	1,382,035	27,668,875	45,306,457	213,746,024	617,562,811
4 Interprovincial	\$	1,342,213,606	8,592,171	9,689,924	18,260,940	113,442,913	154,140,720	481,463,032
5 International	\$	882,077,576	2,257,932	4,884,432	7,615,318	17,756,657	105,967,427	525,462,411
6 Total operating expenses	\$	3,442,431,170	12,351,762	15,286,860	51,601,014	166,212,505	452,805,439	1,569,377,575
7 Transportation expenses	\$	2,205,832,671	8,004,067	12,145,565	34,240,636	118,213,745	283,867,612	852,722,909
8 Maintenance and garage expenses	\$	308,079,653	1,125,436	921,618	6,296,328	11,199,049	55,628,087	136,928,334
9 Terminal expenses	\$	277,315,932	273,222	555,856	2,137,099	13,247,269	27,675,522	154,466,083
10 Administration and general expenses	\$	650,202,914	2,949,037	1,663,821	8,926,951	23,552,442	85,634,218	325,260,249
11 Total number of employees	No.	42,050	106	125	809	1,316	5,918	21,325
12 Total salaries and wages	\$	1,209,798,329	3,520,012	1,938,306	17,637,436	32,263,092	155,598,902	632,481,483
13 Total assets	\$	1,991,715,713	6,595,401	6,653,975	22,463,703	68,491,129	252,175,738	875,012,456
14 Total liabilities	\$	1,487,336,835	4,717,994	4,536,524	17,619,987	43,846,479	180,343,077	663,433,978
15 Total owner(s) equity	\$	504,378,878	1,878,407	2,117,451	4,843,716	24,644,650	71,832,662	211,578,477
16 Total equipment operated	No.	72,441	110	213	1,201	2,232	10,069	33,981
17 Straight trucks	No.	4,573	27	10	184	121	786	1,992
18 Road tractors	No.	16,264	13	70	335	331	2,544	8,485
19 Semi-trailers	No.	45,473	70	122	541	1,717	5,959	21,580
20 Other	No.	6,131	0	11	141	63	780	1,924

FIGURE 2.6 Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interprovinciaux

Manitoba	Saskat-	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	No
chewan			Colombie-Britan-nique		Territoires du Nord-Ouest	
79	116	257	151	7	6	Nbre Établissements déclarants
440,116,425	157,008,775	637,850,844	403,906,166	14,572,077	18,573,321	\$ Total, recettes d'exploitation
101,642,071	78,686,767	337,085,819	186,223,365	3,167,947	7,286,863	\$ Intraprovinciales
296,525,295	64,385,725	232,045,449	156,429,216	11,383,915	11,286,458	\$ Interprovinciales
41,849,059	13,936,282	68,719,576	61,253,585	20,214	0	\$ Internationales
423,987,328	149,760,778	600,100,166	388,482,362	14,028,815	18,237,701	\$ Total, dépenses d'exploitation
282,839,282	105,268,125	394,958,455	253,032,125	9,365,361	11,212,704	\$ Frais de transport
31,734,483	14,069,303	57,286,457	34,257,446	1,587,345	1,254,177	\$ Entretien du matériel productif et frais de garage
41,894,014	3,461,079	35,306,278	20,508,287	1,142,711	770,698	\$ Frais de terminus
67,529,549	25,962,271	112,548,976	80,684,504	1,933,398	5,000,122	\$ Frais d'administration et frais généraux
5,068	1,734	6,498	4,285	132	169	Nbre Nombre total d'employés
136,883,511	40,582,638	189,112,370	136,347,852	4,144,468	4,014,735	\$ Rémunération totale
218,005,658	75,087,055	456,503,819	218,012,271	5,380,083	9,376,525	\$ Total de l'actif
156,735,610	60,852,657	349,821,555	170,848,718	5,083,946	7,453,837	\$ Total du passif
61,270,048	14,234,388	106,682,264	47,163,552	286,137	1,922,588	\$ Total de l'avoir des actionnaires
10,611	3,013	12,472	7,025	261	236	Nbre Total du matériel productif en opération
490	395	882	885	38	59	Nbre Camions
1,706	723	2,633	1,426	49	42	Nbre Tracteurs routiers
7,203	1,705	7,200	4,234	158	125	Nbre Semi-remorques
1,212	189	1,757	480	16	10	Nbre Autres

FIGURE 2.7 Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Statistiques sommaires concernant les transporteurs internationaux

Manitoba	Saskat-	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	No
chewan			Colombie-Britan-nique		Territoires du Nord-Ouest	
54	35	85	113	3	0	Nbre Établissements déclarants
376,180,747	66,423,778	408,417,667	380,503,980	2,021,526	0	\$ Total, recettes d'exploitation
75,505,184	26,369,011	180,650,694	175,732,112	543,392	0	\$ Intraprovinciales
257,161,388	26,118,485	156,367,239	115,518,874	1,457,920	0	\$ Interprovinciales
43,524,175	13,936,282	71,399,734	89,252,994	20,214	0	\$ Internationales
362,568,119	52,584,379	378,373,186	368,407,772	1,752,548	0	\$ Total, dépenses d'exploitation
239,260,338	46,226,783	259,586,962	251,301,810	1,262,244	0	\$ Frais de transport
27,897,854	5,757,429	31,753,208	30,381,776	190,534	0	\$ Entretien du matériel productif et frais de garage
38,810,790	1,778,833	22,503,169	15,830,441	37,548	0	\$ Frais de terminus
56,599,137	8,931,234	65,529,857	70,893,745	262,223	0	\$ Frais d'administration et frais généraux
4,368	850	3,751	3,657	24	0	Nbre Nombre total d'employés
118,538,085	12,834,879	113,851,412	120,715,223	409,389	0	\$ Rémunération totale
187,287,857	34,846,465	318,813,074	206,880,928	1,393,886	0	\$ Total de l'actif
138,742,963	29,082,541	237,494,519	166,286,162	1,232,510	0	\$ Total du passif
58,544,884	5,763,824	82,318,555	40,684,766	161,376	0	\$ Total de l'avoir des actionnaires
9,108	1,377	7,476	6,635	39	0	Nbre Total du matériel productif en opération
316	98	362	673	4	0	Nbre Camions
1,477	325	1,416	1,257	11	0	Nbre Tracteurs routiers
6,123	880	4,278	4,184	19	0	Nbre Semi-remorques
1,192	74	1,420	521	5	0	Nbre Autres

FIGURE 2.8 For-hire Trucking, 1984: Operating and Income Accounts

No.	Canada 1983	Canada 1984	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
			Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
			Number - Nombre				
1 Establishments reporting	4,583	5,221	69	27	148	151	1,377
OPERATING REVENUES		Dollars					
2 Freight transportation revenue	5,945,641,466	6,959,451,140	51,112,983	22,938,527	108,366,408	254,719,373	1,257,831,741
3 Other revenues (including storage, warehousing, packing, and subsidies)	142,099,821	155,168,818	2,931,577	980,324	5,290,523	10,189,017	24,593,805
4 TOTAL OPERATING REVENUES	6,087,741,287	7,114,619,958	54,044,560	23,818,851	113,656,931	264,908,390	1,282,425,546
OPERATING EXPENSES							
Transportation expenses							
5 Salaries and wages of drivers and helpers	1,075,493,821	1,277,056,923	7,864,565	2,781,921	23,364,974	23,720,130	259,700,181
6 Fuel (including fuel tax)	640,768,144	730,157,452	7,563,205	2,842,101	17,421,732	22,074,895	180,670,185
7 Tires and tubes	109,300,482	128,454,003	1,319,145	451,551	2,984,243	4,008,980	31,945,565
8 Other operating supplies and expenses	148,414,423	176,808,705	1,330,010	531,557	3,409,137	7,576,951	35,761,660
Purchased transportation and revenue equipment rentals							
9 Payments to lessor operators (e.g., brokers)	981,589,028	1,239,859,572	9,464,691	8,050,386	13,448,645	90,691,318	119,963,357
10 Piggyback expenses	80,682,341	88,720,908	24,741	-	-	150,506	7,990,955
11 Other (e.g., interline)	174,264,284	162,788,275	1,251,077	288,274	1,189,902	9,667,681	33,671,701
12 Equipment rentals	80,855,222	86,673,506	1,230,047	497,767	2,251,432	4,006,867	17,439,606
13 Depreciation of revenue equipment	285,421,881	329,565,303	2,930,027	1,210,719	6,221,098	11,232,398	62,914,735
14 Total transportation expenses	3,576,813,636	4,220,084,647	32,977,508	16,654,276	70,291,163	173,129,726	750,057,946
Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers)							
15 Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	141,413,254	158,222,307	846,301	269,853	2,498,550	3,557,249	31,101,427
16 Other maintenance expenses	426,017,258	509,415,908	4,201,081	1,396,636	11,403,559	17,224,416	119,992,585
17 Total maintenance and garage expenses	567,430,512	667,638,215	5,047,382	1,666,489	13,902,108	20,781,665	151,094,013
Terminal, platform and warehouse expenses							
18 Salaries and wages of terminal employees	247,699,131	287,137,040	1,090,903	344,306	1,742,414	9,422,791	35,414,498
19 Other terminal expenses (include rents paid)	151,655,478	168,903,879	1,006,192	340,103	1,419,712	5,018,086	25,065,261
20 Total terminal expenses	399,354,609	456,040,919	2,097,095	684,409	3,162,126	14,440,877	60,478,759
Administrative and general expenses							
21 Salaries and wages	328,217,462	388,790,492	3,498,867	798,733	5,234,798	11,039,181	55,651,385
22 Insurance, claims and safety	135,317,052	150,340,855	1,211,507	659,829	2,881,265	5,648,444	31,495,617
23 Taxes and licences (excluding income tax)	95,611,833	112,874,815	638,566	284,362	1,910,314	2,433,936	21,338,086
24 Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	372,698,304	363,828,931	1,615,731	448,602	3,598,826	7,287,073	65,859,777
25 Depreciation of buildings and equipment	32,271,569	33,389,600	156,987	49,914	531,070	1,330,749	5,185,899
26 Other general expenses	338,048,927	382,754,475	3,333,811	1,028,431	6,744,069	12,177,813	74,744,944
27 Total administration and general expenses	1,302,165,147	1,431,979,168	10,455,469	3,269,871	20,800,342	39,917,196	254,275,708
28 TOTAL OPERATING EXPENSES	5,845,763,904	6,775,742,949	50,577,454	22,275,045	108,255,740	248,269,464	1,215,807,426
Net Income							
29 Net motor carrier operating revenue	241,977,383	338,877,009	3,467,106	1,643,806	5,401,191	16,638,926	66,518,120

FIGURE 2.8 Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Compte d'exploitation et de revenu

Ontario	Manitoba	Saskat-chewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	Territoires du Nord-Ouest	No
Number - Nombre								
1.304	206	221	836	862	9	11	Établissements déclarants	1
Dollars								
2,880,063,251 54,748,963	486,120,993 5,501,072	200,870,230 5,609,922	913,658,154 18,654,406	747,973,277 25,554,097	15,025,257 -	20,770,946 1,115,112	Recettes de transport de marchandises Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions comprises)	2 3
2,834,812,214	491,622,065	206,480,152	932,312,560	773,527,374	15,025,257	21,886,058	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION	4
FRAIS D'EXPLOITATION								
Frais de transport								
556,221,656	74,596,938	33,954,272	152,181,226	138,091,464	2,047,386	2,532,210	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
275,877,187 44,222,124 82,123,328	41,365,709 7,731,012 8,744,230	22,305,271 4,361,312 3,299,121	89,506,875 17,143,043 18,931,875	67,950,383 13,733,146 14,150,054	1,279,001 300,314 379,897	1,300,908 253,568 570,885	Carburant (taxe comprise) Pneus et chambres à air Autres fournitures d'exploitation	6 7 8
Transport acheté et location de matériel productif								
437,928,966	113,623,211	53,506,784	212,665,997	169,386,450	4,713,128	6,416,639	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contracteurs)	9
45,974,659 64,929,433 35,390,778 125,763,040	24,226,782 12,480,633 5,160,031 20,778,865	44,364 2,689,538 2,575,464 9,754,815	672,426 11,595,201 9,464,418 52,985,911	9,636,475 24,881,969 7,957,014 34,039,098	- 13,089 100,130 602,574	- 129,777 599,952 1,132,022	Frais de transport rail-route Autres (par ex., inter-réseaux) Location de matériel Amortissement du matériel productif	10 11 12 13
1,668,431,171	308,707,411	132,480,941	565,146,972	479,826,053	9,435,519	12,835,961	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques)								
71,023,496	8,006,975	3,425,029	21,017,976	15,775,473	465,294	234,684	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
185,559,726	28,118,622	16,882,222	65,909,226	55,946,322	1,250,599	1,530,913	Autres dépenses d'entretien	16
256,583,222	36,125,597	20,307,251	86,927,202	71,721,795	1,715,883	1,765,597	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage								
170,749,537	26,265,679	2,237,272	22,403,285	16,250,395	617,231	598,729	Traitements et salaires des employés de terminus	18
88,726,869	14,834,527	1,773,214	17,940,923	12,053,162	550,861	174,969	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
258,476,406	41,100,206	4,010,486	40,344,208	28,303,557	1,168,092	773,688	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux								
173,711,570 58,406,378 47,793,170	21,329,335 8,206,237 8,737,053	12,278,041 4,270,199 4,344,589	54,765,454 20,694,012 15,033,510	48,877,044 15,995,106 9,844,066	478,177 217,795 181,897	1,127,907 654,466 335,266	Traitements et salaires Assurances, réclamations et sécurité Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	21 22 23
177,827,512	24,017,698	6,224,120	33,511,360	41,926,683	714,727	796,822	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
13,454,210	3,257,293	503,582	6,052,164	2,721,938	16,937	128,857	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
151,918,013	20,397,891	11,262,301	55,128,713	42,803,283	491,598	2,723,608	Autres frais généraux	26
623,110,853	85,945,507	38,882,832	185,185,213	162,168,120	2,101,131	5,766,926	Total, dépenses administratives et générales	27
2,807,501,652	471,878,721	195,691,510	877,603,595	742,019,525	14,420,635	21,242,182	TOTAL, GENERAL, FRAIS D'EXPLOITATION	28
Revenue net								
127,210,562	19,743,344	10,788,642	54,708,965	31,507,849	604,622	643,876	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

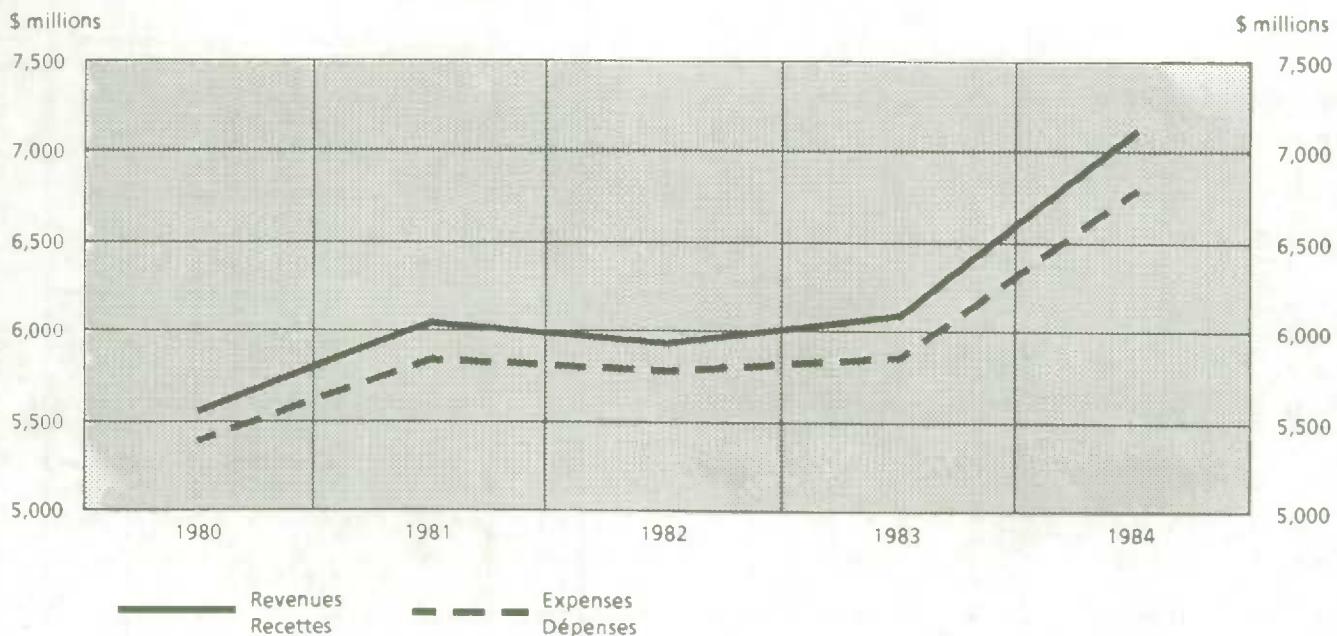
REVENUES AND EXPENSES

Total operating revenues and expenses for the last five years are shown in figure 2.9. Between 1980 and 1984, the number of carriers surveyed decreased and increased in alternate years. Total revenues and expenses, however, increased steadily during this period except in 1982.

Total expenses have increased proportionately less than increases in revenues, as portrayed by the declining operating ratio. The exception again is 1982 when the economy was in a recession.

Operating and income accounts for carriers according to province or territory of domicile for 1984 are provided in figure 2.8.

FIGURE 2.9
For-hire Trucking:
Revenues, Expenses and Operating Ratio, 1980 to 1984
Camionnage pour compte d'autrui:
Recettes, dépenses et ratio d'exploitation, de 1980 à 1984



RECETTES ET DÉPENSES

La figure 2.9 indique les recettes et dépenses d'exploitation totales des cinq dernières années. De 1980 à 1984, le nombre de transporteurs étudiés a baissé ou augmenté selon l'année. Par contre, les recettes et les dépenses totales se sont constamment accrues pendant cette période, sauf en 1982.

Les frais totaux ont proportionnellement moins augmenté que les recettes, comme l'illustre le ratio d'exploitation à la baisse. La seule exception a été observée en 1982, en période de récession.

La figure 2.8 indique les frais d'exploitation et les recettes des transporteurs pour 1984, selon la province ou le territoire de domicile.

Year Année	Number of Carriers Nombre de transporteurs	Total Revenues Recettes totales	Total Expenses Dépenses totales	Operating Ratio Ratio d'exploitation
	No. - Nbre	\$ millions	\$ millions	
1980	4,722	5,561	5,382	0.968
1981	4,541	6,047	5,844	0.966
1982	4,947	5,929	5,780	0.975
1983	4,583	6,088	5,846	0.960
1984	5,221	7,115	6,776	0.952

HOW THE REVENUE DOLLAR IS SPENT

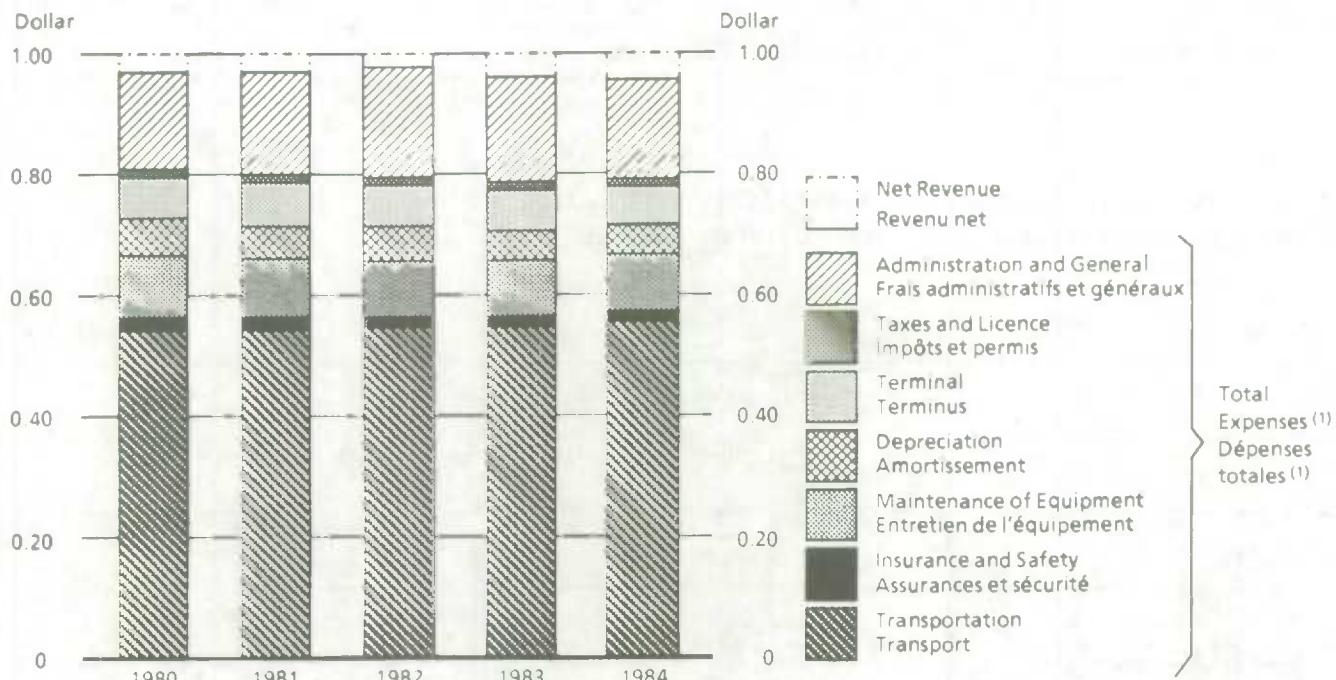
Net revenue has increased steadily between 1980 and 1984, except for a decrease in 1982. This increase was brought about by a lesser proportion of the revenue dollar being spent on operating expenses. The highest proportion during the period under study occurred in 1982, when 97.5 cents of each revenue dollar went towards operating expenses.

As shown in figure 2.10, between 1980 and 1984 transportation and administration expenses increased by 1.6 cents. This was more than outweighed by a decrease of 3.1 cents in all other expense items such as maintenance, insurance and depreciation.

FIGURE 2.10

For-hire Trucking: Distribution of the Revenue Dollar, 1980 to 1984

Camionnage pour compte d'autrui: Ventilation du dollar-recette, de 1980 à 1984



Year Année	Expenses - Dépenses								Total Expenses (1) Dépenses totales (1)	Net Revenue Revenu net
	Transportation Transport	Insurance and Safety Assurances et sécurité	Maintenance of Equipment Entretien de l'équipement	Depreciation Amortissement	Terminal Terminus	Taxes and Licence Impôts et permis	Administration and General Frais administratifs et généraux			
1980	53.5¢	2.4¢	10.3¢	6.0¢	7.1¢	1.9¢	15.6¢	96.8¢	3.2¢	
1981	53.3¢	2.4¢	9.6¢	5.7¢	6.9¢	1.8¢	16.8¢	96.6¢	3.4¢	
1982	54.1¢	2.3¢	9.4¢	5.8¢	6.6¢	1.7¢	17.7¢	97.5¢	2.5¢	
1983	54.1¢	2.2¢	9.3¢	5.2¢	6.6¢	1.6¢	17.1¢	96.0¢	4.0¢	
1984	54.7¢	2.1¢	9.4¢	5.1¢	6.4¢	1.6¢	16.0¢	95.2¢	4.8¢	

(1) Totals may not add due to independent rounding. - Il se peut que les totaux n'égalent pas \$1.00 à cause de l'arrondissement de chaque chiffre.

VENTILATION DU DOLLAR-RECETTE

De 1980 à 1984, les recettes nettes ont régulièrement augmenté, sauf en 1982 où elles ont accusé une baisse. Cette hausse générale est attribuable à une plus faible proportion du dollar-recette consacrée aux frais d'exploitation. Pendant la période visée, cette proportion a atteint un sommet en 1982, lorsque 97.5 cents de chaque dollar de recettes étaient consacrés aux frais d'exploitation.

Comme le montre la figure 2.10, de 1980 à 1984, les frais de transport et d'administration ont augmenté de 1.6 cent. Cette hausse a été plus que contrebalancée par une baisse de 3.1 cents des autres dépenses, liées par exemple à l'entretien, aux assurances et à l'amortissement.

TYPES OF REVENUE INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL AND INTERNATIONAL

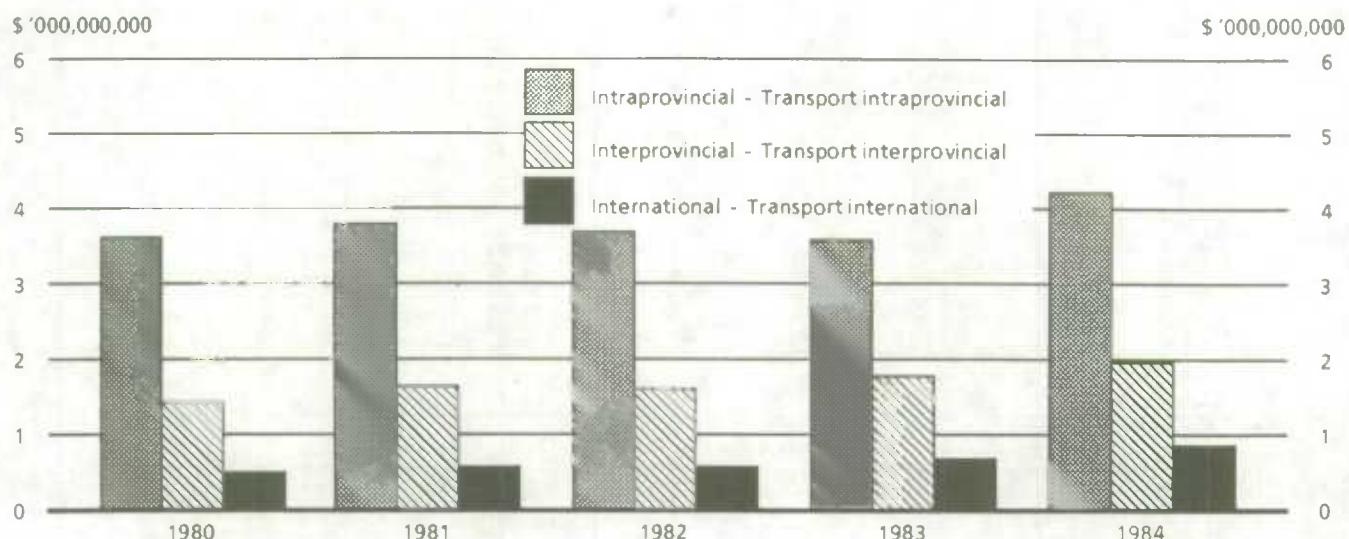
Figure 2.11 shows the distribution of total operating revenues of all carriers according to revenue type.

Over the period studied, a major proportion of total revenues has consisted of intraprovincial revenue, and the smallest proportion has been international revenue. A comparison of 1980 and 1984 statistics, however, reveals that international revenues are growing at a faster rate than intraprovincial and interprovincial revenues.

The rate of growth of international revenue between 1980 and 1984 was 75.5%. It was a steady rate of increase. Interprovincial revenue increased by 28.0% whereas intraprovincial revenue grew by 17%.

The contribution of intraprovincial revenue to total revenue declined by 5.6%, which was balanced by an increase in contribution by interprovincial revenue of 2.2% and by international revenue of 3.4%.

FIGURE 2.11
For-hire Trucking: Types of Revenue, 1980 to 1984
Camionnage pour compte d'autrui: Genre de recettes, de 1980 à 1984



GENRES DE RECETTES TRANSPORT INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

La figure 2.11 illustre la répartition des recettes d'exploitation totales de l'ensemble des transporteurs, selon le genre de recettes.

Au cours de la période visée, une grande proportion des recettes totales provenait du transport intraprovincial, et une petite proportion, du transport international. Toutefois, la comparaison des statistiques de 1980 à celles de 1984 révèle que les recettes tirées du transport international s'accroissent beaucoup plus rapidement que les recettes provenant du transport intraprovincial et interprovincial.

Le taux de croissance des recettes tirées du transport international observé de 1980 à 1984 était régulier et s'élevait à 75.5%. Les recettes tirées du transport interprovincial ont augmenté de 28.0%, tandis que celles provenant du transport intraprovincial ont progressé de 17%.

La part des recettes totales que représentent les recettes tirées du transport intraprovincial a diminué de 5.6%. Cette baisse a été compensée par l'augmentation de 2.2% de la proportion des recettes tirées du transport interprovincial et celle de 3.4% de la proportion des recettes provenant du transport international.

OPERATING RATIO

According to Province or Territory of Domicile

The operating ratio reveals the proportion of operating revenue absorbed by operating expenses. As shown in figure 2.12, this ratio improved at the national level from 0.960 in 1983 to 0.952 in 1984. Carriers domiciled in Quebec, Newfoundland and Prince Edward Island showed the biggest improvement, while carriers domiciled in the Yukon, the Northwest Territories, Saskatchewan, Manitoba and New Brunswick suffered a deterioration in operating ratio.

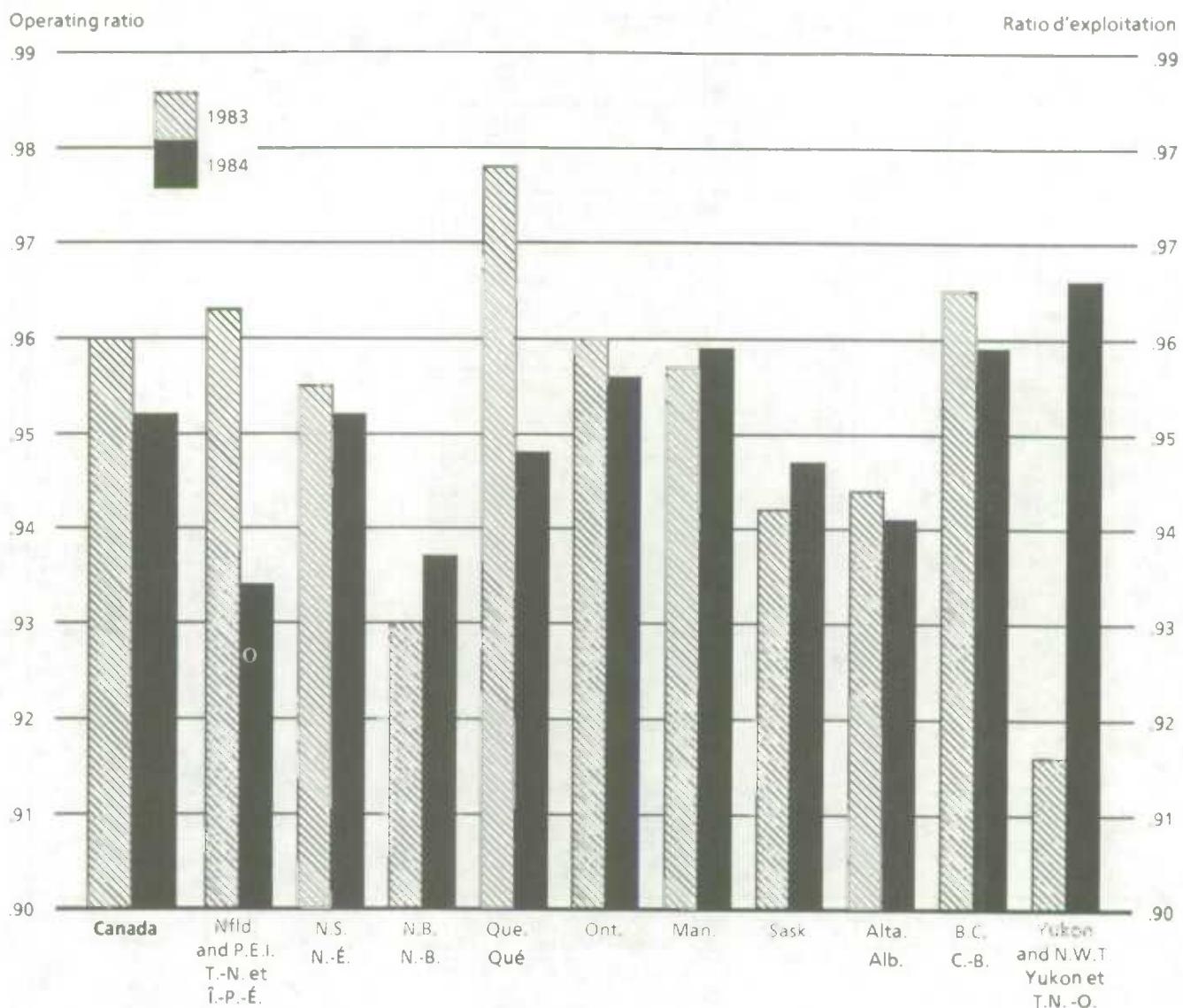
FIGURE 2.12

For-hire Trucking:

Operating Ratio by Province or Territory of Domicile, 1983 and 1984

Camionnage pour compte d'autrui:

Ratio d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile, 1983 et 1984



RATIO D'EXPLOITATION

Selon la province ou le territoire de domicile

Le ratio d'exploitation révèle la proportion de recettes d'exploitation absorbées par les frais d'exploitation. Comme le montre la figure 2.12, le ratio s'est amélioré au niveau national, passant de 0.960 en 1983 à 0.952 en 1984. Les transporteurs du Québec, de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ont enregistré les meilleurs progrès, tandis que les camionneurs du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest, de la Saskatchewan, du Manitoba et du Nouveau-Brunswick ont vu leur ratio régresser.

OPERATING RATIO

According to Major Type of Carrier

Historically, carriers of general freight have consistently experienced the highest operating ratio and the carriers of bulk liquids have shown the lowest in this respect. A comparison between 1980 and 1984 shows that all types of carriers experienced an improvement in operating ratio except bulk liquid carriers where a small increase took place (see figure 2.13).

FIGURE 2.13

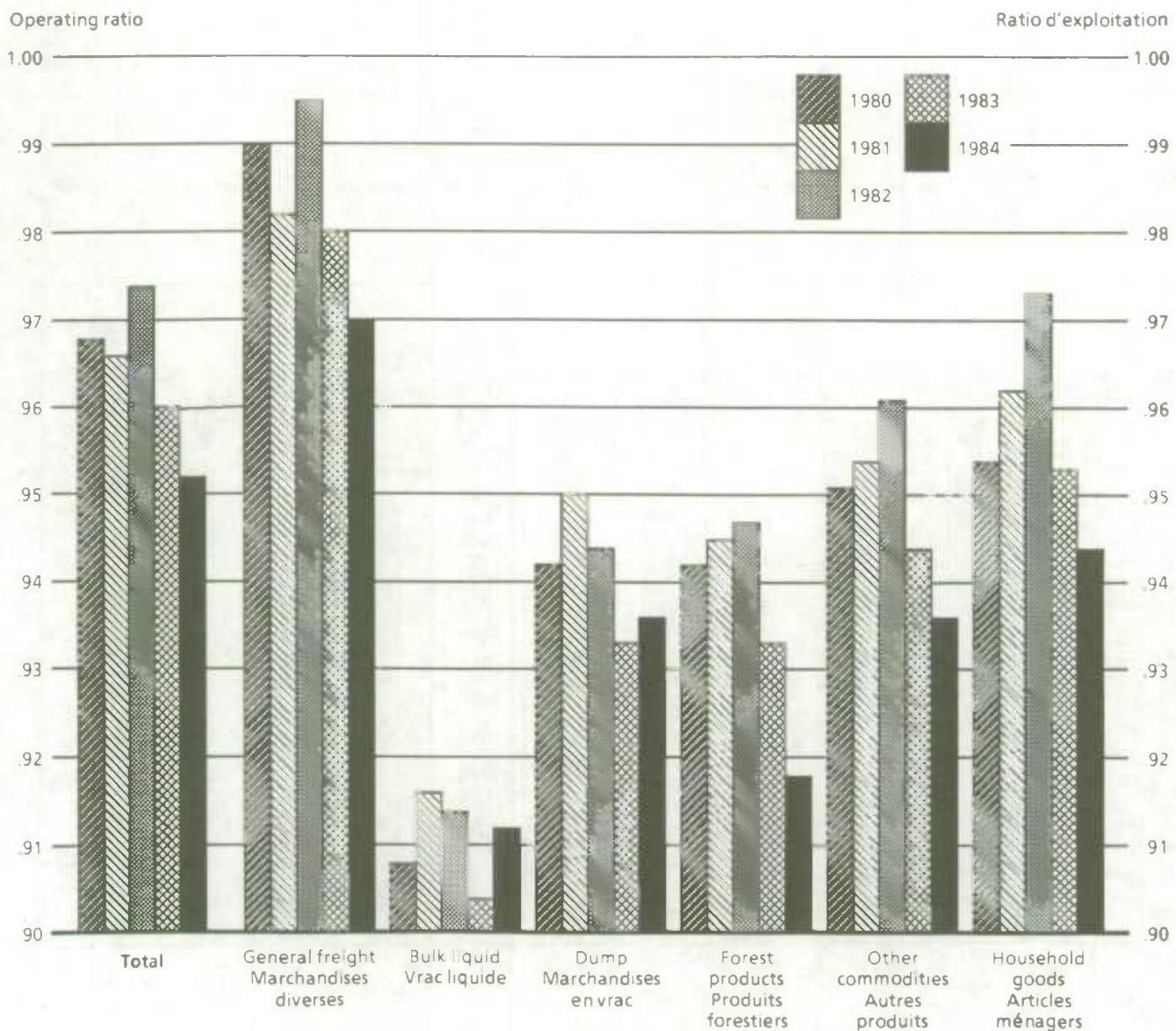
For-hire Trucking:
Operating Ratio by Type of Carrier, 1980 to 1984

Camionnage pour compte d'autrui:
Ratio d'exploitation selon le genre de transporteur, de 1980 à 1984

RATIO D'EXPLOITATION

Selon le principal genre de transporteur

Par le passé, les transporteurs de marchandises diverses ont constamment affiché le plus haut ratio d'exploitation, et les transporteurs de vrac liquide, le plus bas ratio. Une comparaison entre les chiffres de 1980 et ceux de 1984 indique que le ratio d'exploitation de tous les genres de transporteurs s'est amélioré, sauf celui des transporteurs de vrac liquide qui a affiché une faible augmentation (voir la figure 2.13).



PURCHASED TRANSPORTATION

As shown in figure 2.14, over the years for-hire trucking establishments have increasingly utilized purchased transportation, which includes broker operator services, piggy-backing, interlining and so on. The magnitude of this increase over the past five years is 41.5%, from expenses of \$1.06 billion in 1980 to \$1.50 billion in 1984.

A major proportion of purchased transportation expenses are spent on broker operator services, and this proportion has been increasing from year to year. In 1980, 79.1% of purchased transportation expenses consisted of payments to broker operators, increasing to 82.9% in 1984. In fact, piggybacking decreased from 8.2% of these expenses in 1980 to 5.9% in 1984, and interlining decreased from 12.6% to 11.2% in the same period. This relative decline in the proportion of expenses devoted to piggybacking and interlining is the result of slower growth in these expenditures in relation to the growth of expenses for broker operator services.

Purchased transportation expenses as a proportion of total transportation expenses also increased from 32.1% in 1980 to 35.4% in 1984.

ACHAT D'AUTRES SERVICES DE TRANSPORT

Comme le montre la figure 2.14, au fil des ans, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont de plus en plus acheté de services de transport, comprenant entre autres les services de chauffeurs contractants, les services rail-route et les liaisons intertransporteurs. Au cours des cinq dernières années, l'achat de tels services a augmenté de 41.5%, les dépenses connexes étant passées de \$1.06 milliard en 1980 à \$1.50 milliard en 1984.

Une forte proportion des frais de services de transport achetés est consacrée à l'achat des services de chauffeurs contractants, et cette proportion augmente chaque année. En 1980, 79.1% des frais de services de transport achetés étaient versés aux chauffeurs contractants, cette proportion a grimpé à 82.9% en 1984. En fait, les services rail-route ont diminué, les dépenses liées à ces services étant tombées de 8.2% en 1980 à 5.9% en 1984, tout comme les liaisons intertransporteurs dont les dépenses sont passées de 12.6% 11.2% au cours de la même période. Cette baisse relative de la proportion des dépenses consacrée aux services rail-route et aux liaisons intertransporteurs est attribuable à la croissance plus lente de ces dépenses par rapport à l'augmentation des dépenses liées aux services de chauffeurs contractants.

Exprimés en pourcentage des frais de transport totaux, les dépenses liées aux services de transport achetés ont aussi augmenté, passant de 32.1% en 1980 à 35.4% en 1984.

FIGURE 2.14
For-hire Trucking:
Purchased Transportation, 1980 to 1984
Camionnage pour compte d'autrui
Achat de services de transport, de 1980 à 1984

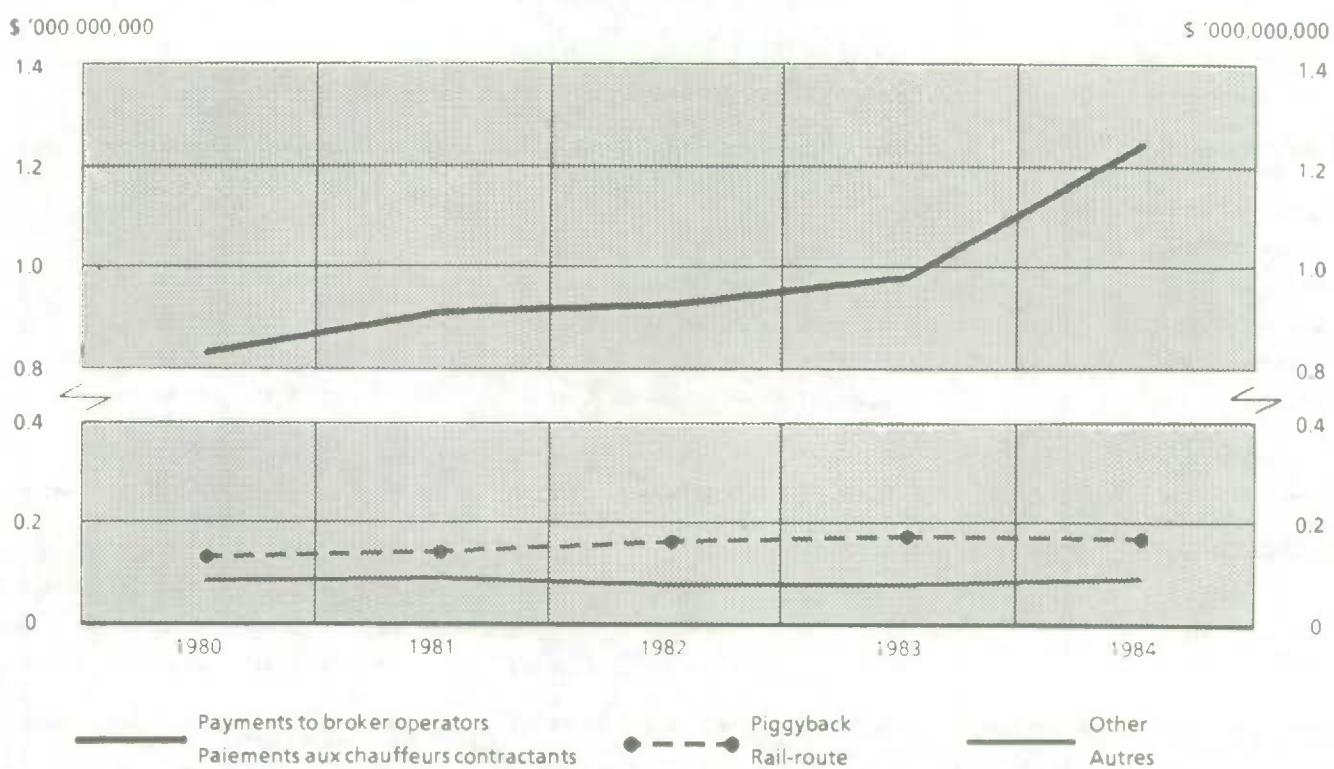


FIGURE 2.15 For-hire Trucking, 1984: Balance Sheet

	Canada 1983	Canada 1984	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec
No.			Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec
ASSETS \$							
Current assets							
1 Cash on hand and in bank	150,656,300	171,615,783	1,772,835	763,128	3,523,058	3,841,336	32,425,857
2 Accounts receivable	803,128,904	904,523,617	6,222,353	2,559,953	12,184,145	29,661,520	164,192,526
3 Prepaid expenses	61,896,211	70,812,100	615,768	210,565	965,515	2,327,851	13,155,832
4 Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	76,581,041	72,492,328	352,707	117,789	1,289,985	1,307,680	14,913,374
5 Other current assets	214,131,280	177,170,205	748,559	256,908	1,066,257	14,777,190	29,156,852
6 Total current assets	1,306,493,735	1,396,614,033	8,712,222	3,808,343	18,028,960	51,815,577	253,844,441
Fixed assets - Original cost (motor carrier freight business)							
7 Land and buildings	583,813,712	582,340,835	4,539,543	1,872,023	4,164,877	12,676,869	77,604,295
8 Less accumulated depreciation	122,060,401	126,838,574	1,043,498	490,434	1,148,045	3,752,105	18,975,408
9 Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	2,793,847,661	3,126,561,123	22,088,692	10,646,588	52,034,795	90,708,061	613,415,773
10 Less accumulated depreciation	1,684,644,018	1,838,011,954	12,837,068	6,257,609	30,859,988	55,506,189	367,540,895
11 Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	247,259,428	273,695,976	1,567,180	784,594	3,473,949	6,668,119	40,131,836
12 Less accumulated depreciation	134,067,129	146,063,759	887,025	485,885	1,990,500	3,828,257	23,950,383
13 Fixed assets - Original cost (other than motor carrier business)	167,806,890	114,384,114	1,200,219	16,800	1,273,661	1,218,019	12,058,703
14 Less accumulated depreciation	56,505,595	22,237,392	483,480	6,735	166,443	227,112	4,216,592
15 Other assets (investments, intangibles, etc.)	410,869,905	417,769,834	873,074	1,300,402	3,944,809	4,779,349	75,321,069
16 GRAND TOTAL ASSETS	3,512,784,188	3,778,214,236	24,728,859	11,288,087	49,756,075	104,652,331	657,692,839
LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY \$							
Current liabilities							
17 Bank loans	314,230,022	294,120,383	1,462,558	1,340,977	5,475,157	10,182,248	43,568,826
18 Accounts payable	742,515,685	799,646,117	4,571,284	1,258,596	15,972,970	20,053,661	123,384,055
19 Other current liabilities	366,548,808	381,063,849	4,228,325	1,344,141	5,598,219	8,730,291	71,610,998
20 Total current liabilities	1,423,294,515	1,474,830,349	10,262,167	3,843,714	27,046,346	38,866,200	238,563,878
21 Long-term debt	1,079,007,500	1,251,827,561	6,240,040	3,407,363	11,710,940	27,720,153	203,850,011
22 Total liabilities	2,502,302,015	2,726,657,910	16,502,207	7,351,077	38,757,286	66,686,353	442,413,880
Owner(s) equity							
23 Capital stock	458,735,123	241,289,738	1,316,168	797,165	1,709,976	3,045,183	67,786,421
24 Retained earnings	551,757,050	810,266,588	6,911,484	3,139,845	9,288,813	34,920,795	147,492,528
25 Total owner(s) equity	1,010,492,173	1,051,556,326	8,227,652	3,937,010	10,898,789	37,865,978	215,278,949
26 GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	3,512,784,188	3,778,214,236	24,728,859	11,288,087	49,756,075	104,652,331	657,692,839

FIGURE 2.15 Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Bilan

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	No
\$ ACTIFS							
Disponibilités							
65,819,849	4,521,543	4,571,527	32,684,192	21,519,291	69,975	103,192	Encaisse et dépôts
397,567,050	58,030,353	25,072,533	116,890,998	87,630,587	1,831,765	2,679,834	Comptes à recevoir
27,012,568	5,038,503	3,397,906	8,577,705	9,146,017	115,666	248,204	Dépenses payées d'avance
29,156,276	4,110,731	2,507,023	13,334,337	5,157,579	142,452	102,395	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)
71,198,363	8,768,588	3,245,813	26,490,290	21,032,542	126,205	302,638	Autres disponibilités
590,754,106	80,469,718	38,794,802	197,977,522	144,486,016	2,286,063	3,436,263	Total, disponibilités
Immobilisations - Coût original (entreprise de transport)							
232,265,471	46,873,316	13,132,513	106,640,960	78,398,910	608,930	3,563,128	Terrains et bâtiments
54,234,688	9,919,661	2,549,100	19,412,382	14,756,588	207,425	349,240	Moins amortissement accumulé
1,226,294,898	200,505,327	83,389,268	470,808,915	340,838,489	6,192,912	9,637,405	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)
697,959,349	120,910,096	42,255,546	284,976,517	209,758,297	3,917,997	5,232,403	Moins amortissement accumulé
116,976,589	25,561,956	4,318,633	42,940,830	30,413,166	319,436	539,688	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)
58,637,994	13,803,712	1,891,979	22,592,098	17,692,428	235,452	268,046	Moins amortissement accumulé
25,103,966	3,635,183	346,905	64,916,410	4,595,235	16,500	2,513	Immobilisations - Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)
7,185,415	904,119	91,921	6,800,529	2,153,191	0	1,855	Moins amortissement accumulé
180,094,521	32,198,180	7,642,525	70,779,931	39,860,343	508,024	467,607	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)
1,553,472,105	243,806,082	100,836,100	620,283,042	394,231,655	5,570,891	11,795,060	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF
\$ PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES							
Exigibilités							
105,269,016	32,816,750	12,576,624	54,233,736	25,134,981	749,432	1,310,078	Emprunts bancaires
391,372,168	48,480,768	22,292,515	90,277,008	78,402,377	1,583,587	1,997,127	Comptes à payer
138,552,327	13,404,117	12,154,321	66,942,487	54,527,038	1,930,847	2,040,738	Autres exigibilités
635,193,512	84,701,635	47,023,460	211,453,231	158,064,396	4,263,866	5,347,843	Total, exigibilités
482,690,674	80,054,338	32,066,653	250,212,365	148,049,658	912,667	3,912,898	Dette à long terme
1,117,884,188	174,755,874	78,090,113	461,665,586	307,114,054	5,176,533	8,260,641	Total, passif
Avoir des actionnaires							
102,231,834	20,068,849	3,144,365	30,790,685	10,049,498	139,262	210,332	Capital-actions
333,356,085	49,081,269	18,601,622	127,826,761	77,068,103	255,196	2,324,087	Bénéfices non répartis
435,587,919	69,150,118	21,745,987	158,617,446	87,117,601	384,458	2,534,418	Total, avoir des actionnaires
1,553,472,105	243,806,082	100,836,100	620,283,042	394,231,655	5,570,891	11,795,060	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES

FINANCIAL RATIOS

The financial status of the for-hire trucking industry in terms of liquidity, asset management and leverage is shown by the selected ratios provided in figure 2.16.

The liquidity of the industry, as measured by the current ratio, remained high (mostly between 90% and 95%) during the years 1975 to 1984, except in 1982 when it dropped to 84%.

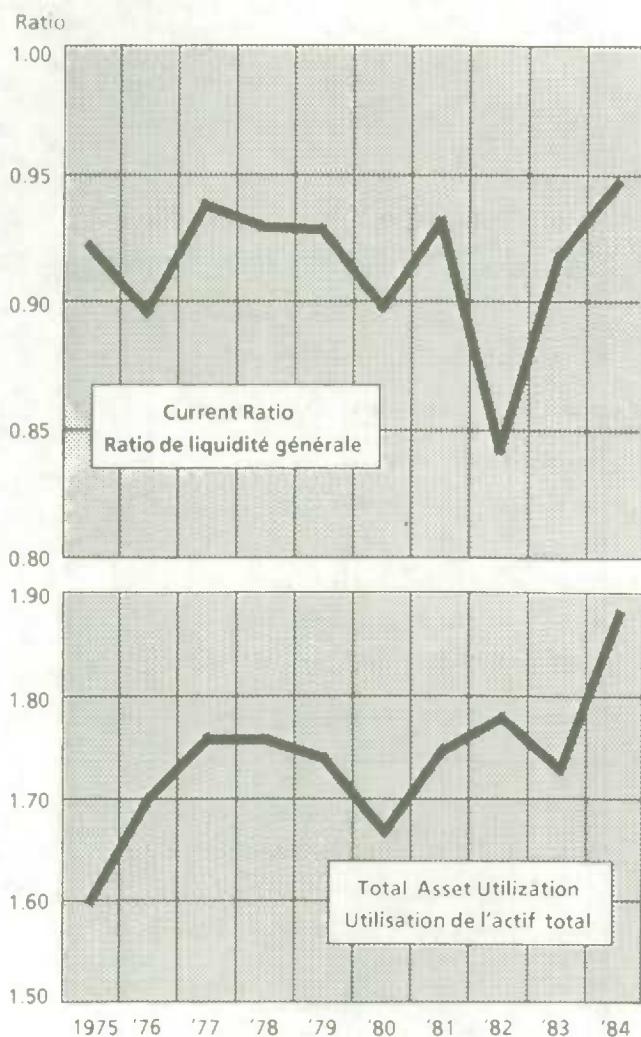
The asset management of the industry, shown by total asset utilization, had improved slightly from 1.60 in 1975 to 1.88 in 1984. Between 1975 and 1984, the ratio fluctuated from year to year, but remained within this range.

The extent to which borrowed funds have been utilized by the industry is measured by the net debt-worth and total debt-asset ratios. The net debt-worth ratio remained between 1.09 and 1.32 between 1975 and 1984. The total debt-asset ratio has remained quite stable during these years.

FIGURE 2.16

For-hire Trucking: Financial Ratios, 1975 to 1984

Camionnage pour compte d'autrui: Ratios financiers, de 1975 à 1984



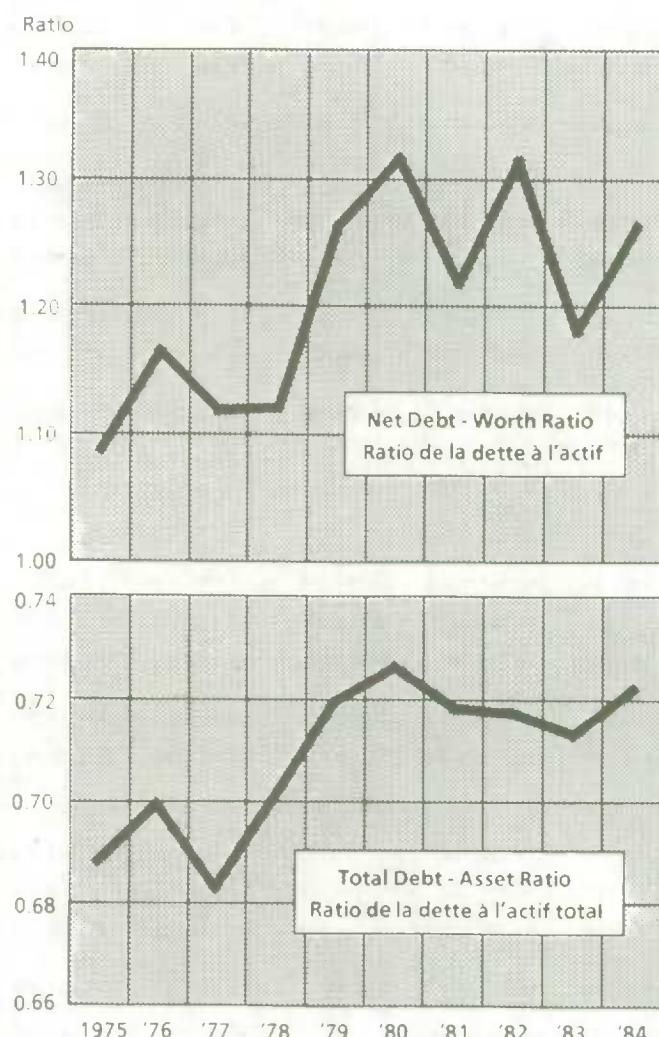
RATIOS FINANCIERS

Les divers ratios de la figure 2.16 illustrent la situation financière des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, selon la liquidité, la gestion des actifs et l'endettement.

De 1975 à 1984, la liquidité des entreprises, mesurée au moyen du ratio de liquidité générale, est demeurée élevée (se situant la plupart du temps entre 90% et 95%), sauf en 1982 où elle a chuté à 84%.

La gestion des actifs, évaluée selon l'utilisation de l'actif total, s'est quelque peu améliorée, passant de 1.60 en 1975 à 1.88 en 1984. De 1975 à 1984, le ratio a varié selon les années, mais est toujours demeuré en deçà de ces chiffres.

L'utilisation qu'ont fait les entreprises des fonds qu'elles ont empruntés est mesurée au moyen du ratio de la dette à l'avoir net et du ratio de la dette à l'actif total. De 1975 à 1984, le ratio de la dette à l'avoir net s'est toujours établi entre 1.09 et 1.32. Le ratio de la dette à l'actif total est resté assez stable pendant la période visée.



PROFITABILITY RATIOS

The overall performance of the industry is reflected in the profitability ratios shown in figure 2.17. These ratios have been calculated in terms of return on revenues, assets, equity and transportation investment.

All of the ratios studied show some stability between 1975 and 1979, dropping in 1980 (due perhaps to the oil crisis), picking up slightly in 1981 and dropping again sharply in 1982, showing the effect of the recession on the for-hire trucking industry. The year of highest return during the period under study was 1984.

RATIOS DE RENDEMENT

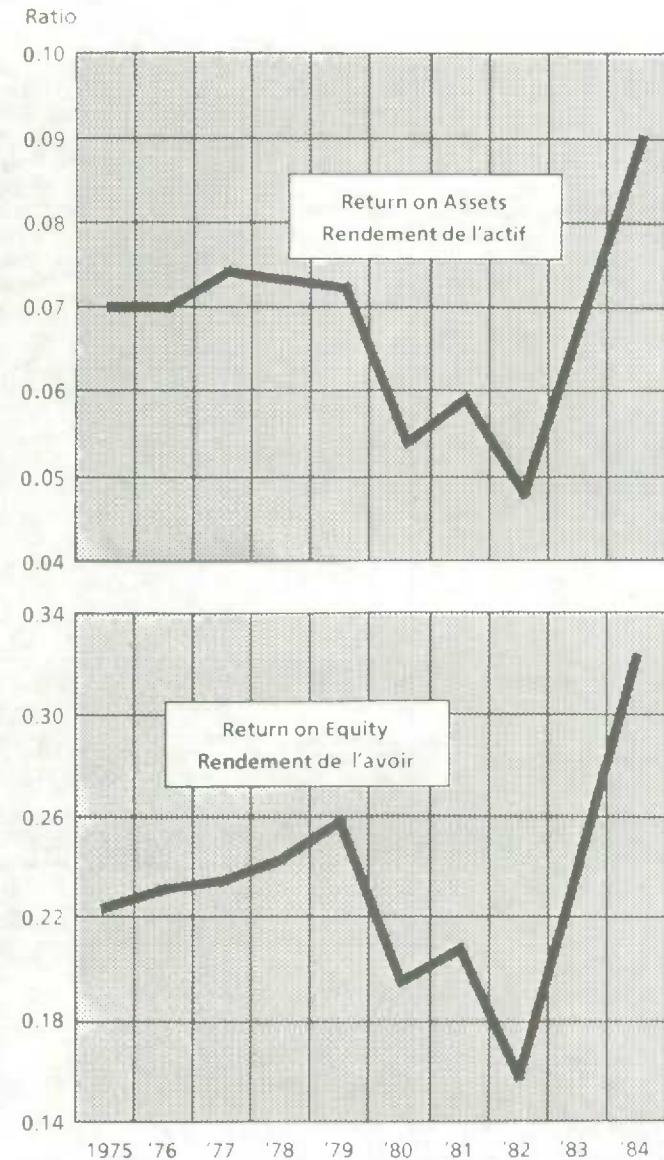
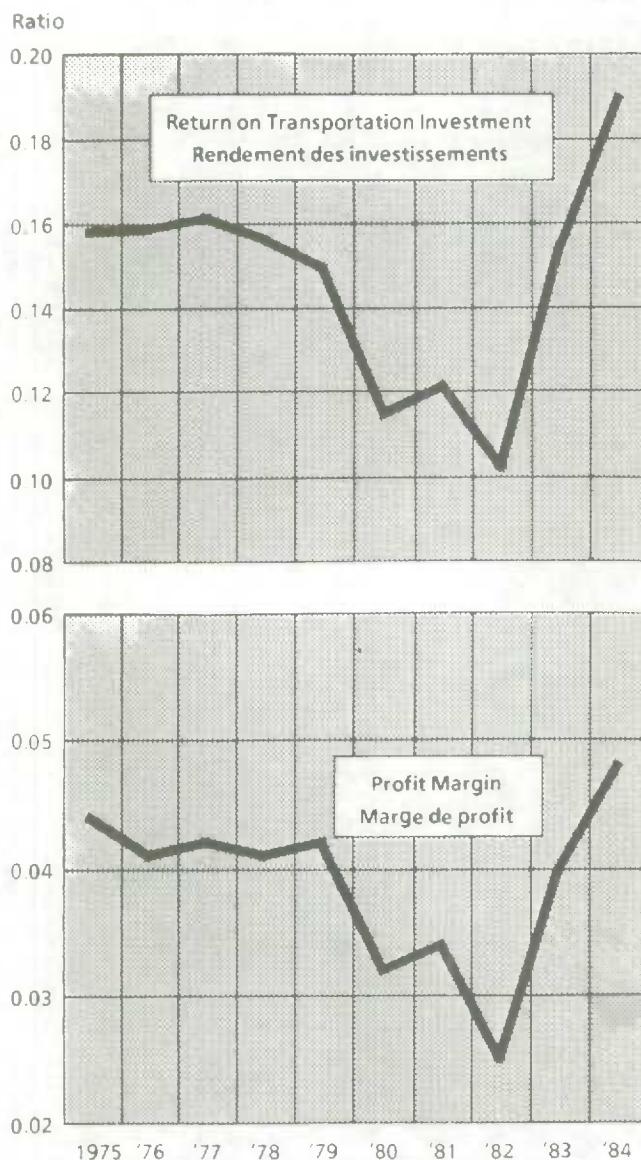
Le rendement global de l'industrie est illustré par les ratios de rendement de la figure 2.17. Ces ratios sont calculés en fonction du rendement des recettes, de l'actif, des actions et des investissements.

Tous les ratios étudiés ont affiché une certaine stabilité entre 1975 et 1979, ont diminué en 1980 (peut-être en raison de la crise du pétrole), se sont légèrement redressés en 1981 puis ont de nouveau chuté en 1982, montrant les répercussions de la récession sur l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Au cours de la période visée, le meilleur rendement a été enregistré en 1984.

FIGURE 2.17

For-hire Trucking: Profitability Ratios, 1975 - 1984

Camionnage pour compte d'autrui: Ratios de rendement, de 1975 à 1984



CONCENTRATION RATIO Based on Operating Revenues

The degree to which a small number of large trucking establishments account for industry totals in terms of operating revenues is represented in the concentration ratio shown in figure 2.18.

The 5,221 for-hire trucking establishments surveyed in 1984 earned \$7.1 billion in revenue. The 10 largest companies accounted for 17.3% of this revenue. The fifty largest companies earned 37% of total revenue and the 100 largest companies accounted for 46.8%.

In 1984, total operating expenses for all carriers surveyed were \$6.8 billion. Of these expenses, 18% were incurred by the 10 largest companies, 37.7% by the 50 largest companies and 47.3% by the 100 largest companies.

A comparison of the above operating revenues and their expenses for the 100 largest companies shows that their total operating expenses were proportionately higher than those of the remaining smaller companies.

The 10 largest companies surveyed accounted for 17.6% of total industry assets, the 50 largest for 38.3% and the 100 largest companies for 48.0%.

The above analysis shows that the for-hire trucking industry is not highly concentrated.

PLEASE NOTE: Existence of consolidated reporting within the largest companies has tended to overstate the concentration ratio. Some incorporated companies submit reports at the enterprise level and not at the company or establishment level, which leads to an underestimation of the number of companies.

INDICE DE CONCENTRATION Selon les recettes d'exploitation

L'indice de concentration de la figure 2.18 indique quelle partie des recettes d'exploitation totales touchent un petit nombre de grandes entreprises de camionnage.

Les 5,221 transporteurs pour compte d'autrui étudiés en 1984 ont touché des recettes totalisant \$7.1 milliards. Les 10 principales entreprises ont tiré 17.3% des recettes totales, les cinquante principales, 37% des recettes totales, et les 100 principales, 46.8%.

En 1984, les dépenses d'exploitation totales de l'ensemble des camionneurs visés totalisaient \$6.8 milliards. Les 10 principales entreprises ont fait 18% de ces dépenses, les cinquante principales entreprises, 37.7%, et les 100 plus grandes entreprises, 47.3%.

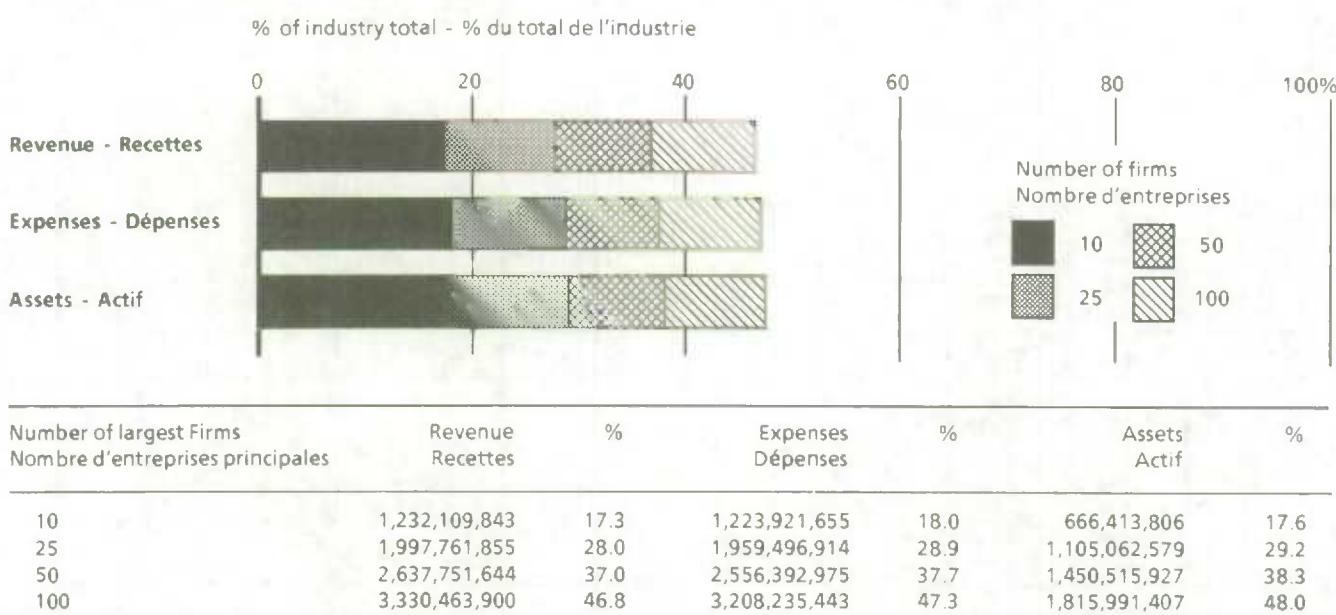
En comparant les recettes d'exploitation susmentionnées et les dépenses des cent principales entreprises, on découvre que leur dépenses d'exploitation totales étaient proportionnellement supérieures à celles des autres plus petites entreprises.

Les dix principales entreprises visées détenaient 17.6% de l'actif total de l'industrie, les cinquante principales entreprises, 38.3%, et les cent principales entreprises, 48.0%.

L'analyse précédente indique que l'industrie du camionnage pour compte d'autrui n'est pas tellement concentrée.

VEUILLEZ NOTER: La remise de déclarations combinées par les grandes entreprises a entraîné une surestimation de l'indice de concentration. Comme certaines sociétés ont remis des rapports globaux, au lieu de rapports relatifs à chaque entreprise ou établissement, le nombre d'entreprises a été sous-estimé.

FIGURE 2.18
For-hire Trucking, 1984: Concentration Ratios
Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Indices de concentration



EMPLOYMENT AND COMPENSATION

Figure 2.19 reveals that the national average compensation of employees in the trucking industry in 1984 was \$26,000. At the provincial-territorial level, the average wage fluctuated from a low of \$15,000 in Prince Edward Island to a high of \$31,000 in the Yukon. The wages in other provinces remained between \$20,000 and \$31,000.

There was not much variation in average wage among the different categories of employment. Transportation and maintenance employees earned roughly \$27,000, whereas terminal and general employees earned about \$26,000.

Carriers located in the provinces of Quebec, Ontario and Alberta employed 75.5% of the total number of people employed in the for-hire trucking industry and paid out 76% of the total compensation.

The average firm size, in terms of number of employees, varied widely from province to province. The average number of employees per firm in British Columbia was 10 and in Ontario was 31.

EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

La figure 2.19 indique que la rémunération moyenne nationale des employés des entreprises de camionnage s'élevait à \$26,000 en 1984. Au niveau des provinces ou des territoires, le salaire moyen variait, entre \$15,000 l'Île-du-Prince-Édouard et \$31,000 au Yukon. Dans les autres provinces, il se situait entre \$20,000 et \$31,000.

Le salaire moyen ne variait pas tellement d'une catégorie d'employés à l'autre. Les employés chargés du transport et de l'entretien gagnaient environ \$27,000, tandis que les employés de terminus et les employés généraux touchaient \$26,000.

Les transporteurs du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta embauchaient 75.5% du nombre total d'employés des entreprises de camionnage pour compte d'autrui et versaient 76% de la rémunération totale.

La taille moyenne de l'entreprise, évaluée en fonction du nombre d'employés, variait grandement d'une province à l'autre. Le nombre moyen d'employés par entreprise s'élevait à 10 en Colombie-Britannique et à 31 en Ontario.

FIGURE 2.19 For-hire Trucking, 1984: Employees and Compensation

No.	Establishments reporting	No.	5,221	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario
				Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	
1 Establishments reporting	No.	5,221	69	27	148	151	1,377	1,304	
Transportation employees									
2 Drivers (including super- visors and helpers)	No.	54,359	471	200	1,171	1,193	11,914	22,972	
3 Total compensation	\$	1,457,824,454	8,415,241	2,926,570	24,870,041	26,438,836	286,132,685	644,665,554	
4 Other	No.	1,026	4	4	23	1	123	579	
5 Total compensation	\$	15,618,769	80,915	44,807	451,903	20,000	1,843,301	5,660,993	
6 Equipment maintenance and garage employees	No.	6,870	45	16	123	181	1,473	2,949	
7 Total compensation	\$	186,248,302	855,615	289,501	2,748,051	4,121,402	36,707,237	84,106,557	
8 Terminal and platform employees	No.	13,073	56	18	94	474	1,681	7,595	
9 Total compensation	\$	344,398,658	1,183,764	376,888	1,954,769	11,237,741	43,274,272	205,549,247	
10 Sales, tariff, advertising, administrative and other general employees	No.	16,814	155	61	299	553	2,896	6,971	
11 Total compensation	\$	444,786,161	3,877,258	865,131	5,688,603	12,693,132	53,282,680	202,385,173	
12 Total number of employees		82,142	731	299	1,710	2,402	18,087	41,066	
13 GRAND TOTAL COMPENSATION	\$	2,448,976,345	14,512,794	4,512,897	35,723,367	54,511,211	441,240,185	1,143,367,524	

FIGURE 2.19 Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Employés et rémunération

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	Nbre	Établissements déclarants	No
206	221	836	862	9	11			
Employés affectés au transport								
3,098	1,617	6,326	5,182	76	139	Nbre	Chauffeurs (y compris les surveillants)	2
83,947,096	36,791,078	168,821,125	159,563,880	2,426,492	2,925,746	\$	Rémunération totale	3
174 3,207,267	14 302,710	41 978,127	63 2,027,746	0 0	0 0	Nbre \$	Autres Rémunération totale	4 5
388	178	849	642	17	9	Nbre	Employés à l'entreprise du matériel et du garage	6
9,431,412	4,067,886	23,639,920	19,349,280	565,586	255,855	\$	Rémunération totale	7
1,314 31,952,170	113 2,453,284	899 25,721,405	782 18,215,755	22 754,069	25 725,195	Nbre \$	Employés de terminus et de plate-forme Rémunération totale	8 9
1,019	522	2,283	1,992	23	40	Nbre	Employés des ventes, des tarifs de l'administration et autres	10
24,591,389	13,386,278	60,283,211	55,904,092	565,212	1,252,001	\$	Rémunération totale	11
5,893	2,444	10,398	8,661	138	213		Nombre total d'employés	12
153,129,334	57,003,236	279,444,788	256,060,753	4,311,359	5,158,797	\$	TOTAL GÉNÉRAL, RÉMUNÉRATION	13

DISTRIBUTION OF THE WAGE DOLLAR

As shown in figure 2.20, the highest proportion of the for-hire carrier wage dollar went toward the salaries of transportation employees.

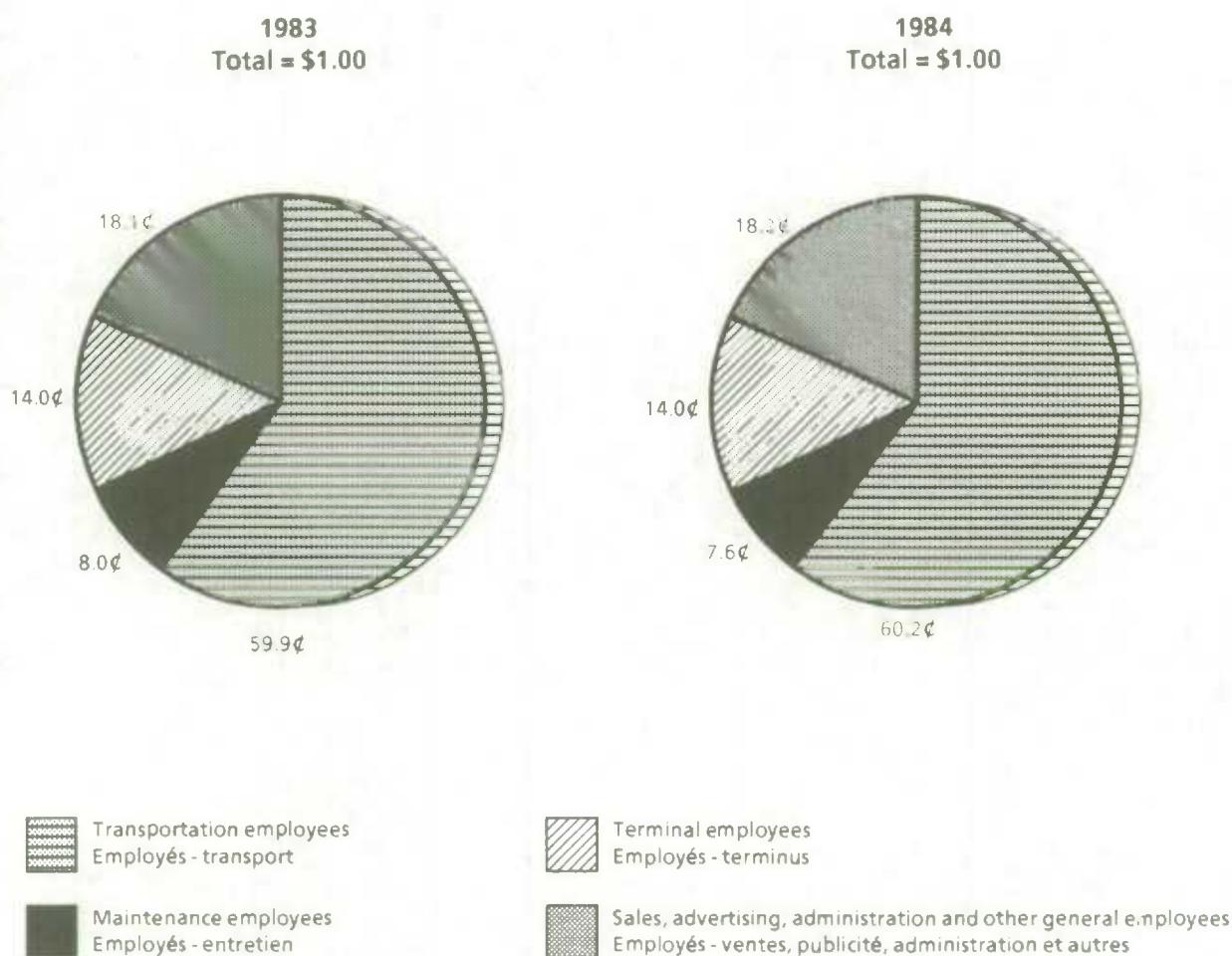
Between 1983 and 1984 this proportion and that of administration employees increased slightly (the former by 0.3 cents and the latter by 0.1 cents) at the expense of maintenance employees whose share of the wage dollar decreased by 0.4 cents. The distribution of salaries in the wage dollar did not change much from 1983 to 1984.

VENTILATION DU DOLLAR SALARIAL

Comme le montre la figure 2.20, la plus forte proportion du dollar salarial versé par les transporteurs pour compte d'autrui est consacrée au salaire des employés chargés du transport.

De 1983 à 1984, cette proportion ainsi que celle du personnel administratif ont légèrement augmenté (la première de 0.3 cent et la seconde de 0.1 cent), tandis que les employés d'entretien ont vu leur part du dollar salarial diminuer de 0.4 cent. De 1983 à 1984, la ventilation du dollar salarial n'a pas beaucoup changé.

FIGURE 2.20
For-hire Trucking:
Distribution of the Wage Dollar, 1983 and 1984
Camionnage pour compte d'autrui:
Ventilation du dollar salarial, 1983 et 1984



OPERATING EXPENSES AND WAGES

The graph in figure 2.21 shows that wages as a proportion of operating expenses have been declining steadily from 1979 to 1984. Between 1975 and 1979 no clear trend is revealed.

The declining share of wages in the total operating expenses is the result of the increasing usage of broker operator services in recent years. In 1979 all carriers reporting spent 15.0% of their total expenses to purchase such services. In 1984 this share had increased to 18.3%.

The average annual wage, not taking inflation into account, has shown a very steady increase from \$11,622 in 1975 to \$26,578 in 1984.

FRAIS D'EXPLOITATION ET RÉMUNÉRATION

La figure 2.21 illustre que, de 1979 à 1984, les salaires, exprimés en pourcentage des frais d'exploitation, ont régulièrement diminué. Entre 1975 et 1979, aucune tendance nette ne peut être observée.

La proportion décroissante des frais d'exploitation que représentent les salaires s'explique par l'utilisation accrue des services de chauffeurs contractants au cours des dernières années. En 1979, tous les transporteurs déclarants avaient consacré 15.0% de leurs dépenses totales à l'achat de tels services. En 1984, cette proportion atteignait 18.3%.

Le salaire moyen annuel, nonobstant l'inflation, s'est accru de façon très régulière, passant de \$11,622 en 1975 à \$26,578 en 1984.

FIGURE 2.21

For-hire Trucking:
Average Wage and Wage Portion of Total Expense 1975 to 1984
Camionnage pour compte d'autrui:
Salaire moyen et salaire en pourcentage des dépenses totales, de 1975 à 1984

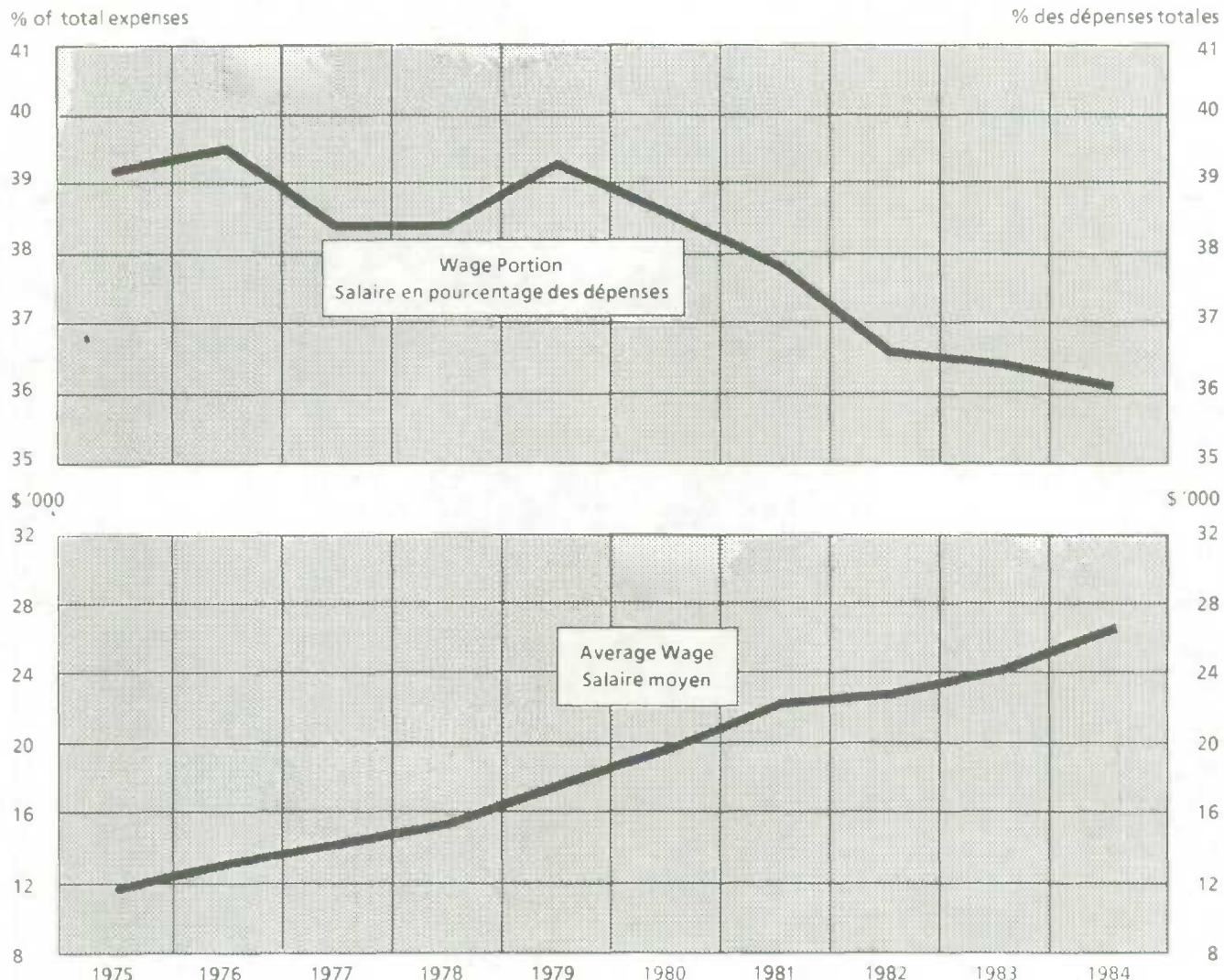


FIGURE 2.22 For-hire Trucking, 1984: Revenue Equipment Operated

Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Matériel productif en service

	Straight trucks	Road tractors	Semi- trailers	Full trailers	Other	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi- remorques	Remorques	Autres	
No. - Nbre						
Canada						
Owned - Possédés	19,578	31,399	74,424	4,398	6,342	136,141
Leased - Loués	560	2,133	5,522	152	254	8,621
Newfoundland - Terre-Neuve						
Owned - Possédés	232	200	247	51	0	730
Leased - Loués	15	14	75	1	0	105
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard						
Owned - Possédés	72	108	123	7	9	319
Leased - Loués	4	8	42	0	0	54
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse						
Owned - Possédés	384	574	930	73	126	2,087
Leased - Loués	109	137	211	1	36	494
New Brunswick - Nouveau-Brunswick						
Owned - Possédés	319	795	2,496	43	62	3,715
Leased - Loués	4	22	56	0	0	82
Quebec - Québec						
Owned - Possédés	4,895	6,239	12,512	962	1,564	25,972
Leased - Loués	64	317	652	21	2	1,056
Ontario						
Owned - Possédés	7,760	13,866	32,524	820	2,464	57,234
Leased - Loués	203	938	3,139	106	201	4,587
Manitoba						
Owned - Possédés	811	1,937	7,010	64	1,183	11,005
Leased - Loués	27	123	670	0	10	830
Saskatchewan						
Owned - Possédés	641	949	1,984	168	50	3,792
Leased - Loués	5	43	80	3	0	131
Alberta						
Owned - Possédés	2,318	3,892	9,505	1,498	614	17,827
Leased - Loués	34	298	210	5	2	549
British Columbia - Colombie-Britannique						
Owned - Possédés	2,228	2,922	6,808	696	260	12,914
Leased - Loués	95	233	358	15	3	704
Yukon						
Owned - Possédés	39	54	163	10	6	272
Leased - Loués	0	0	5	0	0	5
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest						
Owned - Possédés	79	63	122	6	4	274
Leased - Loués	0	0	24	0	0	24

EQUIPMENT OPERATED

The total number of revenue vehicles operated by the for-hire carriers reporting in 1984 was 144,762. The distribution of equipment according to province or territory of domicile is provided in figure 2.22.

The average number of vehicles operated per carrier varied considerably from province to province. An average carrier domiciled in Manitoba operated 57 vehicles, whereas an average carrier domiciled in Newfoundland operated only 12.

As shown in figure 2.23, the average revenue generated per power unit was \$132,562. This ratio fluctuated widely from province to province, from a low in Nova Scotia of \$94,000 to a high in New Brunswick of \$232,375. The high value for New Brunswick domiciled carriers is explained by the extensive use of broker operator services (52.4% of total transportation expenses). Broker operators use their own or leased equipment. The low revenue per power unit earned by carriers domiciled in Nova Scotia could be explained by the low annual distance travelled per tractor (shown in figure 2.24).

Six percent of the revenue equipment operated was leased. Leasing of equipment seems to be most popular in the Atlantic provinces, with the exception of New Brunswick. Carriers domiciled in Nova Scotia leased 19.1% of their total equipment operated; those domiciled in Prince Edward Island leased 14.5%, and those in Newfoundland leased 12.6%.

ÉQUIPEMENT EXPLOITÉ

En 1984, les transporteurs pour compte d'autrui déclarants ont exploité 144,762 véhicules générant des recettes. À la figure 2.22, l'équipement est ventilé selon la province ou le territoire de domicile.

Le nombre moyen de véhicules exploités par transporteur variait beaucoup d'une province à l'autre. Un transporteur type du Manitoba exploitait 57 véhicules, tandis qu'un transporteur de Terre-Neuve n'en exploitait que 12.

Comme le montre la figure 2.23, les recettes moyennes produites par unité motorisée s'élevaient à \$132,562. Ce chiffre variait considérablement d'une province à l'autre, allant de \$94,000 en Nouvelle-Écosse à \$232,375 au Nouveau-Brunswick. Les recettes élevées produites par les unités motorisées des camionneurs du Nouveau-Brunswick s'expliquent par le fait que ces transporteurs ont beaucoup utilisé les services de chauffeurs contractants (qui représentent environ 52.4% de leurs dépenses de transport totales). Les chauffeurs contractants utilisent leur propre équipement, qu'ils achètent ou louent. Les faibles recettes produites par unité motorisée dans le cas des transporteurs de la Nouvelle-Écosse sont attribuables à la petite distance annuelle parcourue par tracteur (tel qu'indiquée à la figure 2.24).

En tout, 6% des véhicules payants exploités étaient loués. La location d'équipement semble le plus populaire dans les provinces de l'Atlantique, sauf au Nouveau-Brunswick. Les transporteurs de la Nouvelle-Écosse louaient 19.1% des véhicules qu'ils exploitaient, ceux de l'Île-du-Prince-Édouard, 14.5%, et ceux de Terre-Neuve, 12.6%.

FIGURE 2.23
For-hire Trucking, 1984:
Revenue Generated per Power Unit
Camionnage pour compte d'autrui, 1984:
Recettes produites par unité motorisée

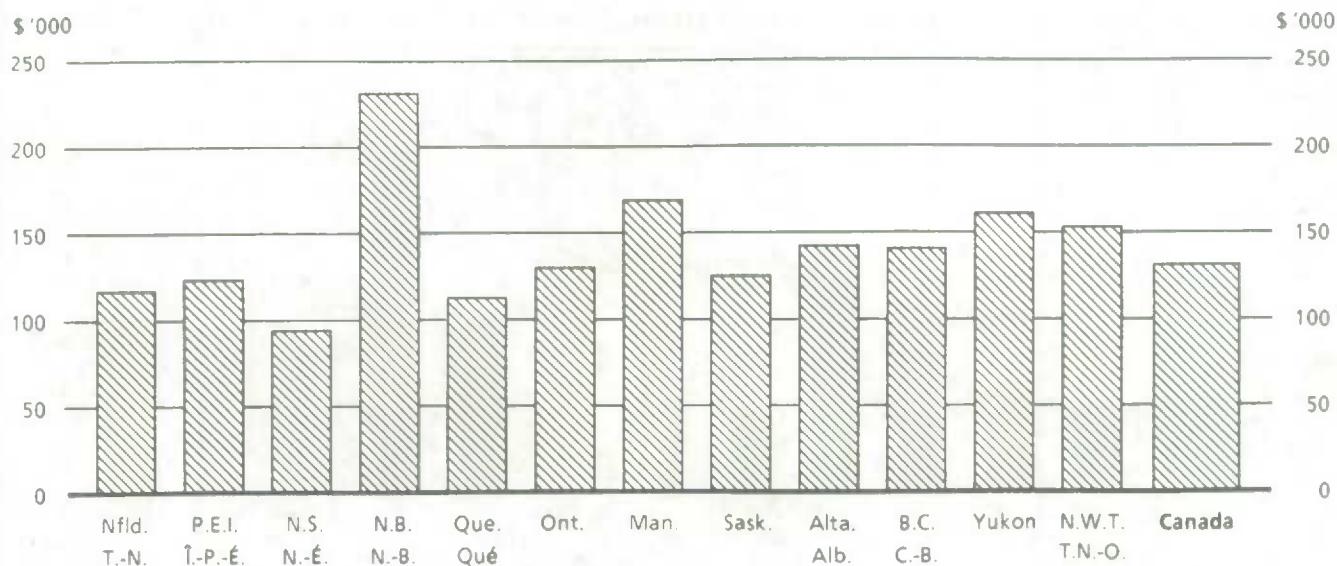


FIGURE 2.24 For-hire Trucking, 1984: Estimated Annual Distance Travelled

Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: Distance annuelle estimative parcourue

No.	Canada	Newfoundland	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Quebec	Ontario
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	
Number - Nombre							
1	Establishments reporting - Établissements déclarants	5 221	89	27	148	151	1 377
Kilometres - Kilomètres							
2	Straight trucks - Camions	716 499 187	7 829 515	2 644 773	15 946 419	12 980 625	189 850 578
3	Road tractors - Tracteurs routiers	2 655 270 458	19 215 299	8 165 690	54 206 922	75 991 305	579 264 134
4	Total(1)	3 371 769 645	27 144 814	10 810 463	70 153 341	88 971 930	769 114 712
Number - Nombre							
1	Establishments reporting - Établissements déclarants	206	221	839	982	9	11
Kilometres - Kilomètres							
2	Straight trucks - Camions	25 034 863	22 396 021	97 184 669	81 101 410	1 586 530	1 883 326
3	Road tractors - Tracteurs routiers	184 328 581	88 769 430	387 879 758	216 640 352	3 866 877	3 823 173
4	Total(1)	209 363 444	111 765 451	485 034 427	297 741 762	5 433 407	5 806 496

(1) Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

DISTANCE TRAVELED

As shown in figure 2.24, of the approximately 3 billion kilometres travelled by power units, 78.8% of the distance was covered by road tractors. The carriers domiciled in Quebec and Ontario (51.4% of the total) travelled 61.1% of the total distance.

The average distance travelled by a straight truck was 36 thousand kilometres and by road tractor was 79 thousand kilometres. Carriers domiciled in Alberta used trucks most intensively averaging 41 thousand kilometres per straight truck. Road tractors operated by carriers domiciled in New Brunswick covered the greatest average annual distance (93 thousand kilometres).

The information provided in figure 2.25 shows that road tractors are travelling on average more than twice the distance travelled by straight trucks.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 2.24 indique que les tracteurs routiers ont parcouru 78.8% de la distance totale couverte par les unités motorisées, soit environ 3 milliards de kilomètres. Les unités des transporteurs domiciliés au Québec et en Ontario (représentant 51.4% de l'ensemble des camionneurs) ont parcouru 61.1% de la distance totale.

Les camions ont parcouru en moyenne 36 000 kilomètres, et les tracteurs routiers, 79 000 kilomètres. Ce sont les transporteurs de l'Alberta qui ont le plus utilisé les camions, dont la distance moyenne parcourue correspondait à 41 000 kilomètres. Les tracteurs routiers exploités par les camionneurs du Nouveau-Brunswick ont parcouru la plus longue distance moyenne annuelle, soit 93 000 kilomètres.

Les données de la figure 2.25 indiquent que la distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers est plus de deux fois supérieure à celle parcourue par les camions.

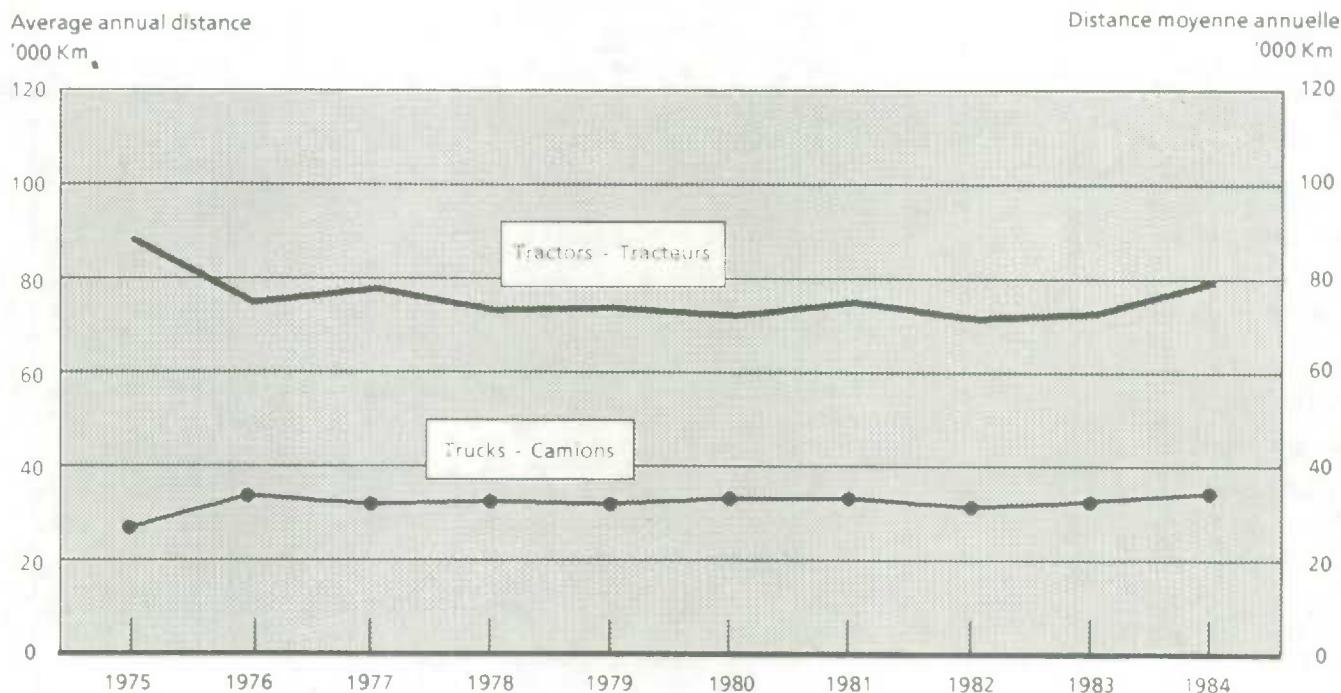
FIGURE 2.25

For-hire Trucking:

Average Distance Travelled, 1975 to 1984

Camionnage pour compte d'autrui:

Distance moyenne parcourue, de 1975 à 1984



FUEL

As shown in figure 2.26, about 90% of the fuel consumed was diesel fuel. Propane accounted for less than 1% of all fuel consumed.

Carriers domiciled in three provinces (Ontario, Alberta and British Columbia) used 90% of the total propane consumed by the for-hire trucking industry.

Of all fuel purchased, 3.5% was purchased in the United States.

At the national level, the average fuel cost per litre was 40 cents. At the provincial/territorial level, however, carriers paid as much as 51.3 cents per litre (Prince Edward Island) and as low as 33.7 cents per litre (Alberta).

CARBURANT

Comme le montre la figure 2.26, environ 90% du carburant consommé était du diesel. Le propane représentait moins de 1% de tout le carburant consommé.

Les transporteurs de trois provinces (l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique) ont utilisé 90% de tout le propane consommé par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

De plus, 3.5% de tout le carburant a été acheté aux États-Unis.

Au niveau national, le coût moyen du carburant s'élevait à 40 cents le litre. Toutefois, au niveau des provinces et des territoires, les camionneurs ont payé de 33.7 cents le litre (en Alberta) à 51.3 cents le litre (à l'Île-du-Prince-Édouard).

FIGURE 2.26
For-hire Trucking, 1984: Fuel Consumption and Cost

	Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Quebec Québec	Ontario
No.							
				Number - Nombre			
1 Establishments reporting	5,221	69	27	148	151	1,377	1,304
				Litres			
Canadian fuel							
2 Gasoline	172 171 448	2 428 179	588 308	4 896 440	3 784 080	45 480 817	69 483 931
3 Diesel	1 568 551 894	13 174 622	4 920 888	32 199 296	42 310 709	363 985 986	590 050 891
4 Propane	17 409 603	0	0	0	143 738	883 805	10 433 797
5 Total	1 758 132 945	15 602 801	5 509 196	37 095 736	46 238 527	410 350 608	669 968 619
United States fuel							
6 Gasoline	511 382	0	0	0	0	352 985	115 126
7 Diesel	63 441 001	0	24 711	294 478	1 733 622	10 634 707	22 905 696
8 Propane	0	0	0	0	0	0	0
9 Total	63 952 383	0	24 711	294 478	1 733 622	10 987 692	23 020 822
				Dollars			
10 Total fuel cost (including fuel tax)	730,157,452	7,563,205	2,842,101	17,421,732	22,074,895	180,670,185	275,877,187

The data provided in figure 2.27 yield the following observations:

- The bulk of fuel consumed in Canada and the United States by Canadian-domiciled for-hire truckers consists of diesel fuel.
- The use of gasoline in Canada has declined, as had the use of diesel fuel until 1982. This trend is perhaps indicative of the increasing use of broker operator services whose fuel consumption is not indicated in the statistics reported.
- Data for propane consumption were not collected until 1982, and use of propane has steadily increased since that year.
- There was a decline in the amount of gasoline and diesel oil purchased in the United States between the years 1980 and 1982. An increase occurred in 1983 and 1984.

Les données de la figure 2.27 font ressortir les observations suivantes:

- Le diesel était le principal carburant consommé au Canada et aux États-Unis par les camionneurs domiciliés au Canada.
- L'utilisation de l'essence au Canada a diminué, comme l'avait fait l'utilisation du diesel jusqu'en 1982. Cette tendance s'explique peut-être par l'utilisation accrue des services de chauffeurs contractants dont la consommation de carburant n'est pas comprise dans les statistiques présentées.
- Aucune donnée sur la consommation du propane n'était recueillie avant 1982, et, depuis, l'utilisation de ce genre de carburant s'est régulièrement accrue.
- De 1980 à 1982, le volume d'essence et de diesel acheté aux États-Unis a baissé, avant de connaître une hausse 1983 et en 1984.

FIGURE 2.26

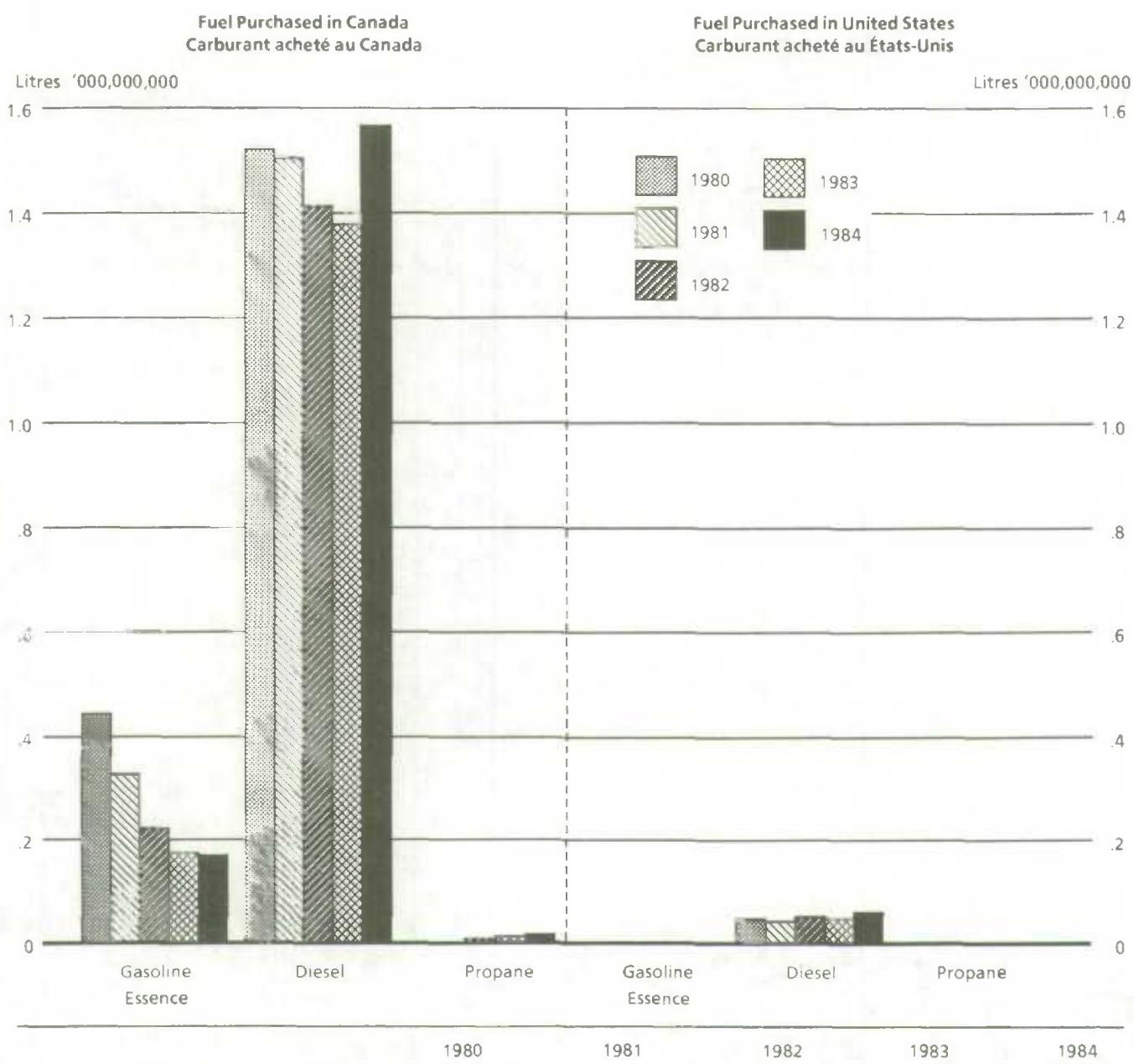
Le camionnage pour compte d'autrui, 1984: La consommation de carburant et son coût

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du-Nord-Ouest	No.
Number - Nombre						
206	221	836	862	9	11	Établissements déclarants 1
Litres						
Carburant canadien						
6 793 394	5 815 063	17 832 788	14 469 508	292 207	306 734	Essence 2
94 570 995	52 161 024	237 082 404	132 577 090	2 576 041	2 941 946	Diesel 3
646 040	108 061	2 896 383	2 297 779	0	0	Propane 4
102 010 429	58 084 148	257 811 575	149 344 377	2 868 248	3 248 680	Total 5
Carburant des États-Unis						
34 069	0	0	9 202	0	0	Essence 6
8 738 032	1 297 143	7 022 697	10 789 916	0	0	Diesel 7
0	0	0	0	0	0	Propane 8
8 772 101	1 297 143	7 022 697	10 799 118	0	0	Total 9
Dollars						
41,365,709	22,305,271	89,506,875	67,950,383	1,279,00	11,300,908	Coût total du carburant (taxe comprise) 10

FIGURE 2.27

For-hire Trucking : Fuel Consumed by Type, 1980 to 1984

Camionnage pour compte d'autrui: Carburant consommé, selon le genre de carburant, de 1980 à 1984



Fuel Purchased in Canada
Carburant acheté au Canada

	1980	1981	1982	1983	1984
Gasoline - Essence	446 291 096	329 602 534	218 019 471	177 322 530	172 171 338
Diesel	1 521 866 769	1 507 000 013	1 415 348 605	1 381 195 767	1 568 552 243
Propane	0	0	9 538 665	13 581 097	17 409 596

Fuel Purchased in United States
Carburant acheté au États-Unis

	1980	1981	1982	1983	1984
Gasoline - Essence	1 477 448	963 883	295 432	203 425	511 382
Diesel	50 084 840	46 537 220	53 837 439	50 269 593	63 441 001
Propane	0	0	0	4 345	0

INDUSTRY ACTIVITY: FOR-HIRE TRUCKING SURVEY

INTRODUCTION

This section of the publication presents the results of the 1984 For-hire Trucking Survey, commonly known as the trucking origin-destination survey. The objective of this survey was to measure the output of the intercity for-hire trucking industry in order to produce reliable estimates of revenues, tonnes and tonne kilometres related to commodity movements within and between provinces, territories and major cities. Ratios, such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment were also derived from the estimates.

The universe of the For-hire Trucking Survey was derived from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. The carriers were divided into three classes based on revenues as follows:

Class I: those carriers with domestic intercity revenues (25 km and over) of \$3 million and over.

Class II: those carriers with domestic intercity revenues (25 km and over) of \$350,000 to \$2,999,999.

Class III: those carriers with domestic intercity revenues (25 km and over) of \$100,000 to \$349,999.

The for-hire trucking universe was stratified to create a survey frame, and a sample of firms was drawn. Stratification was based on transportation revenues, types of operation and area of operation of the carrier. For each Class I and Class II carrier selected for the survey, a systematic sample of shipments was selected. For each shipment selected the following information was collected: the origin and destination of the shipment; a description of the commodity or commodities carried; the weight, and the transportation revenue earned. Cross tabulations based on these five variables were then created.

For the Class III carriers selected for the survey, a general profile of the shipments normally carried was obtained.

Further information describing the For-hire Trucking Survey, such as the methodology, data collection and processing, and reliability of the estimates, is presented in the **Methods, Data Quality and Limitations** section on page 201 of this publication.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE: CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

INTRODUCTION

La présente section contient les résultats de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui de 1984, mieux connue sous le nom d'enquête sur le camionnage (origine-destination). L'enquête visait à évaluer la production du secteur du camionnage interurbain pour compte d'autrui en vue de l'établissement d'estimations fiables, selon les recettes, les tonnes transportées et les tonnes kilomètres parcourues, des mouvements de marchandises entre les provinces, les territoires et les grandes villes ainsi qu'à l'intérieur de ces secteurs. Certains ratios, comme le ratio des recettes par tonne, des recettes par expédition et du poids par expédition, ont également été établis à partir des estimations.

L'univers de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est tiré de l'enquête sur les transporteurs routiers et les entrepreneurs en déménagement. Les transporteurs ont été divisés, selon les recettes, en trois catégories:

Catégorie I: comprend les transporteurs dont les recettes au chapitre du transport interurbain intérieur (25 km ou plus) totalisent \$3 millions ou plus.

Catégorie II: comprend les transporteurs dont les recettes au chapitre du transport interurbain intérieur (25 km ou plus) totalisent entre \$350,000 et \$2,999,999.

Catégorie III: comprend les transporteurs dont les recettes au chapitre du transport interurbain intérieur (25 km ou plus) totalisent entre \$100,000 et \$349,999.

L'univers des transporteurs pour compte d'autrui a été stratifié pour permettre la création d'une base de sondage, d'où on a tiré un échantillon. La stratification se fondait sur les recettes tirées du transport et le secteur d'exploitation du transporteur. Pour chaque transporteur de catégories I et II participant à l'enquête, on a sélectionné un échantillon systématique d'expéditions, sur lesquelles on a recueilli les renseignements suivants: l'origine et la destination de l'expédition; une description du ou des produits transportés; le poids, et les recettes tirées du transport. à partir de ces cinq variables, on a élaboré des tableaux croisés.

Pour les transporteurs de la catégorie III participant à l'enquête, on a établi le profil général des expéditions régulières.

Le lecteur peut obtenir plus d'informations relatives à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, comme les méthodes, la collecte et le traitement des données ainsi que la fiabilité des estimations, en consultant la section **Méthodes, qualité et limites des données**, à la page 201 de la présente publication.

HIGHLIGHTS

As shown by the data presented in figure 3.1, for-hire carriers earned \$4.4 billion in 1984 from domestic intercity commodity movements, an increase of 7.8% over 1983 revenues. Total tonnage transported increased 8.5% from 1983. Both revenues earned and tonnes transported have shown an increase since the 1982 recession.

In contrast, the number of shipments has decreased annually since 1981. In 1984, 29.2 million shipments were transported, a decline of 5.2% from 1983. This decrease was due to a greater consolidation of shipments and an increase in mergers of firms within the industry, resulting in an increase of 37.2% in revenue per shipment from 1981 to 1984. Similarly, the ratios reveal that there was a substantial (8.5%) reduction in revenue per tonne transported over the same period.

FIGURE 3.1

For-hire Trucking: Selected Estimates, Class I, II and III Carriers, 1981 to 1984

Camionnage pour compte d'autrui: Certaines estimations pour les transporteurs des catégories I, II et III, 1981 à 1984

		1981	1982	1983	1984
Revenues - Recettes	\$000	3,853,809	3,847,992	4,066,433	4,385,905
Tonnes - Tonnes	000	141 083	137 857	149 312	162 039
Shipments - Livraisons	No	35,193,228	31,293,859	30,771,144	29,814,532
Revenue / tonne (1) - Recettes / tonne (1)	\$	710	724	619	650
Revenue / shipment (1) - Recettes / Livraison (1)	\$	110	123	132	150
Weight / shipment (1) - Poids / Expédition (1)	kg	4 009	4 405	4 852	5 552

(1) For an explanation of the methods used in calculating these ratios see **Methods, Data Quality and Limitations** section on page 201. - La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section **Méthodes, qualité et limites des données** à la page 201.

PRINCIPAL STATISTICS - CLASSES I, II AND III

Data presented in figure 3.2 illustrate that Ontario was the major region of origin in terms of revenues, tonnes and shipments. It was followed by Manitoba, Saskatchewan and Alberta, Quebec, British Columbia and the Territories, and finally the Atlantic Provinces. The ranking of these regions has remained the same since 1981.

It is interesting to note that traffic originating in Quebec steadily increased between 1981 and 1984 in terms of revenue and tonnes while a decrease in the number of shipments took place simultaneously. This implies a shift from smaller shipments toward heavier shipments for traffic originating in this province, reflecting either a change in the commodity mix or more consolidation of shipments.

Figure 3.3 provides detailed information about the total truck traffic transported intraprovincially as well as interprovincially in 1984. The data indicate that intraprovincial/territorial traffic was dominant, representing 58.4% of total traffic in terms of revenues, 86.0% in terms of tonnes, and 70.2% in terms of shipments.

FAITS SAILLANTS

Comme l'indiquent les données de la figure 3.1, les transporteurs pour compte d'autrui ont tiré du transport interurbain interne \$4.4 milliards en 1984, ce qui représente une hausse de 7.8% comparativement à 1983. Le nombre total de tonnes transportées a augmenté de 8.5% par rapport à 1983. Depuis la récession de 1982, le montant des recettes tirées du transport et le nombre de tonnes transportées ont tous deux affiché des hausses.

Par contre, depuis 1981, le nombre d'expéditions diminue chaque année. En 1984, on a dénombré 29.2 millions d'expéditions, ce qui représente une baisse de 5.2% par rapport à 1983. Ce recul est attribuable à un plus grand regroupement des expéditions et à une augmentation des fusions à l'intérieur de l'industrie, entraînant entre 1981 et 1984 une hausse de 37.2% des recettes par expédition. De même, les ratios indiquent une forte baisse (8.5%) des recettes par tonne transportée au cours de la même période.

PRINCIPALES STATISTIQUES - TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I, II ET III

Les données de la figure 3.2 montrent que la province de l'Ontario est la principale région d'origine, selon les recettes enregistrées, les tonnes transportées et les expéditions effectuées. Elle est suivie de Manitoba, Saskatchewan et Alberta, du Québec, de la Colombie-Britannique et enfin des provinces de l'Atlantique. Le classement de ces régions n'a pas changé depuis 1981.

Il est intéressant de noter que, de 1981 à 1984, les mouvements de marchandises en provenance du Québec ont régulièrement augmenté sur le plan des recettes et du nombre de tonnes, tandis que le nombre d'expéditions lui-même a régressé. Cette observation laisse supposer une tendance vers des expéditions à charge plus lourde en provenance du Québec, traduisant soit un changement dans les produits transportés soit un regroupement d'expéditions.

La figure 3.3 donne des renseignements détaillés sur le volume global du transport intraprovincial et interprovincial en 1984. Les données montrent l'importance du volume de transport intraprovincial et intraterritorial, qui représente 58.4% des recettes, 86.0% des tonnes transportées et 70.2% des expéditions.

FIGURE 3.2

For-hire Trucking:
Selected Estimates by Originating Region, Class I, II and III Carriers, 1981-1984
Camionnage pour compte d'autrui:
Certaines estimations selon la région d'origine, pour les transporteurs
des catégories I, II et III, 1981-1984

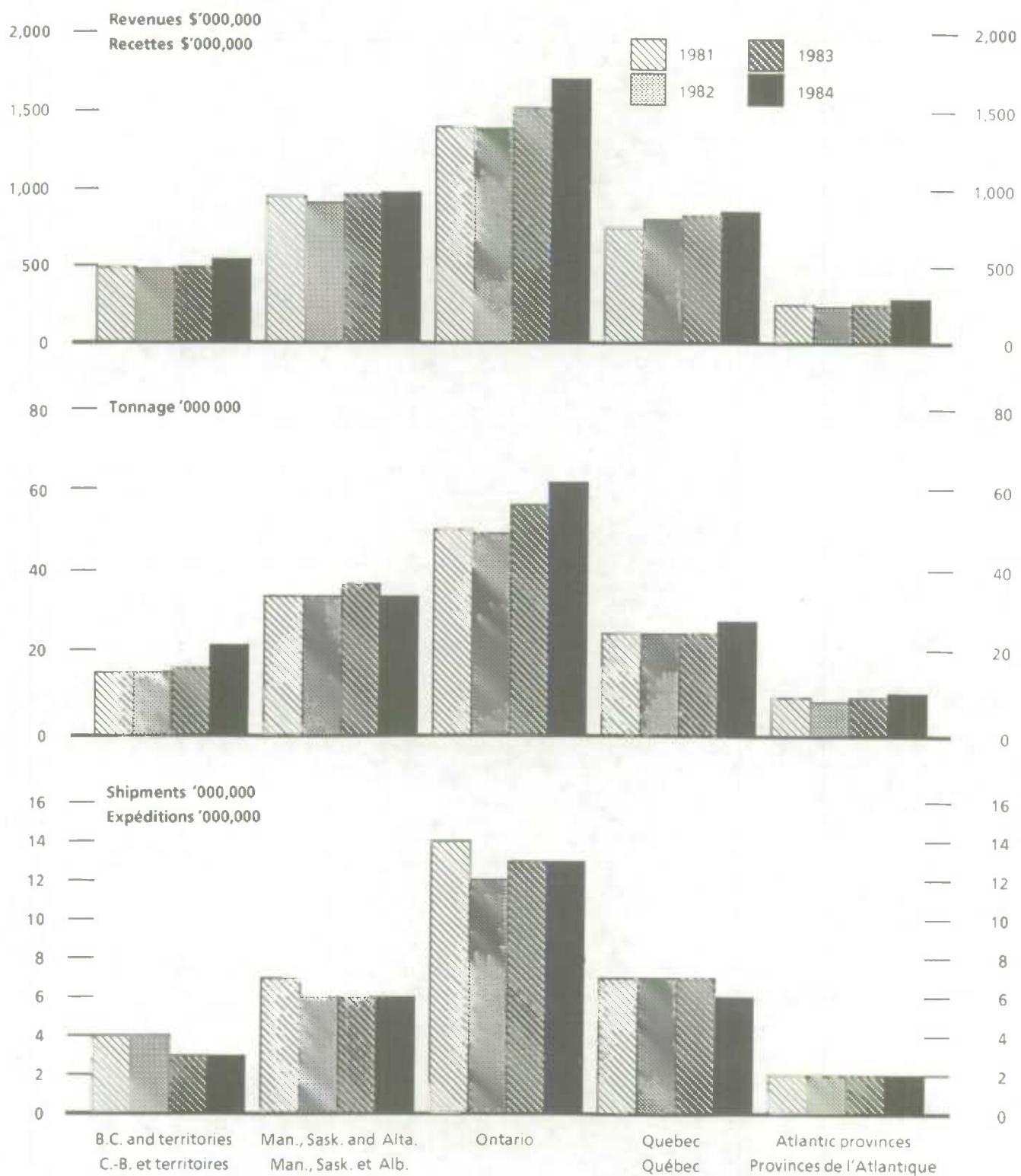


FIGURE 3.3 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre d'expéditions se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	Ont.			
	T.-N.	I.-P.-É.	N.-É.							
Origin - Origine										
Newfoundland - Terre-Neuve										
Revenue - Recettes	\$'000	21,792	51	3,589	840	932	1,865			
C.V. (2)		(4,701)	(1,68)	(21,01)	(20,94)	(28,61)	(21,50)			
Tonnes	'000	732	2	42	8	6				
C.V.		(6,191)	(0,40)	(27,71)	(30,29)	(33,15)	(35,13)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		163,255	191	5,880	2,248	2,591	6,464			
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard										
Revenue - Recettes	\$'000	403	1,683	1,718	2,004	4,016	5,750			
C.V.		(19,75)	(6,77)	(25,44)	(15,32)	(18,01)	(23,43)			
Tonnes	'000	4	110	45	75	80	68			
C.V.		(19,65)	(8,25)	(29,06)	(16,96)	(17,97)	(22,57)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		561	19,192	4,617	9,917	7,219	5,695			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse										
Revenue - Recettes	\$'000	8,698	2,497	54,728	17,820	5,979	13,331			
C.V.		(13,85)	(9,77)	(3,76)	(4,21)	(11,02)	(10,59)			
Tonnes	'000	78	51	3,639	504	92	123			
C.V.		(15,75)	(11,03)	(7,37)	(4,81)	(16,22)	(13,56)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		24,198	22,776	516,476	153,926	22,679	46,798			
New Brunswick - Nouveau-Brunswick										
Revenue - Recettes	\$'000	7,836	4,364	27,871	65,799	15,693	13,578			
C.V.		(15,24)	(7,98)	(4,52)	(3,63)	(9,48)	(10,21)			
Tonnes	'000	55	118	541	3,872	393	189			
C.V.		(22,27)	(10,16)	(5,63)	(3,83)	(8,80)	(11,85)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		20,644	46,989	215,994	465,196	42,372	33,512			
		Man.	Sesk.	Alta.	B.C.	N.W.T.	Total			
				Alb.	C.-B.	Yukon				
Newfoundland - Terre-Neuve										
Revenue - Recettes	\$'000	388	24	306	360	2	9			
C.V.		(58,00)	(10,33)	(1)	(48,73)	(64,91)				
Tonnes	'000	-	-	-	-	-				
C.V.		(51,99)	(27,98)	(1)	(59,64)	(48,68)				
Number of Shipments - Nombre de livraisons		207	22	240	495	1	3			
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard										
Revenue - Recettes	\$'000	192	19	63	137	-	2			
C.V.		(62,66)	(1)	(3,49)	(71,73)					
Tonnes	'000	-	-	-	-	-				
C.V.		(62,49)	(1)	(2,15)	(58,93)					
Number of Shipments - Nombre de livraisons		87	18	72	115	1	2			
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse										
Revenue - Recettes	\$'000	305	178	1,066	1,680	8	91			
C.V.		(25,23)	(47,46)	(17,79)	(23,83)					
Tonnes	'000	1	1	2	2	-				
C.V.		(53,57)	(48,23)	(25,99)	(32,19)					
Number of Shipments - Nombre de livraisons		670	287	2,058	1,359	5	69			
New Brunswick - Nouveau-Brunswick										
Revenue - Recettes	\$'000	703	95	1,250	604	4	61			
C.V.		(44,56)	(24,70)	(25,12)	(24,82)					
Tonnes	'000	4	-	3	1	-				
C.V.		(71,25)	(18,78)	(41,28)	(12,14)					
Number of Shipments - Nombre de livraisons		3,083	461	3,079	1,275	1	60			

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation. - Coefficient de variation.

FIGURE 3.3 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre d'expéditions se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III – suite

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	Ont.			
	T.-N.	I.-P.-E.	N.-É.							
Origin - Origine										
Quebec										
Revenue - Recettes	\$'000	10,699	2,366	27,051	31,152	492,873	203,064			
C.V. (2)		(12,99)	(17,57)	(6,72)	(5,39)	(1,92)	(2,27)			
Tonnes	'000	55	23	209	451	24,24	3,794			
C.V.		(17,51)	(30,70)	(9,35)	(7,59)	(4,09)	(4,11)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		32,325	14,796	125,431	167,987	3,833,716	1,340,211			
Ontario										
Revenue - Recettes	\$'000	15,578	3,851	43,797	30,060	233,470	1,085,733			
C.V.		(13,72)	(14,00)	(6,30)	(6,60)	(2,48)	(2,21)			
Tonnes	'000	64	18	240	187	4,155	58,402			
C.V.		(20,36)	(22,85)	(8,31)	(9,81)	(5,19)	(3,73)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		53,366	19,126	192,980	174,285	1,317,089	9,491,207			
Manitoba										
Revenue - Recettes	\$'000	202	56	1,137	1,105	9,174	44,131			
C.V.		(6,89)	(37,27)	(16,86)	(38,73)	(11,34)	(4,41)			
Tonnes	'000	-	-	3	4	64	486			
C.V.		(3,07)	(11,48)	(26,52)	(52,10)	(14,83)	(5,61)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		986	527	4,728	3,077	34,514	281,534			
Saskatchewan										
Revenue - Recettes	\$'000	39	12	459	167	4,712	10,798			
C.V.		(1)	(1)	(27,38)	(21,48)	(19,86)	(9,33)			
Tonnes	'000	-	-	-	-	31	67			
C.V.		(1)	(1)	(23,50)	(40,25)	(23,14)	(14,69)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		68	24	1,328	679	8,738	42,959			
Alberta										
Revenue - Recettes	\$'000	981	295	2,954	667	19,413	45,428			
C.V.		(63,31)	(35,63)	(18,30)	(14,60)	(11,47)	(6,84)			
Tonnes	'000	1	1	5	1	105	224			
C.V.		(34,90)	(44,94)	(18,61)	(6,33)	(12,65)	(7,78)			
Number of Shipments - Nombre de livraisons		805	372	3,350	1,406	31,109	118,095			
			Alb.	C.-B.	T.N.-Q.					
		Man.	Sask.	Alb.	C.-B.	Yukon	Total			
						T.N.-O.				
Quebec										
Revenue - Recettes	\$'000	17,383	7,410	34,956	35,449	28	117	862,550		
C.V.		(8,59)	(10,15)	(13,89)	(9,97)	(1,57)	(42,95)	(11,54)		
Tonnes	'000	93	28	107	109	-	-	29,110		
C.V.		(13,43)	(16,87)	(13,66)	(21,28)	(0,43)	(34,85)	(3,46)		
Number of Shipments - Nombre de livraisons		110,898	58,871	161,585	160,101	80	653	6,006,653		
Ontario										
Revenue - Recettes	\$'000	62,105	31,621	107,436	86,268	608	2,153	1,702,679		
C.V.		(4,82)	(7,77)	(4,42)	(5,24)	(26,64)	(30,45)	(1,72)		
Tonnes	'000	370	127	380	267	-	3	64,213		
C.V.		(6,11)	(10,94)	(6,15)	(8,68)	(18,78)	(36,76)	(3,43)		
Number of Shipments - Nombre de livraisons		322,761	159,141	440,944	402,899	3,187	6,871	12,583,856		
Manitoba										
Revenue - Recettes	\$'000	72,587	37,434	29,475	12,945	236	203	208,885		
C.V.		(11,72)	(14,96)	(6,71)	(7,53)	(56,17)	(1), (41,35)	(1,82)		
Tonnes	'000	5,149	597	386	80	1	-	6,769		
C.V.		(2,66)	(4,86)	(5,78)	(8,05)	(76,21)	(1), (36,11)	(2,13)		
Number of Shipments - Nombre de livraisons		735,681	302,226	120,255	52,475	785	700	1,537,469		
Saskatchewan										
Revenue - Recettes	\$'000	16,557	88,041	25,514	6,875	70	672	154,915		
C.V.		(5,36)	(3,86)	(5,47)	(10,05)	(26,75)	(1), (38,38)	(2,80)		
Tonnes	'000	528	4,939	698	88	-	4	6,356		
C.V.		(5,37)	(5,96)	(6,83)	(13,33)	(3,95)	(1), (42,02)	(4,80)		
Number of Shipments - Nombre de livraisons		79,296	832,318	94,671	13,104	234	521	1,073,939		
Alberta										
Revenue - Recettes	\$'000	28,385	64,415	338,411	96,267	4,538	21,096	622,850		
C.V.		(6,08)	(5,36)	(2,67)	(3,10)	(16,56)	(13,17)	(1,94)		
Tonnes	'000	438	1,482	18,102	1,631	18	146	22,155		
C.V.		(6,86)	(5,87)	(4,53)	(3,30)	(20,23)	(17,08)	(3,72)		
Number of Shipments - Nombre de livraisons		98,025	236,112	2,152,502	409,812	17,703	74,059	3,143,350		

[1] Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

[2] Coefficient of variation. - Coefficient de variation.

FIGURE 3.3 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre d'expéditions se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III – fin

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	Ont.
	T.-N.	I.-P.-E.	N.-É.				
Origin - Origine							
British Columbia - Colombie-Britannique							
Revenue - Recettes	\$'000	231	613	2,983	606	11,212	46,384
C.V. (2)		(23.21)	(38.02)	(25.35)	(9.90)	(10.31)	(6.38)
Tonnes	'000	- -	7	3	1	45	170
C.V.		(44.44)	(39.46)	(40.67)	(8.43)	(15.45)	(10.34)
Number of Shipments - Nombre de livraisons		1,364	1,700	3,186	2,618	41,460	144,982
Yukon							
Revenue - Recettes	\$'000	1	8	1	332	27	
C.V.		- -	- -	- -	(96.47) (1)	- -	
Tonnes	'000	- -	- -	- -	- -	- -	
C.V.		- -	- -	- -	(94.43) (1)	- -	
Number of Shipments - Nombre de livraisons		1	1	1	38	10	
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest							
Revenue - Recettes	\$'000	- -	- -	3	24	23	154
C.V.		(48.67) (1)	- -	- -	- -	- -	(33.63) (1)
Tonnes	'000	- -	- -	- -	- -	- -	- -
C.V.		(24.95) (1)	- -	- -	- -	- -	(31.70) (1)
Number of Shipments - Nombre de livraisons		3	1	2	3	5	161
Total							
Revenue - Recettes	\$'000	66,458	15,789	166,288	150,245	787,830	1,470,244
C.V.		(5.73)	(5.73)	(2.61)	(2.51)	(1.42)	(1.70)
Tonnes	'000	990	329	4,728	5,104	29,212	63,528
C.V.		(5.51)	(6.23)	(5.75)	(3.05)	(3.47)	(3.44)
Number of Shipments - Nombre de livraisons		297,576	125,693	1,073,973	981,344	5,341,5301	1,511,728
British Columbia - Colombie-Britannique							
Revenue - Recettes	\$'000	16,011	20,646	89,219	327,555	9,549	1,245
C.V.		(17.83)	(6.47)	(3.53)	(3.48)	(13.97)	(27.35)
Tonnes	'000	132	190	1,739	20,011	52	5
C.V.		(17.52)	(7.44)	(5.50)	(8.19)	(16.08)	(25.11)
Number of Shipments - Nombre de livraisons		53,517	73,554	341,786	2,264,620	17,571	2,685
Yukon							
Revenue - Recettes	\$'000	343	15	298	2,574	3,201	598
C.V.		(95.90) (1)	- -	(29.68) (1)	(38.48)	(4.45)	(8.33)
Tonnes	'000	1	- -	4	19	46	16
C.V.		(97.07) (1)	- -	(44.59) (1)	(32.68)	(3.09)	(3.97)
Number of Shipments - Nombre de livraisons		23	5	1,188	2,908	15,949	1,253
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest							
Revenue - Recettes	\$'000	9	82	1,610	1,085	233	6,964
C.V.		- -	(84.73) (1)	(24.46)	(36.89) (1)	(8.05)	(59.84)
Tonnes	'000	- -	- -	14	12	5	117
C.V.		- -	(91.94) (1)	(29.88)	(47.38) (1)	(8.45)	(64.42)
Number of Shipments - Nombre de livraisons		7	258	6,067	1,459	376	7,339
Total							
Revenue - Recettes	\$'000	214,969	250,981	629,602	571,789	18,477	33,212
C.V.		(1.95)	(2.68)	(1.91)	(2.28)	(8.37)	(15.00)
Tonnes	'000	6,717	7,364	21,434	22,220	123	290
C.V.		(2.16)	(4.36)	(3.88)	(7.38)	(7.55)	(27.00)
Number of Shipments - Nombre de livraisons		1,404,256	1,663,273	3,324,447	3,310,623	55,874	94,215
							20,184,532

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation. - Coefficient de variation.

Interprovincial traffic was important between the following provinces:

Le volume de transport interprovincial était important entre les provinces suivantes:

	Revenue Recettes	Tonnes '000	Shipments Expéditions
	\$'000	'000	No. - Nbre
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	233,470	4 155	1,317,089
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	203,064	3 794	1,340,211
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	107,436	380	440,944
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	86,268	267	402,899
Ontario to Manitoba - de l'Ontario au Manitoba	62,105	370	322,761
Alberta to British Columbia - de l'Alberta à la Colombie-Britannique	96,267	1 631	409,812
Alberta to Saskatchewan - de l'Alberta à la Saskatchewan	64,415	1 482	236,112

These seven origin/destination province pairs accounted for 46.7% of the total interprovincial traffic in terms of revenues, 53.3% in terms of tonnes, and 51.5% in terms of shipments.

Data presented in figure 3.4 compare Class I and II carriers with Class III carriers, illustrating that Class I and II carriers dominated the industry. For example, the Class I and II carriers together earned 94% of total revenues and transported 93% of all shipments. However, this dominance was less significant where tonnages were concerned: Class III carriers transported approximately 17% of the total tonnage.

Les transporteurs de ces sept paires de provinces d'origine et de destination ont enregistré 46.7% des recettes globales tirées des mouvements inter provinciaux de marchandises, transportant 53.3% des tonnes et effectuant 51.5% des expéditions.

Les données de la figure 3.4 comparent les transporteurs des catégories I et II à ceux de la catégorie III et montrent que les premiers dominent l'industrie. Par exemple, les transporteurs des catégories I et II ont touché 94% des recettes totales et ont effectué 93% de toutes les expéditions. Toutefois, leur domination s'atténue quelque peu en ce qui concerne le nombre total de tonnes transportées, puisque les transporteurs de la catégorie III en ont transporté environ 17%.

FIGURE 3.4

For-hire Trucking, 1984: Selected Statistics, Class I and II versus Class III

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:

Certaines statistiques comparées des transporteurs des catégories I et II et des transporteurs de la catégorie III

	Class I and II Catégories I et II	%	Class III Catégorie III	%	Total	%	
Revenue - Recettes	\$'000	4 108 016	93.6	277 889	6.4	4 385 905	100.0
Tonnes - Tonnes	'000	134 878	83.2	27 161	16.8	162 039	100.0
Shipments - Expéditions		27,246,664	93.3	1,937,867	6.7	29,184,532	100.0
Revenue per tonne - Recettes par tonne	\$	678	...	259	...	650	...
Revenue per shipment - Recettes par expédition	\$	151	...	143	...	150	...
Weight per shipment - Poids par expédition	kg	4 950	...	14 016	...	5 552	...

Examination of certain ratios yields several observations: the revenue per tonne of Class I and II carriers is significantly higher than that of Class III carriers (\$678 versus \$259) while the weight per shipment of Class III carriers is higher than that of Class I and II carriers (14 016 kg versus 4 950 kg). It can be concluded that the carriers earning the higher annual revenues specialized in the transportation of high-value, low-density commodities (probably transported over longer distances) whereas the carriers earning lower annual revenues transported high-density, low-value commodities.

L'examen de certains ratios mène à quelques observations: les recettes par tonne que touchent les transporteurs des catégories I et II sont nettement supérieures à celles des entreprises de la catégorie III (\$678 par rapport à \$259), tandis que le poids par expédition des transporteurs de la catégorie III est supérieur à celui des entreprises de la catégorie I et II (14 016 kg par rapport à 4 950 kg). On peut conclure que les camionneurs touchant des recettes annuelles élevées se spécialisent dans le transport de produits de grande valeur et de petite densité (probablement transportées sur de longues distances), tandis que les entreprises touchant des recettes annuelles moins élevées transportent des marchandises de grande densité et de moindre valeur.

PRINCIPAL STATISTICS - CLASSES I AND II

Figure 3.6 provides detailed origin and destination statistics for the Class I and II carriers of intercity freight. The data show that the intraprovincial trucking activity of these large carriers represented 56.1% of the total traffic in terms of revenues, 83.9% in terms of tonnes and 48.9% in terms of tonne kilometres.

Using revenues as a measure of importance, the top five provinces were ranked as follows:

	Revenue Recettes	Tonnes Tonnes	Tonne kilometres Tonnes kilomètres	Shipments Expéditions
	\$'000	'000	'000	No. - Nbre
Ontario	1,030,038	52 081	9 058 138	8,897,563
Quebec - Québec	428,809	17 585	3 490 837	3,494,976
British Columbia - Colombie-Britannique	290,028	15 440	3 029 444	2,011,973
Alberta	287,775	13 458	3 020 036	1,809,356
Saskatchewan	77,892	4 093	738 679	746,563

These five provinces represented 91.8% of the total Class I and II intraprovincial truck traffic in terms of revenues, 90.7% in terms of tonnes, 90.6% in terms of tonne kilometres, and 91.1% in terms of shipments.

Interprovincially, the five most important origin-destination province pairs were:

	Revenue Recettes	Tonnes Tonnes	Tonne kilometres Tonnes kilomètres	Shipments Expéditions
	\$'000	'000	'000	No. - Nbre
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	228,739	3 941	2 390 172	1,305,378
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	198,892	3 532	2 008 000	1,321,462
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	107,336	379	1 284 204	440,904
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	86,245	267	1 158 870	402,893
Ontario to Manitoba - de l'Ontario au Manitoba	61,820	363	692 580	322,524

These five origin-destination province pairs accounted for 37.9% of the total interprovincial truck transport of Class I and II carriers in terms of revenues, 39.0% in terms of tonnes, 33.8% in terms of tonne kilometres, and 43.9% in terms of shipments.

Figure 3.5 reveals the nature of Class I and II truck traffic by showing directional estimates by region of origin for revenues, tonnes, tonne kilometres and shipments.

In terms of revenues, approximately half of the truck traffic was intraregional, the Atlantic Provinces having the largest share (nearly 80%) and Quebec having the smallest (close to 60%). Traffic moving out of Ontario is roughly evenly divided between eastward and westward destinations.

PRINCIPALES STATISTIQUES - TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La figure 3.6 offre des statistiques sur l'origine et la destination des mouvements interurbains effectués par les transporteurs des catégories I et II. Les données montrent que les grands camionneurs de ces catégories représentaient, sur le plan du volume de transport intraprovincial, 56.1% des recettes, 83.9% des tonnes transportées et 48.9% des tonnes kilomètres parcourues.

Voici le classement des cinq principales provinces, selon les recettes enregistrées:

	Revenue Recettes	Tonnes Tonnes	Tonne kilometres Tonnes kilomètres	Shipments Expéditions
	\$'000	'000	'000	No. - Nbre
Ontario	1,030,038	52 081	9 058 138	8,897,563
Quebec - Québec	428,809	17 585	3 490 837	3,494,976
British Columbia - Colombie-Britannique	290,028	15 440	3 029 444	2,011,973
Alberta	287,775	13 458	3 020 036	1,809,356
Saskatchewan	77,892	4 093	738 679	746,563

Au point de vue du transport intraprovincial, ces cinq provinces représentaient 91.8% des recettes enregistrées, 90.7% des tonnes transportées, 90.6% des tonnes-kilomètres parcourues et 91.1% des expéditions effectuées.

En ce qui a trait au transport interprovincial, voici les cinq principales paires de provinces d'origine et de destination:

	Revenue Recettes	Tonnes Tonnes	Tonne kilometres Tonnes kilomètres	Shipments Expéditions
	\$'000	'000	'000	No. - Nbre
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	228,739	3 941	2 390 172	1,305,378
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	198,892	3 532	2 008 000	1,321,462
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	107,336	379	1 284 204	440,904
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	86,245	267	1 158 870	402,893
Ontario to Manitoba - de l'Ontario au Manitoba	61,820	363	692 580	322,524

Les camionneurs de ces cinq paires de provinces d'origine et de destination ont touché 37.9% des recettes tirées du transport interprovincial par les transporteurs des catégories I et II. Ils ont aussi transporté 39.0% des tonnes, parcouru 33.8% des tonnes kilomètres et effectué 43.9% des expéditions.

La figure 3.5 révèle la nature des mouvements effectués par les transporteurs des catégories I et II en indiquant les estimations, par direction, des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres et des expéditions, selon la région d'origine.

Les recettes indiquent que la moitié des mouvements ont été effectués à l'intérieur des régions, que la plus grande partie de ces mouvements ont été faits par les transporteurs des provinces de l'Atlantique (presque 80%), et la la plus petite partie, par ceux du Québec (près de 60%). Les mouvements de marchandises en provenance de l'Ontario allaient de façon à peu près égale vers l'est et vers l'ouest.

FIGURE 3.5

For-hire Trucking, 1984: Directional Estimates by Region of Origin, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:

Estimations par direction, selon la région d'origine, pour les transporteurs des catégories I et II

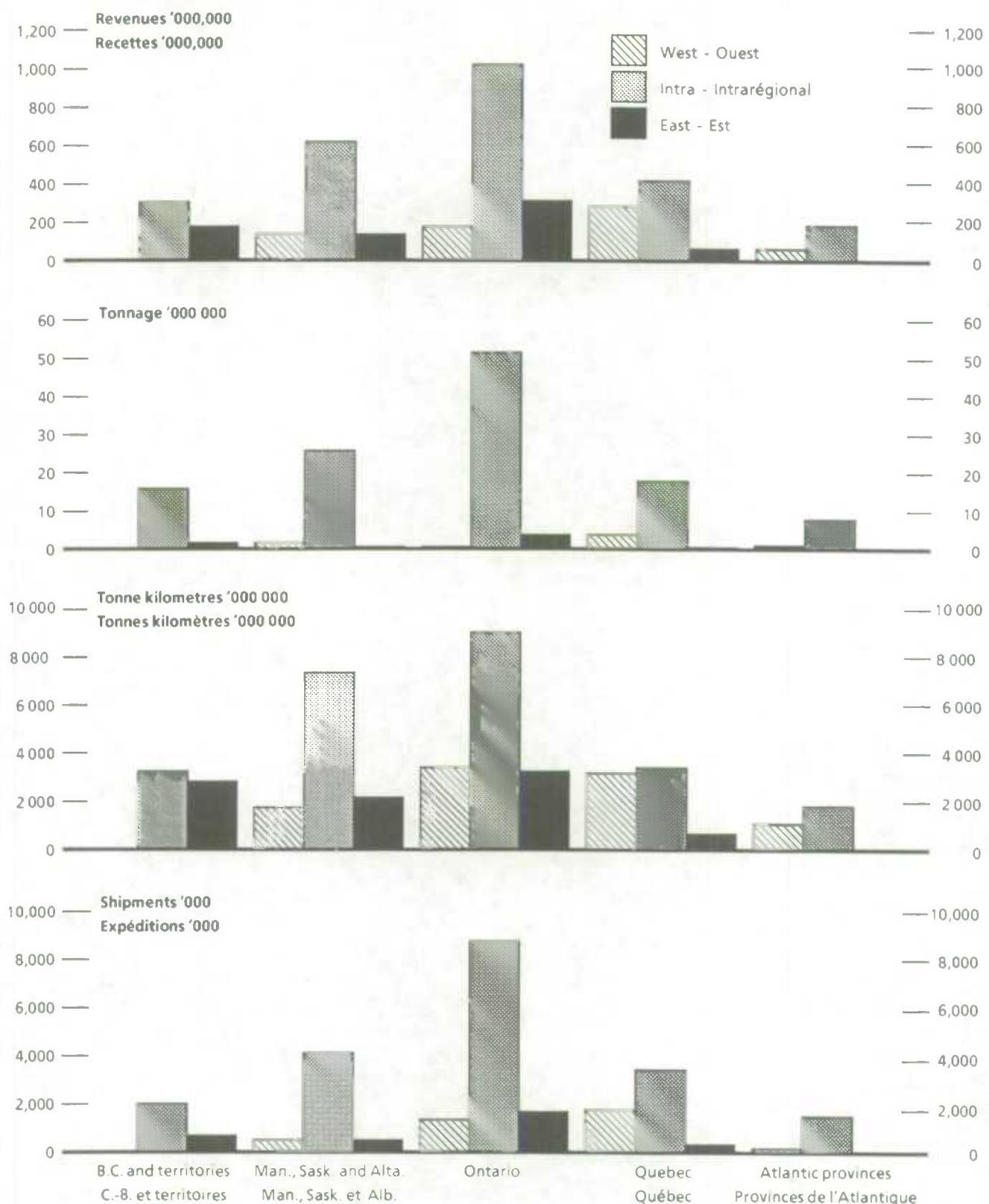


FIGURE 3.6 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II

Destination	Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	Ont.			
	T.-N.	I.-P.-E.	N.-E.						
Origin									
Newfoundland									
Revenue	\$'000	15,518	51	3,589	840	932			
C.V. (1)		(16.08)	(1.68)	(21.01)	(20.94)	(28.61)			
Tonnes	'000	364	2	42	8	6			
C.V.		(7.83)	(0.40)	(27.71)	(30.29)	(33.15)			
Tonne Kilometres	'000	97 410	1 820	53 000	12 226	14 334			
C.V.		(16.80)	(0.29)	(25.73)	(29.70)	(35.22)			
Number of Shipments		117 389	191	5 880	2 248	2 591			
Revenue per Tonne	\$	465.55	294.63	594.52	1,434.09	1,687.90			
Revenue per Tonne kilometre	\$	1.83	0.28	0.50	1.24	0.95			
Revenue per Shipment	\$	132.20	266.75	610.33	373.75	359.48			
Weight per Shipment	kg	3 100	9 631	7 144	3 616	2 275			
Distance per Shipment	km	396	978	1 275	1 447	2 187			
Prince Edward Island									
Revenue	\$'000	403	568	1 353	1,839	4 016			
C.V.		(19.75)	(7.35)	(29.93)	(16.69)	(18.01)			
Tonnes	'000	4	33	24	71	80			
C.V.		(19.65)	(15.02)	(36.08)	(17.79)	(17.97)			
Tonne Kilometres	'000	5 049	4 525	9 099	21 498	88 259			
C.V.		(25.50)	(5.99)	(40.58)	(22.92)	(18.87)			
Number of Shipments		561	4 386	3 625	9 817	7 219			
Revenue per Tonne	\$	718.26	168.77	331.97	254.85	274.29			
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.46	1.82	1.29	1.25	0.43			
Revenue per Shipment	\$	718.17	129.59	373.22	187.36	556.38			
Weight per Shipment	kg	7 900	7 610	6 636	7 260	11 025			
Distance per Shipment	km	1 483	144	364	254	989			
Nova Scotia									
Revenue	\$'000	8,689	2 123	44,285	17,748	5,884			
C.V.		(13.87)	(11.02)	(14.30)	(4.23)	(11.20)			
Tonnes	'000	78	42	2 550	501	89			
C.V.		(15.76)	(12.60)	(19.96)	(4.84)	(16.87)			
Tonne Kilometres	'000	95,988	11,496	519,500	160,485	99,840			
C.V.		(15.20)	(15.47)	(12.96)	(5.59)	(17.24)			
Number of Shipments		24,192	22,118	451,619	153,743	22,499			
Revenue per Tonne	\$	636.78	322.26	380.57	444.21	1,185.54			
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.64	1.31	3.04	1.36	1.12			
Revenue per Shipment	\$	359.16	96.01	98.06	115.44	261.54			
Weight per Shipment	kg	3 229	1 904	5 647	3 259	3 937			
Distance per Shipment	km	1 139	275	208	370	1 122			
New Brunswick									
Revenue	\$'000	7,764	4,317	27,702	58,486	15,298			
C.V. (1)		(15.38)	(8.07)	(14.55)	(3.84)	(9.73)			
Tonnes	'000	55	117	540	3 193	383			
C.V.		(22.30)	(10.18)	(15.64)	(3.84)	(9.02)			
Tonne Kilometres	'000	80 235	31 917	187 562	545 749	240 698			
C.V.		(22.66)	(10.76)	(16.39)	(3.66)	(9.37)			
Number of Shipments		20,620	46,917	215,699	439,313	42,017			
Revenue per Tonne	\$	667.57	508.12	303.76	260.11	743.45			
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.59	2.84	1.37	1.55	1.09			
Revenue per Shipment	\$	376.51	92.02	128.43	133.13	364.11			
Weight per Shipment	kg	2 683	2 501	2 504	7 268	9 115			
Distance per Shipment	km	1 263	215	328	185	708			
Quebec									
Revenue	\$'000	10,699	2,366	27,051	30,468	428,809			
C.V.		(12.99)	(17.57)	(6.72)	(5.47)	(1.98)			
Tonnes	'000	55	23	209	413	17 585			
C.V.		(17.51)	(30.70)	(9.35)	(7.49)	(4.51)			
Tonne Kilometres	'000	116 013	26 173	243 555	284 144	3 490 837			
C.V.		(16.40)	(32.60)	(9.47)	(7.17)	(2.71)			
Number of Shipments		32,325	14,796	125,431	166,768	3,494,976			
Revenue per Tonne	\$	1 454.03	778.14	807.10	770.26	579.60			
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.79	0.73	0.71	1.00	4.79			
Revenue per Shipment	\$	330.99	159.90	215.67	182.70	122.69			
Weight per Shipment	kg	1 695	1 539	1 669	2 474	5 031			
Distance per Shipment	km	2 035	1 146	1 182	825	257			

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation - Coefficient de variation.

FIGURE 3.6 Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	Total	Destination				
		Alb.	C.-B.		T.N.-O.						
Origine											
Terre-Neuve											
388	24	305	360	2	9	23 884	\$'000				
(58.00)	(10.33) (1)	(48.73)	(64.91)	...	...	(5.96)			
- - -	- - -	- - -	- - -	...	...	428	'000		
(51.99)	(27.98) (1)	(59.64)	(48.68)	...	...	(7.35)			
957	154	2 261	1 665	7	32	200 427	'000				
(54.75)	(29.16) (1)	(57.88)	(51.52)	...	...	(9.82)			
207	22	240	495	1	3	135 731					
2.127.75	9 999.00	1 553.31	1 377.68	2 754.09	1 910.69	566.99	\$				
0.50	2.40	0.28	0.22	0.33	0.37	1.67	\$				
1 872.24	1 111.12	1 276.37	727.14	2 424.00	2 910.67	175.96	\$				
1 020	1 285	1 614	472	880	1 429	3 155	kg				
4 375	5 410	5 897	7 023	8 390	5 508	637	km				
Île-du-Prince-Édouard											
192	19	63	137	- -	2	14 344	\$'000				
(62.66) (1)	...	(3.49)	(71.73)	...	...	(11.62)			
- - -	- - -	- - -	- - -	...	...	281	'000		
(62.49) (1)	...	(2.15)	(58.93)	...	...	(10.57)			
501	50	250	400	36	3	249 934	'000				
(63.11) (1)	...	(2.20)	(56.58)	...	...	(13.57)			
87	18	72	115	1	2	31 597					
1 505.31	2 790.92	1 826.22	2 654.21	25.88	4 508.17	324.14	\$				
0.43	0.67	0.40	0.52	- -	0.87	0.96	\$				
2 210.54	1 059.17	872.63	1 198.20	138.00	1 028.00	453.96	\$				
1 609	683	746	658	5 316	483	8 894	kg				
3 508	4 152	4 645	5 228	6 808	4 863	745	km				
Nouvelle-Écosse											
305	178	1 066	1 680	8	91	95 287	\$'000				
(25.23)	(47.46)	(17.79)	(23.83)	...	(69.90) (1)	(3.08)					
1	1	2	2	- -	- -	3 385	'000				
(53.57)	(48.23)	(25.99)	(32.19)	...	(56.13) (1)	(7.51)					
2 507	3 078	9 473	10 917	63	229	1 118 899	'000				
(54.88)	(48.48)	(26.53)	(32.17)	...	(63.45)	(6.87)					
670	287	2 058	1 359	5	69	725 233					
2 696.52	894.37	1 813.17	2 872.51	2 153.45	3 081.82	509.47	\$				
0.83	0.24	0.38	0.52	0.39	0.46	2.33	\$				
455.74	619.83	517.72	1 236.35	1 620.50	1 312.44	131.39	\$				
1 051	2 532	922	1 388	1 868	496	4 667	kg				
3 387	3 967	4 990	5 629	5 974	6 798	433	km				
Nouveau-Brunswick											
703	95	1 250	604	4	61	129 863	\$'000				
(44.56)	(24.70)	(25.12)	(24.82)	...	(68.99) (1)	(2.88)					
4	- - -	3	1	- -	- -	4 486	'000				
(71.25)	(18.78)	(41.28)	(12.14)	...	(79.12) (1)	(3.15)					
13 067	591	11 603	3 177	12	186	1 390 298	'000				
(71.32)	(20.19)	(41.60)	(113.65)	...	(71.71) (1)	(3.78)					
3 083	461	3 079	1 275	1	50	806 138					
2 155.35	2 339.06	1 421.34	3 645.98	2 210.91	1 166.64	381.96	\$				
0.68	0.62	0.33	0.81	0.35	0.32	1.49	\$				
228.16	205.04	405.91	473.78	4 112.00	1 017.35	161.09	\$				
1 361	355	872	519	1 860	822	5 565	kg				
3 175	3 786	4 426	4 671	5 352	3 611	369	km				
Québec											
17.383	7 084	34 956	35 449	28	117	793 304	\$'000				
(8.59)	(10.37)	(13.89)	(9.97)	(11.57)	(42.95)	(1.58)					
93	26	107	109	- -	- -	22 152	'000				
(113.43)	(17.66)	(13.66)	(21.28)	(0.43)	(34.85)	(3.64)					
219 242	80 073	392 047	505 896	150	327	7 386 458	'000				
(13.57)	(17.89)	(14.02)	(21.60)	(0.39)	(33.24)	(2.47)					
110 898	58 778	161 586	160 101	80	653	5 647 853					
1 544.60	1 364.23	1 373.31	1 652.23	3 371.01	2 205.96	747.31	\$				
0.64	0.45	0.38	0.36	0.77	0.59	3.57	\$				
156.75	120.52	216.33	221.42	345.70	179.63	140.46	\$				
842	448	661	681	378	148	3 922	kg				
2 334	2 976	3 643	4 584	4 577	3 686	667	km				

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante expéditions, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation - Coefficient de variation.

FIGURE 3.6 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II - Continued

Destination		Hfd.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	Dnt.
	T.-N.	J.-P.-E.	N.-É.				
Origin							
Ontario							
Revenue	\$'000	15 578	3 849	43 791	29 875	228 739	1 030 038
C.V. (2)		(13.72)	(14.01)	(6.30)	(6.63)	(2.49)	(2.23)
Tonnes	'000	64	18	240	176	3 941	52 081
C.V.		(20.36)	(22.87)	(8.31)	(9.59)	(5.23)	(3.39)
Tonne Kilometres	'000	198 289	31 522	438 754	262 054	2 390 172	9 058 138
C.V.		(21.06)	(23.35)	(8.41)	(9.75)	(5.77)	(3.02)
Number of Shipments		53 366	19 125	192 977	173 900	1 305 378	8 897 563
Revenue per Tonne	\$	1 553.72	1 649.05	1 011.16	1 310.23	805.20	586.98
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.66	1.02	0.59	0.93	1.43	5.60
Revenue per Shipment	\$	291.91	201.28	226.92	171.79	175.23	115.77
Weight per Shipment	kg	1 194	948	1 242	1 014	3 019	5 853
Distance per Shipment	km	2 749	1 668	1 794	1 451	634	231
Manitoba							
Revenue	\$'000	202	56	1 137	1 106	9 174	43 973
C.V.		(6.89)	(37.27)	(16.86)	(38.73)	(11.34)	(4.42)
Tonnes	'000	-	-	3	4	64	480
C.V.		(3.07)	(11.48)	(26.52)	(52.10)	(14.83)	(5.64)
Tonne Kilometres	'000	981	236	10 298	13 295	152 433	562 714
C.V.		(3.85)	(13.42)	(27.12)	(51.23)	(15.21)	(7.21)
Number of Shipments		986	527	4 728	3 077	34 514	281 376
Revenue per Tonne	\$	2 030.79	1 738.98	1 592.41	3 700.09	846.42	813.27
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.46	0.49	0.47	1.19	0.38	0.99
Revenue per Shipment	\$	204.44	105.37	240.54	359.36	265.80	156.28
Weight per Shipment	kg	261	143	508	1 380	1 854	1 705
Distance per Shipment	km	4 466	3 483	3 526	3 102	2 317	1 172
Saskatchewan							
Revenue	\$'000	39	12	459	167	4 605	10 544
C.V.		...	...	(27.38)	(21.48)	(20.29)	(9.53)
Tonnes	'000	-	-	-	-	31	66
C.V.		...	...	(23.50)	(40.25)	(23.54)	(14.99)
Tonne Kilometres	'000	153	42	1 567	1 856	90 221	169 853
C.V.		...	...	(23.82)	(41.69)	(23.57)	(15.75)
Number of Shipments		68	24	1 328	679	8 708	42 879
Revenue per Tonne	\$	1 873.14	3 203.59	1 452.28	4 251.48	1 808.02	1 934.92
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.44	0.80	0.35	1.12	0.61	0.73
Revenue per Shipment	\$	566.74	505.50	345.55	245.38	528.80	245.91
Weight per Shipment	kg	462	416	278	683	3 532	1 529
Distance per Shipment	km	4 512	3 956	4 131	3 797	2 987	2 603
Alberta							
Revenue	\$'000	981	295	2 954	667	19 336	45 428
C.V.		(63.31)	(35.63)	(18.30)	(14.50)	(11.51)	(6.84)
Tonnes	'000	1	1	5	1	104	224
C.V.		(34.90)	(44.94)	(18.61)	(6.33)	(12.72)	(7.78)
Tonne Kilometres	'000	6 326	4 450	24 400	5 526	376 056	753 685
C.V.		(37.34)	(45.73)	(18.74)	(6.93)	(12.92)	(7.76)
Number of Shipments		805	372	3 350	1 406	31 076	118 095
Revenue per Tonne	\$	3 710.32	2 071.74	4 291.70	1 855.41	2 041.77	1 740.71
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.67	0.50	0.88	0.43	0.59	0.53
Revenue per Shipment	\$	1 218.50	793.35	881.90	474.32	622.22	384.68
Weight per Shipment	kg	1 261	2 463	1 468	901	3 359	1 896
Distance per Shipment	km	5 839	4 567	4 938	4 519	3 615	3 334
British Columbia							
Revenue	\$'000	231	613	2 983	606	11 212	46 348
C.V.		(23.21)	(38.02)	(25.35)	(9.90)	(10.31)	(6.38)
Tonnes	'000	-	7	3	1	45	170
C.V.		(44.44)	(39.46)	(40.67)	(8.43)	(15.45)	(10.35)
Tonne Kilometres	'000	2 646	37 580	21 132	5 150	208 452	727 735
C.V.		(44.86)	(39.25)	(43.25)	(8.83)	(15.58)	(10.39)
Number of Shipments		1 354	1 700	3 186	2 618	41 460	144 970
Revenue per Tonne	\$	1 389.42	284.00	1 643.38	1 779.78	1 500.06	1 929.10
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.25	0.05	0.30	0.34	0.33	0.45
Revenue per Shipment	\$	169.00	360.82	936.20	231.34	270.43	319.71
Weight per Shipment	kg	312	3 979	1 093	368	1 092	1 174
Distance per Shipment	km	6 193	5 591	5 702	5 309	4 566	4 296

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation - Coefficient de variation.

FIGURE 3.6 Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II - suite

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	Total	Destination				
		Alb.	C.-B.		T.N.-O.						
Origine											
Ontario											
61,820 (4,84)	31,468 (7,81)	107,336 (4,42)	86,245 (5,24)	608 (26,64)	2,153 (30,45)	1,641,500 (1,74)	\$'000				
363 (6,17)	126 (11,03)	379 (6,16)	267 (8,68)	- -	3 (18,78)	57,657 (36,76)	'000				
692,580 (6,43)	329,533 (10,29)	1,284,204 (6,14)	1,158,870 (8,92)	2,385 (19,17)	13,263 (39,11)	15,859,765 (2,37)	'000				
322,524 1,399,61	159,084 2,022,45	440,904 1,485,93	402,893 1,802,21	3,187 6,174,23	5,871 4,608,80	11,977,771 752,81	\$				
0,72	0,76	0,44	0,42	1,22	1,17	4,40	\$				
191,68	197,81	243,45	214,06	190,70	313,34	137,05	\$				
1,124	791	860	662	142	390	4,814	kg				
2,068	2,774	3,430	4,360	5,177	4,672	675	km				
Manitoba											
62,075 (11,75)	37,434 (4,96)	28,722 (6,88)	12,869 (7,56)	236 (56,17)	203 (1) (1) (41,35)	197,185 (1,90)	\$'000				
4,214 (1,13)	597 (4,86)	304 (7,30)	78 (8,04)	1	- -	5,745 (36,11)	'000				
773,328 (1,62)	357,176 (5,88)	402,757 (7,23)	179,632 (8,14)	2,032 (76,21)	475 (1) (39,86)	2,455,359 (2,51)	'000				
627,426 267,60	302,226 425,94	116,493 815,39	52,405 1,410,57	765 1,754,77	700 1,287,46	1,425,223 524,59	\$				
1,34	0,67	0,63	0,61	0,49	0,65	1,02	\$				
98,94	123,86	246,55	245,56	307,69	289,92	138,35	\$				
6,716	1,975	2,609	1,488	792	309	4,031	kg				
298	652	1,325	2,329	3,567	2,284	777	km				
Saskatchewan											
16,221 (5,43)	77,892 (4,17)	24,053 (5,49)	6,859 (10,07)	70 (26,75)	572 (1) (38,38)	141,592 (2,95)	\$'000				
517 (5,42)	4,093 (6,65)	624 (7,13)	88 (13,36)	- -	4 (3,95)	5,424 (42,021)	'000				
251,899 (6,33)	738,679 (4,64)	387,751 (6,65)	125,858 (15,23)	440 (3,63)	6,863 (1) (42,77)	1,775,183 (3,75)	'000				
78,194 459,46	746,563 262,18	91,558 415,45	13,095 844,39	234 2,623,19	521 558,30	983,851 391,73	\$				
0,86	1,29	0,67	0,52	1,15	0,33	1,16	\$				
207,44	104,33	262,71	523,78	300,14	1,288,93	143,92	\$				
6,613	5,483	6,820	6,731	777	6,891	5,513	kg				
559	226	615	1,595	2,286	1,789	444	km				
Alberta											
27,979 (6,16)	62,759 (5,39)	287,775 (2,78)	94,950 (3,08)	4,416 (17,02)	20,970 (13,24)	568,511 (2,00)	\$'000				
424 (7,00)	1,429 (5,97)	13,458 (2,96)	1,595 (3,20)	17	125 (21,98)	17,386 (14,86)	'000				
562,950 (7,11)	866,330 (6,44)	3,020,036 (2,56)	1,285,899 (3,68)	34,288 (21,79)	178,875 (15,51)	7,119,922 (2,04)	'000				
97,423 689,53	233,473 505,38	1,809,356 445,63	408,044 739,87	17,659 1,475,93	72,907 1,115,02	2,793,967 505,40	\$				
0,56	0,82	1,71	1,00	0,72	0,88	1,40	\$				
287,19	268,81	159,05	232,70	250,07	287,63	203,48	\$				
4,353	6,123	7,438	3,910	959	1,721	6,223	kg				
1,316	635	279	839	2,031	1,378	642	km				
Colombie-Britannique											
15,934 (7,86)	19,965 (6,69)	87,993 (3,54)	290,028 (3,45)	9,390 (14,20)	1,245 (27,35)	486,549 (2,32)	\$'000				
130 (7,65)	181 (7,83)	1,691 (5,56)	15,440 (4,90)	51 (16,54)	5 (25,11)	17,725 (4,31)	'000				
286,899 (7,72)	271,996 (8,21)	1,239,273 (4,45)	3,029,444 (6,26)	95,343 (16,45)	9,543 (30,13)	5,945,193 (3,68)	'000				
53,459 771,76	73,112 812,85	339,001 589,95	2,011,973 472,29	17,341 1,153,43	2,685 1,308,04	2,692,870 504,77	\$				
0,34	0,51	0,57	3,95	0,54	0,52	3,09	\$				
298,07	273,08	259,57	144,15	541,49	463,85	180,68	\$				
2,436	2,472	4,989	7,674	2,916	1,752	6,582	kg				
2,340	1,655	1,039	300	2,459	2,537	785	km				

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation - Coefficient de variation.

FIGURE 3.6 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II - Concluded

Destination	Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Que.	Ont.
	T.-N.	I.-P.-E.	N.-É.			
Origin						
Yukon						
Revenue	\$'000	1	8	1	332	27
C.V. (2)		...	...		(96.47) (1)	...
Tonnes	'000	-	-	-	-	-
C.V.		...	...		(94.43) (1)	...
Tonne kilometres	'000	2	56	34	917	119
C.V.		...	...		(94.60) (1)	...
Number of Shipments		1	1	1	38	10
Revenue per Tonne	\$	2 799.12	966.30	163.53	2 122.00	1 665.17
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.33	0.14	0.03	0.36	0.31
Revenue per Shipment	\$	635.00	8 042.00	874.00	8 800.38	2 722.70
Weight per Shipment	kg	227	8 322	5 343	4 133	2 180
Distance per Shipment	km	8 396	6 739	6 352	5 876	5 372
Northwest Territories						
Revenue	\$'000	-	3	24	23	154
C.V.		(48.67)	...	...	...	(33.63) (1)
Tonnes	'000	-	-	-	-	-
C.V.		(25.09)	...	...	...	131.70 (1)
Tonne kilometres	'000	1	13	69	53	410
C.V.		(15.45)	...	...	...	135.18 (1)
Number of Shipments		3	1	2	3	5
Revenue per Tonne	\$	1 862.43	5 264.15	2 164.33	1 928.17	1 556.45
Revenue per Tonne kilometre	\$	0.46	0.84	0.34	0.37	0.37
Revenue per Shipment	\$	74.70	279.00	1 332.50	8 085.00	4 549.00
Weight per Shipment	kg	58	53	870	4 258	2 435
Distance per Shipment	km	5 131	6 236	6 810	5 295	4 102
Total						
Revenue	\$'000	60,103	14,252	155,316	141,826	728,360
C.V.		(6.30)	(6.23)	(2.75)	(2.60)	(1.45)
Tonnes	'000	622	243	3 617	4 370	22 328
C.V.		(6.70)	(7.47)	(7.14)	(3.00)	(3.68)
Tonne kilometres	'000	603 093	149 762	1 519 036	1 312 084	7 152 273
C.V.		(8.88)	(13.03)	(5.52)	(3.17)	(2.56)
Number of Shipments		251,680	110,156	1,007,826	953,574	4,890,480
Revenue per Tonne	\$	878.74	689.61	563.12	583.71	663.61
Revenue per Tonne kilometre	\$	1.21	1.83	1.87	1.30	3.76
Revenue per Shipment	\$	238.81	129.38	154.11	148.73	145.95
Weight per Shipment	kg	2 472	2 208	3 589	4 582	4 474
Distance per Shipment	km	1 316	717	718	584	441

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation - Coefficient de variation.

FIGURE 3.6 Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes kilomètres parcourus, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II - fin

Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	Total	Destination				
		Alb.	C.-B.		T.N.-O.						
Origine											
Yukon											
343	15	298	2 338	2 074	598	6 034	\$'000				
(95.90) (1)	...	(29.69) (1)	(42.36)	(16.86)	(8.33)	(18.33)					
1	-	4	14	35	16	70	'000				
(97.07) (1)	...	(44.59) (1)	(43.91)	(4.04)	(3.97)	(9.74)					
2 382	35	6 909	31 383	18 237	6 038	56 114	'000				
(97.00) (1)	...	(43.09) (1)	(49.97)	(5.13)	(4.97)	(24.48)					
23	5	1 188	2 607	5 941	1 253	11 068					
472.44	1 446.74	549.34	979.17	255.53	227.71	463.26	\$				
0.15	0.51	0.27	0.87	0.53	0.24	0.55	\$				
4 631.71	2 961.40	250.50	896.96	349.04	476.97	545.14	\$				
33 021	2 435	3 488	5 558	5 906	12 456	6 352	kg				
3 090	2 859	2 034	1 984	511	741	1 078	km				
Territoires du Nord-Ouest											
9	82	1 610	1 085	233	6 741	9 964	\$'000				
...	(84.73) (1)	(24.46)	(36.89) (1)	(8.05)	(61.78)	(41.93)					
...	-	14	12	5	109	140	'000				
...	(91.94) (1)	(29.88)	(47.38) (1)	(8.45)	(68.98)	(53.61)					
25	317	15 383	21 080	1 959	37 359	76 670	'000				
...	(93.15) (1)	(30.34)	(53.41) (1)	(8.34)	(66.09)	(35.66)					
7	258	6 067	1 459	376	7 021	15 363					
818.46	535.10	602.70	352.39	101.67	370.94	474.44	\$				
0.41	0.24	0.45	0.16	0.13	0.78	0.57	\$				
1 348.71	317.17	265.39	743.41	620.15	960.19	648.59	\$				
1 538	562	2 255	8 106	14 274	15 490	9 106	kg				
1 976	2 207	1 321	2 287	615	442	1 051	km				
Total											
203.354	237.015	575.427	532.504	17.069	32.862	4.108.016	\$'000				
(2.03)	(2.78)	(1.96)	(2.23)	(0.06)	(15.15)	(0.86)					
5 747	6 453	16 587	17 507	109	261	134 878	'000				
(1.16)	(4.66)	(2.55)	(4.31)	(8.49)	(29.24)	(1.60)					
2 816.337	2 648.013	6 771.849	6 355.322	154 853	253 194	43 624.221	'000				
(2.58)	(3.48)	(2.13)	(3.80)	(11.26)	(14.54)	(1.17)					
1 294.002	1 574.286	2 871.601	3 055.821	45.592	92.746	27.246.554					
730.27	575.28	682.80	765.86	1 525.30	1 318.60	677.80	\$				
0.88	0.88	1.24	2.83	0.65	0.86	3.34	\$				
157.15	150.55	193.64	174.28	374.38	354.33	150.77	\$				
4 442	4 088	5 582	5 762	2 386	2 816	4 850	kg				
1 100	787	1 078	1 180	2 236	1 608	663	km				

(1) Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than fifty shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de cinquante livraisons, la prudence est à conseiller.

(2) Coefficient of variation - Coefficient de variation.

In terms of tonnes, over 80% of the traffic was intraprovincial.

Intraprovincial traffic was less dominant in terms of tonne kilometres than in terms of tonnes. Ontario generated about the same amount of traffic to the east as to the west.

In terms of shipments, intraprovincial traffic was dominant. Ontario and Manitoba, Saskatchewan, Alberta generated balanced traffic in both directions.

COMMODITIES - CLASS I AND II

This section provides an analysis of commodities transported by Class I and II for-hire carriers at three levels of detail.

At the broadest level, commodities are classified into six groups: live animals; food, feed, beverage and tobacco; crude materials, inedible; fabricated materials, inedible; end products, inedible; and general or unclassified freight.

As shown in figure 3.7, end products, inedible generated the highest revenues (35.2%) and accounted for the highest percentage of total shipments (52.6%). On a shipment basis, these commodities were transported long distances, were light-weight, and earned low revenues. End products, inedible earned very high revenues per tonne and revenues per tonne kilometre.

Fabricated materials, inedible also generated a large share of total revenues (33.2%). This commodity group accounted for the largest percentage of both tonnes (38.7%) and tonne kilometres (42.8%).

Crude materials, inedible accounted for only 9.3% of total revenues. Shipments of these commodities were characteristically carried short distances, were heavy in weight and earned high revenues. Both revenues per tonne and revenues per tonne kilometre were quite low.

At a less aggregated level, commodities are divided into 88 groups. Figure 3.8 provides an illustration of the 5 principal commodity groups (ranked in terms of revenues) moved intra regionally as well as interregionally. The highlights of the data presented are as follows.

The principal commodity groups carried by truck from central Canada (defined as Ontario and Quebec) to the west were highly manufactured products such as: chemicals; road motor vehicles; iron, steel and alloys, and household furniture. The principal commodity groups transported into central Canada from the west were: household goods; meat and meat preparations; petroleum and coal products; wood and fabricated materials; household furniture, and other food materials.

From central Canada to the east the principal commodity groups transported were: food and food materials; household goods; chemicals; fabricated metals; and non-metallic mineral products.

Au point de vue des tonnes transportées, plus de 80% des mouvements étaient intraprovinciaux.

Le volume de transport intraprovincial était moins important en fonction du nombre de tonnes kilomètres parcourues, qu'en fonction du nombre de tonnes transportées. Les expéditions en provenance de l'Ontario allaient en nombre égal vers l'est et vers l'ouest.

Sur le plan du nombre d'expéditions effectuées, le volume de transport intraprovincial dominait. Les mouvements des transporteurs de l'Ontario et des provinces de Manitoba, Saskatchewan, Alberta allaient de façon équilibrée dans les deux sens.

PRODUITS TRANSPORTÉS - TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La présente section analyse les produits transportés par les camionneurs pour compte d'autrui des catégories I et II à trois niveaux d'agrégation.

Au niveau le plus général, les produits sont classés en six groupes: les animaux vivants; les denrées alimentaires, les aliments pour animaux, les boissons et les tabacs; les matières brutes non comestibles; les demi-produits non comestibles; les produits finals non comestibles ainsi que le fret ordinaire ou non classé.

Comme le montre la figure 3.7, les produits finals non comestibles, qui ont donné le plus de recettes (35.2%), représentaient la plus forte proportion des expéditions totales (52.6%). En général, les produits de chaque expédition étaient légers, ont été transportés sur de longues distances et ont rapporté peu. Les produits finals non comestibles ont donné des recettes très élevées par tonne et par tonne kilomètre.

Le transport des demi-produits non comestibles intervenait également pour une grande part des recettes totales enregistrées (33.2%). Ce groupe de produit représentait la plus forte proportion des tonnes transportées (38.7%) et des tonnes kilomètres parcourues (42.8%).

Les matières brutes non comestibles n'ont rapporté que 9.3% des recettes totales. Les expéditions de ces marchandises étaient généralement lourdes, se faisaient sur de courtes distances et produisaient des recettes élevées. Par contre, les recettes par tonne et par tonne kilomètre étaient assez faibles.

À un niveau d'agrégation moins élevé, les marchandises sont divisées en 88 groupes. La figure 3.8 illustre les cinq principaux groupes de produits (classés selon les recettes) qui ont fait l'objet de mouvements intraprovinciaux et interrégionaux. Voici quelques faits saillants de ces données.

Les principaux groupes de produits transportés à partir de la région centrale du Canada (c'est-à-dire l'Ontario et le Québec) vers l'ouest correspondaient à des produits fabriqués complexes comme les produits chimiques; les véhicules automobiles routiers, le fer, l'acier et les alliages; ainsi que les meubles de maison. Les principaux produits transportés de l'ouest vers le centre du Canada étaient les articles ménagers; les viandes et les préparations à base de viande; les produits du pétrole et de la houille; le bois et les demi-produits; les meubles de maison; et les autres denrées alimentaires.

Parmi les principaux produits transportés de la région centrale du Canada vers l'est, mentionnons: les denrées et les préparations alimentaires; les meubles de maison; les produits chimiques; les demi-produits en métal; et les produits minéraux non métalliques.

The major commodity groups trucked into central Canada from the east were: food materials; household goods; paper and paperboard; vegetables; and wood fabricated materials.

The only significant commodity groups transported from the east to the west were household goods, some general freight, and food materials. From the west to the east, the important commodity groups were: household goods; special industry machinery, and meat and meat preparations.

Figure 3.9 provides information about region to region commodity movements in terms of tonnes transported by Class I and II carriers. The highlights of the data are presented below.

The principal commodity groups moving from central Canada to the west were: iron and steel alloys; chemicals, and metal fabricated basic materials. In the reverse direction (west to centre) the important commodity groups were: meat and meat preparations; petroleum and coal products, and wood fabricated materials.

From central to eastern Canada, foods and food materials; non-metallic mineral basic materials, and chemicals and related products were the major commodity groups transported. In the reverse direction (east to centre), commodity groups moved were mainly food and food preparations, paper and paperboard, and wood fabricated materials.

In terms of tonnage, very small quantities of food and food materials and household furniture were moved from east to west. In the reverse direction equally small quantities of meat and meat preparations and special industry machinery was transported.

It should be noted that combining Ontario and Quebec into one region may have biased the data presented because of the different commodities exported/imported by these two provinces.

Figure 3.10 presents information about the ten most important commodity groups transported by Class I and II carriers. The commodity groups are ranked according to revenues, tonnes, tonne kilometres and shipments.

Using revenues for ranking, the top ten commodity groups represented 28.9% of the total revenues of the Class I and II carriers and consisted of highly manufactured products such as food preparations.

In terms of tonnage, the top ten commodity groups accounted for 42.2% of the total tonnes transported, and not surprisingly were bulky commodities such as sand and gravel. When ranked by tonne kilometres, the top ten commodity groups represented 32.1% of the total.

In terms of shipments, the top ten commodity groups represented 30% of the total.

In summary, the top ten commodity groups represented between 29% and 40% of the total traffic, and in general the same commodity groups appeared in each of the ranking tables, although not necessarily in the same order.

Les principaux groupes de produits transportés de l'est vers le centre du Canada étaient les préparations alimentaires; les articles ménagers; le papier et le carton; les légumes; et les demi-produits en bois.

Seuls les groupes de produits importants suivants ont été transportés de l'est à l'ouest: les articles ménagers; certaines marchandises générales; et des ingrédients alimentaires. Ont été transportés de l'ouest vers l'est les principaux groupes de produits suivants: les articles ménagers; les machines industrielles spéciales; ainsi que les viandes et les préparations à base de viande.

La figure 3.9 contient des renseignements sur le nombre de tonnes de marchandises transportées d'une région à l'autre par les camionneurs des catégories I et II. Voici quelques faits saillants de ces données.

Des principaux groupes de produits transportés du centre du Canada vers l'ouest, notons: le fer, l'acier et les alliages; les produits chimiques; et les demi-produits à base de métal. En sens inverse (soit de l'ouest vers la région centrale du pays), les principaux groupes de produits transportés sont: les denrées et les préparations alimentaires; les produits du pétrole et de la houille; et les demi-produits en bois.

Les denrées et les ingrédients alimentaires, les produits minéraux non métalliques de base; ainsi que les produits chimiques et connexes sont les principaux groupes de produits transportés de la région centrale à l'est du Canada. En sens inverse (de l'est vers le centre du pays), ce sont les denrées et les préparations alimentaires; le papier et le carton; ainsi que les demi-produits en bois.

Un très petit nombre de tonnes de denrées et d'ingrédients alimentaires ainsi que de meubles de maison ont été transportées de l'est vers l'ouest, tout comme ce fut le cas en sens inverse pour les viandes et les préparations à base de viande ainsi que pour les machines industrielles spéciales.

Il faut noter que le fait d'avoir regroupé l'Ontario et le Québec en une région peut avoir biaiser les résultats en raison des différents produits qu'importent et qu'exportent ces provinces.

La figure 3.10 offre des renseignements sur les dix principaux groupes de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II. Les groupes de marchandises sont classés selon les recettes produites, les tonnes transportées, les tonnes kilomètres parcourues et les expéditions effectuées.

Classés selon les recettes, les dix principaux groupes de marchandises représentaient 28.9% des recettes totales enregistrées par les camionneurs des catégories I et II et correspondaient à des produits fabriqués complexes, comme les préparations alimentaires.

Ces dix principaux groupes représentaient 42.2% du nombre total de tonnes transportées et ils correspondaient, comme on pouvait s'y attendre, à des produits en vrac, comme le sable et le gravier. Ces groupes représentaient également 32.1% des tonnes kilomètres parcourues et 30% des expéditions effectuées.

Ces groupes représentaient également 32.1% des tonnes kilomètres parcourues et 30% des expéditions effectuées.

En résumé, les dix principaux groupes de produits transportés représentaient entre 29% et 40% du volume total du transport. En général, les mêmes groupes de produits figuraient dans les divers classements, mais pas nécessairement dans le même ordre.

FIGURE 3.7

For-hire Trucking, 1984:

Selected Statistics by Commodity Section, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:

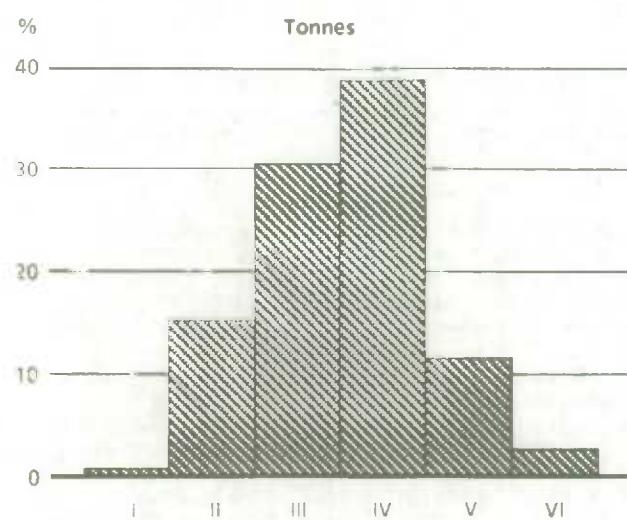
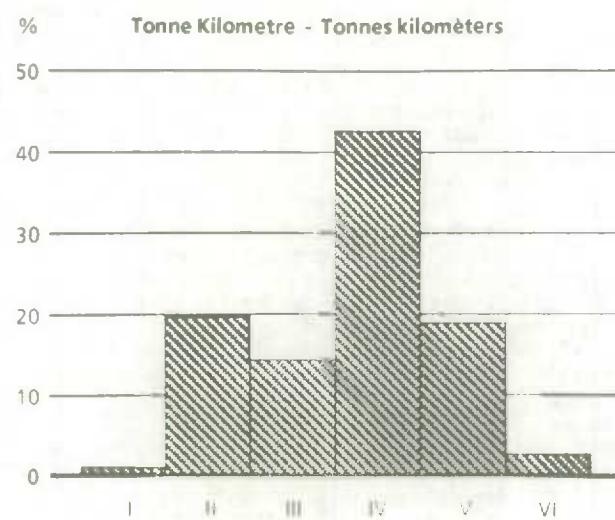
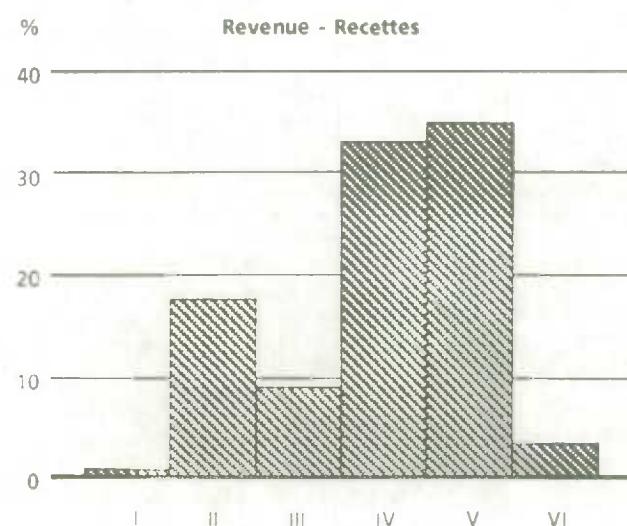
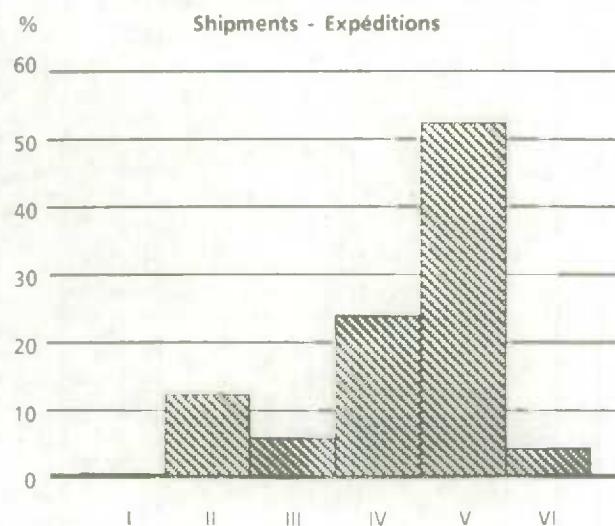
Certaines statistiques selon la section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Commodity sections⁽¹⁾

Live Animals	I	Animals vivants
Food, Feed, Beverage and Tobacco	II	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
Crude Materials, Inedible	III	Matières brutes non comestibles
Fabricated Materials, Inedible	IV	Demi-produits non comestibles
End Products, Inedible	V	Produits finals non comestibles
General or Unclassified Freight	VI	Fret ordinaire ou non classé

Sections de produits⁽¹⁾

Live Animals	I	Animals vivants
Food, Feed, Beverage and Tobacco	II	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
Crude Materials, Inedible	III	Matières brutes non comestibles
Fabricated Materials, Inedible	IV	Demi-produits non comestibles
End Products, Inedible	V	Produits finals non comestibles
General or Unclassified Freight	VI	Fret ordinaire ou non classé

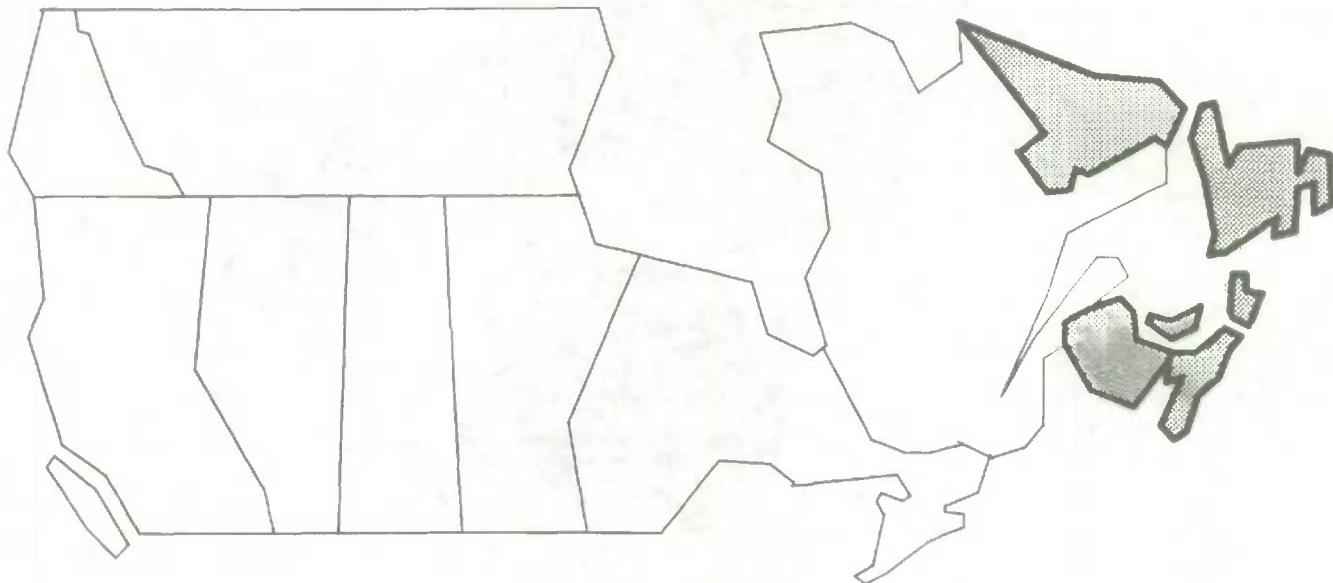


(1) Commodity sections are as defined in the Standard Commodity Classification Manual Cat. No. 12-502. - Les sections de produits correspondent aux sections définies dans la Classification type des produits, no 12-502 au catalogue.

FIGURE 3.8

For-hire Trucking, 1984:
Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II
Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Principaux mouvements de marchandises
d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

	East - East Est - Est	Estimated revenue Recettes estimation
	\$	
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	24,817,091
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	24,428,879
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	10,582,376
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	9,941,111
99	General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	8,722,211
Total		195,275,745



West - East Ouest - Est	Estimated revenue Recettes estimation	Centre - East Centre - Est	Estimated revenue Recettes estimation
	\$		\$
86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	6,367,213	14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	19,457,419
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	1,282,262	86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	9,680,332
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	730,253	42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	9,098,387
46 Metal Fabricated Basic Product Demi-produits de base en métal	666,165	46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	8,639,619
99 General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	376,989	47 Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non métalliques de base	7,777,038
Total	12,542,561	Total	163,677,783

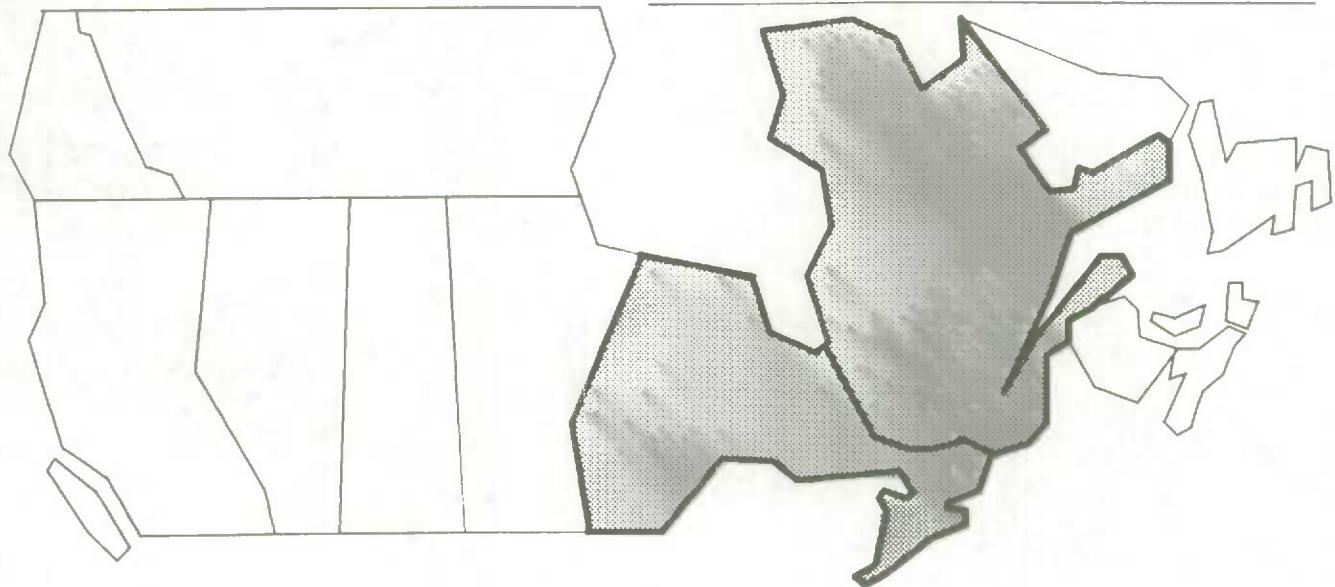
FIGURE 3.8 Continued - Suite

For-hire Trucking, 1984:

Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

	Centre - Centre	Estimated revenue Recettes expédition
		\$
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	204,325,784
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	127,727,779
47	Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non métalliques de base	116,978,884
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	91,244,073
42	Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	78,806,889
	Total	1,879,137,732



West - Centre Ouest - Centre	Estimated revenue Recettes expédition	Centre - East Centre - Est	Estimated revenue Recettes expédition
			\$
86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	29,356,008	14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	12,490,496
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	22,018,674	86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	6,528,439
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	8,297,922	35 Paper and Paperboard Papier et carton	5,893,344
78 Apparel and Accessories Vêtements et accessoires	7,817,312	09 Vegetables and Vegetable Products Légumes et préparation à base de légumes	3,780,317
63 Communication and Related Equipment Matériel de communications et matériel connexe	7,661,893	33 Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	3,301,976
Total	191,157,120	Total	60,552,788

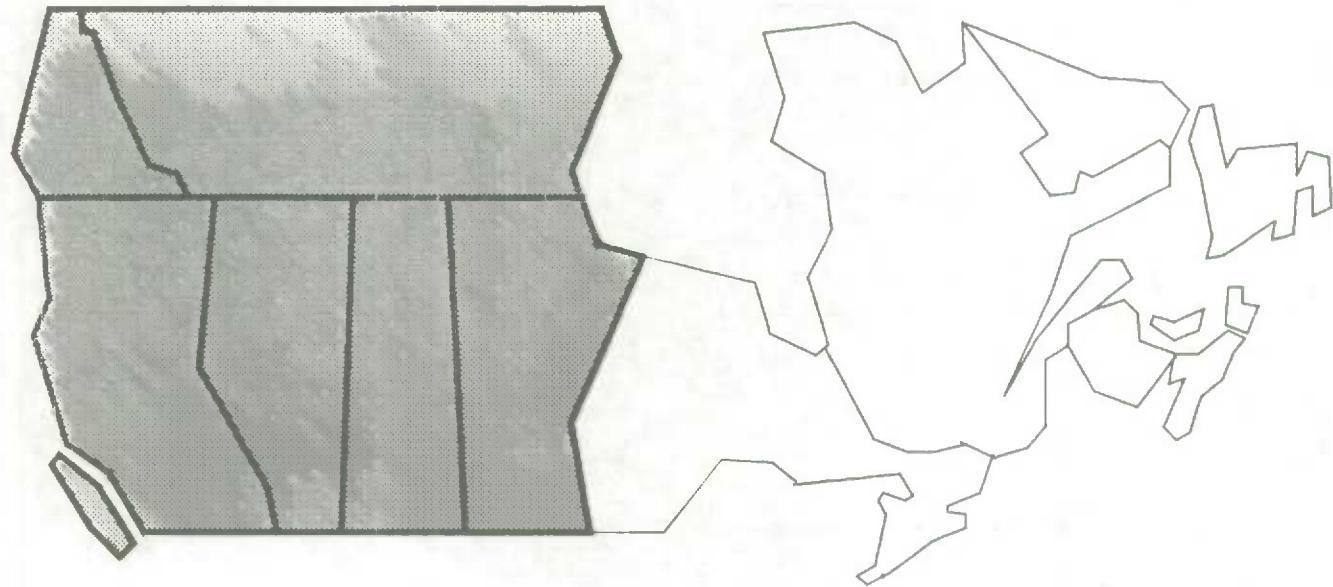
FIGURE 3.8 Concluded - Fin

For-hire Trucking, 1984:

Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

West - West Ouest - Ouest	Estimated revenue Recettes estimation	\$
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	114,571,872	
47 Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non-métalliques de base	75,441,829	
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	64,961,971	
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	62,064,843	
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	59,507,448	
Total	1,206,134,472	



Centre - West Centre - Ouest	Estimated revenue Recettes estimation	\$	East - West Est - Ouest	Estimated revenue Recettes estimation	\$
86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	30,669,000		86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	4,164,986	
42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	19,034,522		99 General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	469,212	
46 Metal Fabricated Basic Products Autres aliments, ingrédients alimentaires	18,583,189		52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	423,308	
58 Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	18,146,163		14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	393,288	
99 General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	17,132,365		11 Cocoa, Coffee, Tea and Spices Cacao, café, thé et épices	327,103	
Total	384,647,324		Total	7,548,869	

FIGURE 3.9

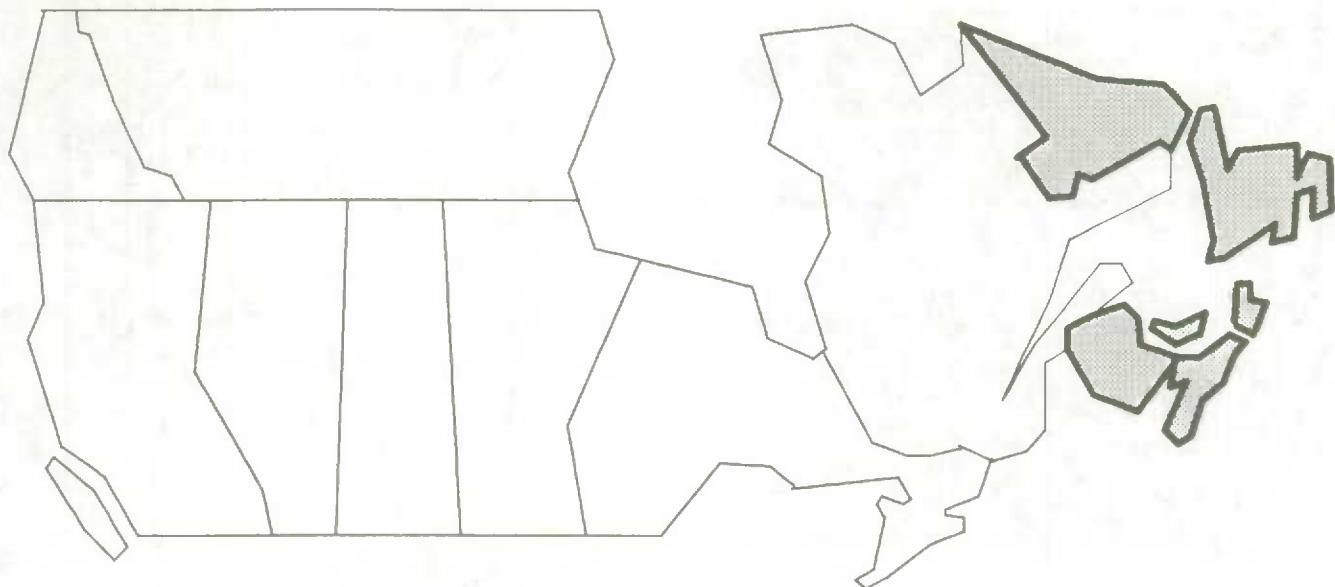
For-hire Trucking, 1984:

Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Principaux mouvements de marchandises

d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II

	East- East Est - Est	Estimated tonnage Tonnes estimation
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	1 767 799
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	855 221
27	Crude Non-Metallic Minerals Minéraux bruts non métalliques	680 146
14	Other Foods, Food Materials Matériel de communications et matériel connexe	640 951
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	365 212
	Total	7 626 450



West - East Ouest - Est	Estimated tonnage Tonnes estimation	Centre - East Central - East	Estimated tonnage Tonnes estimation
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	3 441	14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	164 432
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	3 365	47 Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non-métalliques de base	84 405
86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	3 309	42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	74 079
46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	2 932	33 Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	65 803
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	2 720	46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	61 308
Total	28 113	Total	1 197 383

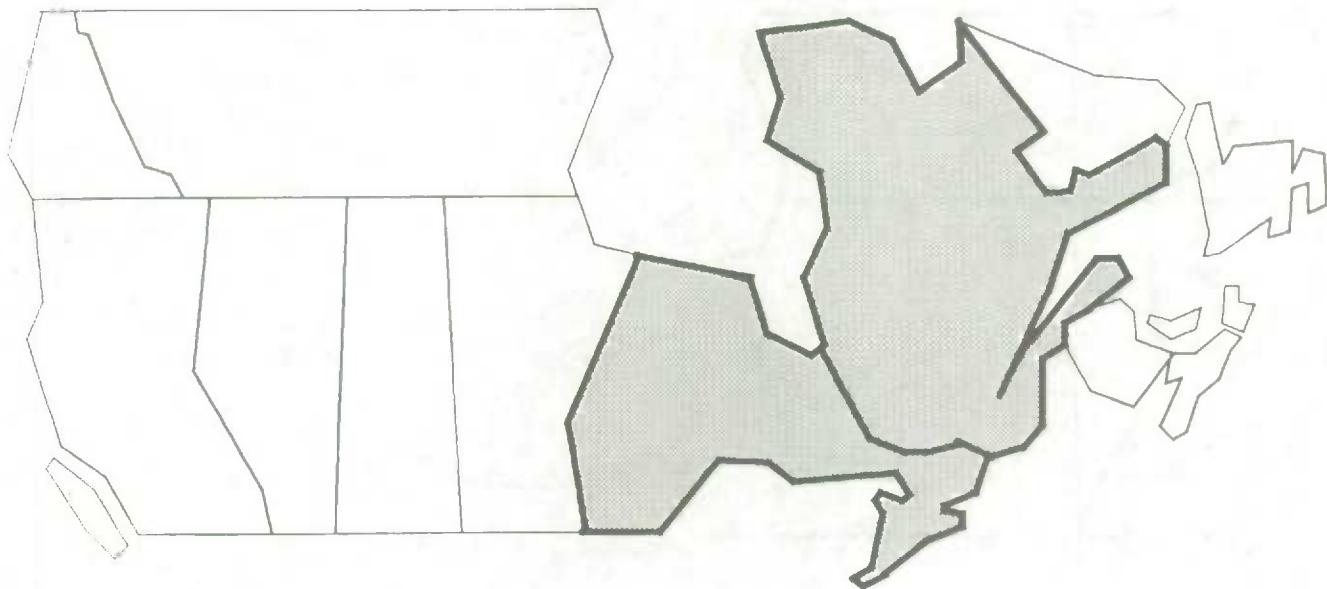
FIGURE 3.9 Continued - Suite

For-hire Trucking, 1984:

Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II

**Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Principaux mouvements de marchandises
d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II**

	Centre - Centre	Estimated tonnage Tonnes estimation
27 Crude Non-Metallic Minerals Minéraux bruts non métalliques		14 681 000
47 Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non-métalliques de base	6 745 869	
44 Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	6 394 076	
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	4 533 177	
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	3 599 520	
Total		77 048 177



West - East Ouest - Est	Estimated tonnage Tonnes estimation	Centre - East Central - East	Estimated tonnage Tonnes estimation
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	148 302	14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	195 864
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	132 698	35 Paper and Paperboard Papier et carton	119 520
33 Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	80 203	33 Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	98 660
47 Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non-métalliques de base	63 994	09 Vegetables and Vegetable Products Légumes et préparation à base de légumes	93 585
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	63 736	21 Crude Vegetable Products, Inedible Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	37 317
Total	1 184 191	Total	939 193

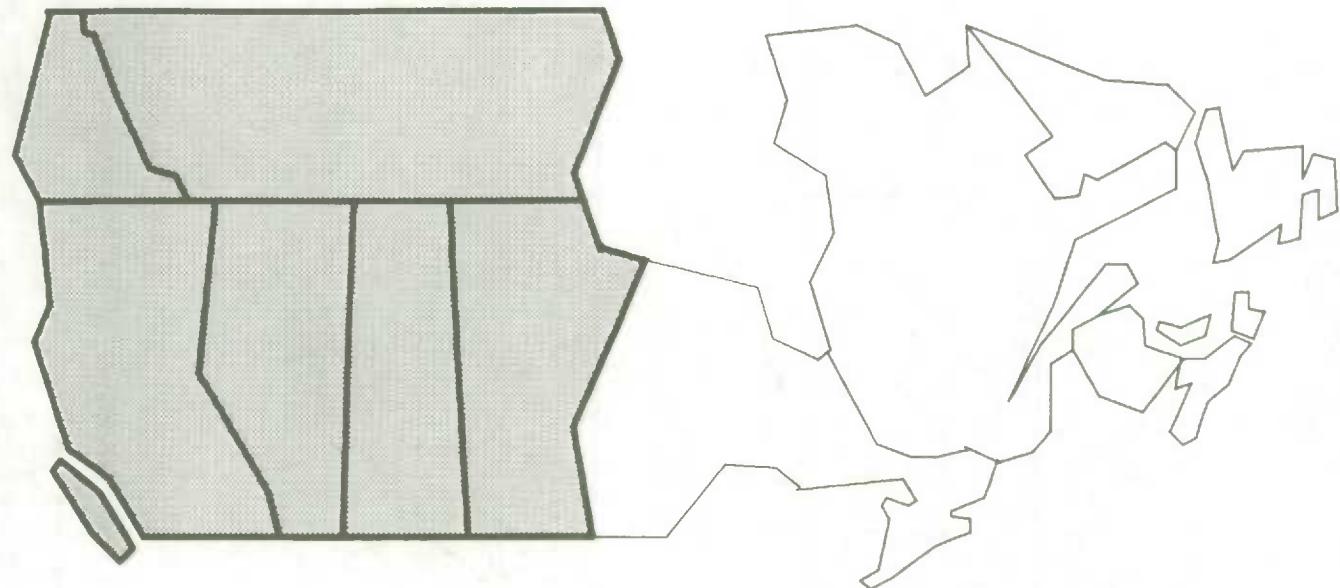
FIGURE 3.9 Concluded - Fin

For-hire Trucking, 1984:

Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Principaux mouvements de marchandises
d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II

West - West Ouest - Ouest	Estimated tonnage Tonnes estimation
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	6 247 590
26 Coal, Crude Petro. & Related Prod. Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	5 920 268
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	5 520 215
33 Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	3 475 193
47 Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non métalliques de base	2 655 582
Total	45 277 501



Centre - West Centre - Ouest	Estimated tonnage Tonnes estimation	East - West Est - Ouest	Estimated tonnage Tonnes estimation
44 Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	116 556	14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	3 526
42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	99 096	86 Other Household and Personal Autres articles ménagers et personnels	2 311
46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	88 144	52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	1 417
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	85 467	11 Cocoa, Coffee, Tea and Spices Cacao, café, thé et épices	1 407
58 Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	54 994	07 Fruits and Fruit Preparation Fruits et préparations à base de fruits	1 068
Total	1 473 09	Total	14 176

FIGURE 3.10 For-hire Trucking, 1984: Commodity Ranking

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Classement des produits transportés

Top Ten Commodities Based on Revenue, Class I and II

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les recettes

Code	Commodity Produits	Revenue	Rank	Tonnes '000	Rank	Tonne kilomètres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes \$'000	Classe- ment		Classe- ment	Tonnes kilomètres '000	Classe- ment	Livrai- sons	Classe- ment
146 Other Food Preparations - Autres préparations alimentaires	261,927	1	5 079	3	2 676 511	1	1,272,809	2	
588 Motor Veh. Engines, Accessories - Moteurs, accessoires de véhicules automobiles	156,552	2	1 993	21	808 745	15	1,737,640	1	
867 Miscellaneous Household Goods - Articles ménagers et personnels divers	149,657	3	212	88	305 045	36	200,436	34	
995 General Freight - Fret ordinaire	117,390	4	3 403	13	914 221	10	1,068,660	3	
581 Passenger Auto. and Truck - Voitures particulières et camions	95,476	5	1 527	25	515 996	25	962,329	4	
475 Cement and Concrete Basic - Produits de base en ciment et en béton	86,818	6	4 995	4	1 066 957	8	203,055	33	
331 Lumber and Sawn Timber - Bois de construction et sciage	84,942	7	4 702	7	2 062 127	2	209,826	32	
479 Other Non-Metallic Mineral - Autres produits minéraux non métalliques de base	83,418	8	3 516	12	1 250 788	4	299,049	23	
351 Paper for Printing - Papier d'impression	78,815	9	2 248	18	1 100 145	7	374,726	20	
445 Plate Sheet and Strip - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	78,717	10	5 106	2	1 594 115	3	297,962	24	
% of Total	28.8		24.3		28.1		23.9		

Top Ten Commodities Based on Tonnage, Class I and II

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes transportées

Code	Commodity Produits	Revenue	Rank	Tonnes '000	Rank	Tonne kilomètres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes \$'000	Classe- ment		Classe- ment	Tonnes kilomètres 000	Classe- ment	Livrai- sons	Classe- ment
276 Sand, Gravel and Crude Stone - Sable, gravier et pierre brute	61,621	19	14 704	1	1 202 987	5	465,550	15	
445 Steel Plate, Sheet and Strip - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	78,717	10	5 106	2	1 594 115	3	297,962	24	
146 Other Food Preparation - Autres préparation alimentaires	261,927	1	5 079	3	2 676 511	1	1,272,809	2	
475 Cement and Concrete Basic - Produits de base en ciment et en béton	86,818	6	4 995	4	1 066 957	6	203,055	33	
238 Pulpwood Chips - Copeaux de bois à pâte	65,481	16	4 926	5	808 801	14	182,423	40	
432 Fuel Oil - Mazout	68,525	14	4 715	6	1 174 079	6	160,995	45	
331 Lumber and Sawn Timber - Bois de construction et sciage	84,942	7	4 702	7	2 062 127	2	209,826	32	
262 Crude Mineral Oils - Huiles minérales brutes	40,145	27	4 468	8	443 801	26	225,005	27	
431 Gasoline - Essence	51,294	22	4 099	9	953 069	9	148,146	49	
231 Logs and Bolts - Billes et Billots	38,270	30	4 009	10	572 213	20	154,619	48	
% of Total	20.4		42.2		28.8		12.1		

FIGURE 3.10 For-hire Trucking, 1984: Commodity Ranking – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Classement des produits transportés – fin

Top Ten Commodities Based on Tonne Kilometres, Class I and II

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes kilomètres parcourues

Code	Commodity Produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classe- ment			kilometres	Classe- ment	Livrai- sons	Classe- ment
		\$'000	'000	000	000	000	000	% of Total	
146 Other Food Preparation - Autres préparations alimentaires	261,927	1	5 079	3	2 676 511	1	1,272,809	2	
331 Lumber and Sawn Timber - Bois de construction et sciége	84,942	7	4 702	7	2 062 127	2	209,826	32	
445 Steel Plate, Sheet and Strip - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	78,717	10	5 106	2	1 594 115	3	297,962	24	
479 Other Crude Non-Metallic Mineral - Autres produits minéraux non métalliques de base	83,418	8	3 516	12	1 250 788	4	299,049	23	
276 Sand, Gravel and Crude Stone - Sable, gravier et pierre brute	61,621	19	14 704	1	1 202 987	5	465,550	15	
432 Fuel Oil - Mazout	68,525	14	4 715	6	1 174 079	6	160,995	45	
351 Paper for Printing - Papier d'impression	78,815	9	2 248	18	1 100 145	7	374,726	20	
475 Cement and Concrete Basic - Produits de base en ciment et en béton	86,818	6	4 995	4	1 066 957	8	203,055	33	
431 Gasoline - Essence	51,294	22	4 099	9	953 069	9	148,146	49	
995 General Freight - Fret ordinaire	117,390	4	3 403	13	914 221	10	1,068,560	3	
% of Total	23.7		38.0		32.11		18.4		

Top Ten Commodities Based on Shipments, Class I and II

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les livraisons

Code	Commodity Produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classe- ment			kilometres	Classe- ment	Livrai- sons	Classe- ment
		\$'000	'000	000	000	000	000	% of Total	
588 Motor Veh. Engine, Accessories - Moteurs, accessoires de véhicules automobiles	156,552	2	1 993	21	808 745	15	1,737,640	1	
146 Other Food Preparations - Autres préparations alimentaires	261,927	1	5 079	3	2 676 511	1	1,272,809	2	
995 General Freight - Fret ordinaire	117,390	4	3 403	13	914 221	10	1,068,560	3	
581 Passenger Auto. and Trucks - Voitures particulières et camions	95,476	5	1 527	25	515 995	25	962,329	4	
893 Books and Pamphlets - Livres et brochures	16,011	61	104	124	88 375	99	588,926	5	
788 Other Apparel - Autres vêtements	38,884	29	161	115	215 010	48	582,827	6	
389 Other Textile Fabricated Material - Autres demi-produits en textiles	40,388	25	355	60	188 540	55	560,241	7	
741 Household Furniture - Meubles de maison	40,193	26	247	83	155 187	65	517,268	8	
899 Other Printed Matter - Autres imprimés	28,870	38	301	70	186 642	57	503,607	9	
429 Other Chemical Specialties - autres spécialités chimiques	76,960	11	1 525	24	753 312	16	497,358	10	
% of Total	21.1		10.8		14.8		30.0		

FIGURE 3.11 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Code	Commodities - Marchandises	Revenue	Tonnes	Tonne kilometres	Number of Shipments
		Recettes	'000	'000	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
146	Other food preparations - Autres préparations alimentaires	261,927	5 079	2 676 511	1,272,809
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véhic. automobiles	156,552	1 993	808 745	1,735,640
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usagés)	149,657	212	305 045	200,436
995	General freight - Fret général	117,390	3 403	914 221	1,068,660
581	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis	95,476	1 527	515 996	962,306
475	Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	86,818	4 995	1 066 957	203,055
331	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	84,942	4 702	2 062 127	209,826
479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	83,418	3 516	1 250 788	299,049
351	Paper for printing - Papier d'impression	78,815	2 248	1 100 145	374,726
445	Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	78,717	5 106	1 594 115	297,962
429	Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles	76,960	1 526	753 312	497,358
951	Shipping and distribution containers and closures - Récip. conteneurs, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	72,464	1 606	621 976	433,711
051	Dairy products - Produits laitiers	71,079	3 601	658 867	391,413
432	Fuel oil - Mazout	68,525	4 715	1 174 079	160,995
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	68,274	849	821 593	326,781
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	65,481	4 926	808 801	182,423
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	64,119	2 690	840 664	195,921
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery - Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine et pétrole	63,338	1 136	495 553	169,374
276	Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	61,621	14 704	1 202 987	465,550
964	Paper end-products - Produits finaux en papier	53,958	998	494 879	361,211
509	Other machinery classified by function - Autres machines classées selon la fonction	53,107	503	306 394	497,272
431	Gasoline - Essence	51,294	4 099	953 089	148,146
416	Chemical products, fertilizers & fertilizer materials - Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes	45,285	2 667	891 436	100,567
448	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	43,719	1 004	507 541	189,119
389	Other textile fabricated materials - Autres demi-produits en textiles	40,388	355	168 540	560,241
741	Household furniture (inc. knocked down) - Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	40,193	247	155 187	517,268
262	Crude mineral oils - Huiles minérales brutes	40,145	4 468	443 801	225,005
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	39,743	528	347 477	472,294
788	Other apparel - Autres vêtements	38,884	161	215 010	582,827
231	Logs and bolts - Billots et billets	38,270	4 009	572 213	154,619

FIGURE 3.11 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodities - Marchandises	Revenue	Tonnes	Tonne kilometres	Number of Shipments
		Recettes		Tonnes kilomètres	
		\$'000	'000	'000	
279	Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques bruts	38,232	2 610	674 184	113,869
173	Distilled alcoholic beverages - Boissons alcooliques distillées	37,286	827	331 654	97,534
473	Glass basic products - Produits de base en verre	33,978	799	352 149	165,291
291	Other waste & scrap materials - Autres déchets et rebuts	33,827	2 280	429 526	114,235
697	Miscellaneous electric equipment and appliances - Appareils & matériels électriques divers	33,659	265	148 465	402,656
621	Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) - Béndages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	31,270	419	219 284	246,270
172	Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées	29,105	1 010	438 254	109,280
899	Other printed matter - Autres imprimés	28,870	302	186 642	503,607
428	Paints and related paint products - Peintures et produits connexes	27,975	312	226 066	263,305
091	Vegetables, fresh or chilled - Légumes, frais ou réfrigérés	27,742	1 428	428 490	102,459
061	Cereal grains, unmilled - Grains de céréales, non moulus	25,338	2 092	534 804	78,707
583	Trucks, chassis & truck tractors, commercial - Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commercial	25,211	418	123 876	193,605
469	Other metal fabricated basic products - Autres demi-produits de base en métal	23,372	731	228 308	154,910
461	Structural and architectural metal products - Produits en métal de construction & d'architecture	23,032	455	201 268	170,367
901	Stationery and office paper supplies - Papeterie et articles de bureau	22,156	151	161 017	476,180
801	Toilet preparations and cosmetics - Produits de toilette et produits de beauté	21,676	142	111 892	412,939
637	Electronic equip. components, chassis & cabinetry - Acc., châssis & meubles pour matériel électronique	21,592	91	88 638	216,631
404	Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids - Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	21,563	714	259 832	37,599
807	Cleaning and polishing preparations - Prép. et produits de nettoyage et de cirage	20,128	314	171 279	186,340
425	Plastics basic shapes and forms - Profiles et formes de base en matière plastique	19,968	268	135 117	146,386
899	Unknown - Inconnu	19,408	213	172 025	1 068,660
449	Wire and wire rope, steel - Fils et câbles métalliques, d'acier	19,219	402	215 195	108,508
878	Other medicinal and pharmaceutical products - Autres médicaments et produits pharmaceutiques	19,191	105	82 820	490,883
402	Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides - Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & peroxydes métal.	18,858	691	213 850	29,544
064	Other bakery products - Autres produits de boulangerie	18,797	272	86 024	145,652
464	Insulated wire and cable - Fils et câbles isolés	18,691	237	189 129	107,589
001	Cattle - Bovins	18,345	597	295 985	51,207
841	Floor coverings - Couvre-sols	17,783	165	110 768	219,059
104	Sugar preparations (including confectionery) - Préps. à base de sucre (y compris les confiseries)	17,174	289	163 318	197,689

FIGURE 3.11 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodities - Marchandises	Revenue Recettes	Tonnes '000	Tonne kilometres Tonnes kilomètres '000	Number of Shipments Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
171	Non-alcoholic beverages - Boissons non alcoolisées	16,065	563	245 333	52,067
893	Books and pamphlets - Livres et brochures	16,011	104	88 375	588,926
436	Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	15,620	568	193 276	27,548
339	Other wood fabricated materials - Autres demi-produits en bois	15,316	830	273 963	68,454
101	Sugar, molasses and syrups - Sucre, mélasse et sirops	14,792	595	260 765	34,369
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap - Autres métaux, minéraux, concentrés et déchets	13,987	1 643	377 802	58,028
336	Millwork (woodwork) & building components - Bois travaillé et éléments de construction	13,954	371	157 239	122,349
522	Const. and maintenance machinery and equipment - Machines & matériel de construction & d'entretien	13,036	282	124 662	60,717
443	Castings & forgings, iron & steel exc. pipes & fittings - Mouleages & forgeages, de fer & acier (sauf tuyaux & raccor)	12,959	332	140 579	67,994
071	Fruits and berries, fresh or chilled - Fruits et baies, frais ou réfrigérés	12,703	183	200 231	18,160
798	Other footwear - Autres chaussures	12,583	64	56 041	216,906
183	Tobacco products, manufactured - Produits du tabac, fabriqués	12,463	198	67 184	92,627
015	Meat prep. and ready-cooked meat (except canned) - Préc. à base de viandes & viandes cuites (sauf boîtes)	12,070	143	121 750	81,291
468	Valves and pipe fittings - Robinetterie et raccords de tuyauterie	11,844	99	71 835	160,524
401	Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid - Acides inorgan. & comp. d'oxygène de prod. non mét. ou mét.	11,358	740	138 358	25,905
584	Trailers and semi-trailers - Remorques et semi-remorques	11,269	253	92 596	50,540
832	Sporting & athletic equip. (exc. uniforms & shoes) - Art. de sport et d'athlét. (sauf uniformes & chaus.)	11,222	49	67 637	137,724
444	Bars and rods, steel - Barres et tiges, d'acier	11,187	613	188 320	54,964
742	Office furniture and visible record equipment - Meubles de bureau & mat. ordinaire de classement	11,091	53	54 252	93,549
423	Plastic materials, not shaped - Matières plastiques, non façonnées	10,914	183	149 253	36,638
689	Aux. elect. equip. for internal combustion engines - Mat. électrique aux. de moteurs à combustion interne	10,749	65	38 814	171,564
636	Audio & video recording & reproducing equipment - Mat. d'enregistre. & de reproduct. des sons & des images	10,565	37	58 368	214,305
529	Other special industrial machinery & equipment - Autres machines et matériel industriels spéciaux	10,523	136	114 167	55,062
472	Structural clay products and refractories - Prod. d'argile de construction & mat. réfractaires	10,485	408	200 540	34,305
969	Plastic end-products - Produits finals en plastique	10,304	136	49 324	82,446
159	Complete feed - Aliments complets	10,288	336	153 851	41,197
236	Pulpwood (round wood) - Bois à pâte (bois rond)	10,041	764	248 668	24,905
415	Explosives, fuses and caps - Explosifs, mèches et amorces	9,626	92	111 250	11,078
433	Lubricating oils and greases - Huiles de graissage et graisses lubrifiantes	9,619	190	101 474	31,177
012	Poultry meat, fresh, chilled or frozen - Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	9,567	123	78 396	80,109

FIGURE 3.11 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodities - Marchandises	Revenue	Tonnes	Tonne kilometres	Number of Shipments
		Recettes	'000	'000	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
681	Electric lighting fixtures and portable lamps - Appareils d'éclairage électriques & lampes portatives	9,480	47	32 864	146,579
145	Canned food, n.e.s. - Autres préparations alimentaires en boîtes	9,351	335	141 361	42,821
941	Prefab. bldg. & structures (exc. mobile homes & trailers) Bâtiments & ouvrages préfab. (sauf habit. mob. & remorq.)	9,292	162	62 539	20,210
462	Tanks - Réservoirs	9,168	173	63 362	27,252
551	Tractors (exc. industrial material handling equip.) - Tracteurs (sauf mat. indust. de manutention des mat.)	9,164	136	66 301	60,091
373	Broad woven fabrics, man-made fibre - Tissus larges, fibres chimiques	9,055	77	45 258	32,243
451	Aluminum and aluminum alloys - Aluminium et alliages d'aluminium	8,975	282	113 545	52,728
152	Cereal grains & by-products processed for feed - Grains de céréales & sous-produits pour animaux	8,816	497	159 180	32,754
646	Other agricultural machinery & equipment - Autres machines et matériel agricoles	8,786	110	93 570	43,303
519	Other materials handling equipment - Autre matériel de manutention	8,760	255	101 509	56,752
446	Structural shapes and sheet piling, steel - Profils de charpente et palplanches	8,730	342	119 568	25,085
631	Telecommunication equipment - Matériel de télécommunications	8,590	38	70 871	60,736
945	Other end-products not classified by material - Autres produits finals non classés selon la matière.	8,325	45	43 364	108,824
357	Building paper and board - Papier et panneaux de construction	8,039	277	158 150	22,374
338	Plywood - Contre-plaqués	8,006	269	226 397	19,771
856	Other tableware - Autres articles de table	7,948	62	46 487	107,790
671	Plumbing fixtures and sanitary ware - Matériel de plomberie et articles sanitaires	7,900	55	34 638	105,783
693	Batteries - Accumulateurs	7,883	63	81 889	59,258
452	Copper and copper alloys - Cuivre et alliages de cuivre	7,833	209	110 445	45,583
217	Natural gums & resins (exc. rubber & allied gums) - Gommes & résines naturel. (sauf caoutchouc & gommes anal)	7,829	208	71 961	27,128
009	Other live animals - Autres animaux vivants	7,793	314	106 393	22,264
991	Mail - Courrier	7,705	146	101 940	29,661
494	Tile, floor & wall covering (exc. wood, met., cer. & atc) - Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois)	7,528	102	39 638	83,782
062	Cereal grains, milled - Grains de céréales, moulus	7,490	321	107 221	21,843
356	Paperboard - Carton	7,444	270	133 279	24,354
251	Iron ores, concentrates and scrap - Minéraux de fer, concentrés et ferraille	7,279	635	117 853	24,816
753	Hand tools (exc. edging & mechanics' meas. tools) - Outils (sauf tranch. & de mesure pour mécaniciens)	7,223	47	31 037	119,721
855	Air conditioning & refriger. equip. (exc. indust. fans) Mat. de climatisation & de réfrig. (sauf ventilat. ind.)	7,031	55	26 956	84,581
261	Coal - Houille	6,974	2 129	334 921	62,938
006	Poultry - Volaille	6,909	202	31 209	18,459
523	Metalworking machinery - Machines à travailler les métaux	6,888	59	42 654	58,041

FIGURE 3.11 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodities - Marchandises	Revenue	Tonnes	Tonne kilometres	Number of Shipments
		Recettes		Tonnes kilomètres	
		\$'000	'000	'000	
213	Nursery & greenhouse stock & related materials - Produits de serre & de pépinière & prod. connexes	6,848	123	78 280	82,213
508	Pumps - Pompe	6,672	59	27 652	84,916
746	Shelving and lockers - Rayonnages et armoires de sûreté	6,861	51	43 339	28,226
683	Transformers (exc. telephone and telegraph) - Transformateurs (sauf de téléphone & de télégraphe)	6,323	43	44 360	25,317
806	Soap & detergents (exc. shaving soap & shampoos) Savons & détersifs (sauf savon à barbe & shampooing)	6,174	97	41 752	51,649
237	Other round wood, untreated - Autres bois ronds, non traités	6,031	182	65 804	15,357
400	Chem. elem. (exc. radioactive, ferrous & non-ferr.met.) - Elém. chim. (sauf mét. radioactifs, ferreux & non ferr.)	5,989	194	63 644	24,683
271	Asbestos, unmanufactured, crude and fibre - Amiante, non œuvré, brut ou en fibres	5,927	245	85 260	13,822
881	Surgical & medical supplies (incl. veterinary) - Fournitures chirurgicales & méd. (compris fourn. vét.)	5,915	22	16 067	131,615
031	Fish, whole (round) or dressed, fresh or chilled - Poissons, entiers ou habillés, frais ou réfrigérés	5,526	125	82 535	18,367
507	Compressors (air & gas), blowers, & vacuum pumps - Compresseurs (d'air & gaz), souffleurs & pompes à vide	5,220	32	23 929	38,426
046	Molluscs and crustaceans (shell fish) - Mollusques et crustacés (coquillages)	5,167	57	56 617	25,296
212	Oil seeds, oil nuts & oil kernels - Graines oléagineuses, noix oléa. & amandes oléa.	5,150	405	115 111	14,993
003	Swine - Porcs	5,118	202	50 288	14,624
748	Furniture and fixture components - Éléments de meubles et d'accessoires	5,068	29	21 277	78,631
942	Signs & advertising displays (exc. light standard) - Enseignes & réclames publicit. (sauf signaux lumineux)	5,054	23	18 739	67,621
504	Mech. & hydraulic power transmission equip. & bearings - Mat. de transmiss. de puissance méc. & hydraul. & couss.	4,980	28	21 186	66,680
253	Copper in ores, concentrates, matte and scrap - Cuivre, minéraux, concentrés, matte et déchets	4,959	548	135 502	17,525
493	Hoses, hose couplings and fittings - Tuyaux souples, raccord & garniture de tuyaux souples	4,893	24	19 912	64,274
421	Adhesives (inc. starch & dextrin base adhesives) - Adhésifs (compris adhésifs à base d'amidon & dextrine)	4,862	50	28 430	41,218
835	Toys - Jouets	4,841	21	15 412	49,779
781	Apparel, not knitted, for men, youths and boys - Vêtements non-tricot, pour hommes, adolesc., & garçon.	4,826	55	19 945	39,829
632	Electronic computer equipment - Matériel d'ordinateurs électroniques	4,775	25	16 406	97,152
503	Elec. generators & motors (exc. for intern. combust. eng.) - Générateur & moteur élec. (sauf moteur à combust. int.)	4,501	44	23 581	37,687
619	Other vehicles (include parts and accessories) - Autres véhicules (y compris les pièces & accessoires)	4,454	35	20 681	34,292
653	Heating stoves, space heaters and water heaters - Poêles de chauffage, radiateurs et chauffe-eau	4,454	28	19 245	53,602
151	Hay, forage and straw - Foin, fourrage et paille	4,399	156	57 124	8,317
633	Radio equipment and related devices - Matériel radiophonique et appareils connexes	4,392	26	23 088	67,274

FIGURE 3.11 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne Kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II - Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II - suite

Code	Commodities - Marchandises	Revenue	Tonnes	Tonne Kilometres	Number of Shipments
		Recettes	'000	'000	Tonnes kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
075	Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) - Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre) -	4,321	102	80 789	10,895
032	Fish, whole (round) or dressed, frozen - Poissons, entiers ou habillés, congelés	4,218	85	64 656	11,659
278	Water and ice - Eau et glace	4,207	424	49 388	26,295
457	Zinc and zinc alloys - Zinc et alliages de zinc	4,194	271	63 953	11,135
495	Electrical non-current-carrying wiring materials - Mat. de canalisations électriq. non porteur de courant	4,182	52	38 256	36,294
891	Newspapers - Journaux	4,161	140	36 301	28,585
864	Luggage - Valises	4,044	20	13 053	43,373
896	Advertising matter - Imprimés publicitaires	3,993	53	37 344	56,335
211	Other seeds for sowing - Autres graines de semence	3,982	102	114 327	16,888
524	Wood harvesting, cutting and forming machinery - Machines à récolter, à couper & à façonner le bois	3,944	29	26 761	29,815
435	Coke of petroleum and coal - Coke de pétrole et houille	3,934	523	78 954	17,114
219	Other crude vegetable materials, inedible - Autres matières végétales brutes, non comestibles	3,918	145	96 883	10,405
325	Other rubber & plastic fabricated materials - Autres demi-produits en caoutchouc et en plastique	3,852	53	43 744	33,617
341	Wood pulp - Pâte de bois	3,817	174	80 892	7,758
956	Metal end-products - Produits finals en métal	3,756	44	34 454	25,222
706	Medical instruments, apparatus & equip. (exc. x-ray) - Inst., app. & mat. de médecine (sauf radiographie)	3,682	16	9 571	72,702
513	Hoisting machinery - Machines de levage	3,625	68	42 839	15,668
661	Electric appliances for cooking and warming food - App. électriques pour cuire & réchauffer les aliments	3,604	18	13 931	50,368
393	Vegetable oils & fats (exc. essential oils) - Huiles & corps gras d'origine vég. (sauf huiles essentielles)	3,563	148	42 842	8,328
463	Wire fencing, screening and netting - Fils métall. pour clôtures, toile mét. & treillis mét.	3,553	74	40 429	25,943
962	Rubber end-products - Produits finals en caoutchouc	3,487	69	32 169	20,577
407	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	3,442	87	31 042	6,438
747	Other furniture and fixtures - Autres meubles et accessoires	3,411	13	8 316	51,885
892	Magazines and periodicals - Revues et périodiques	3,373	32	36 098	37,458
466	Chains, chain links & unatt. shackles & fittings - Chaînes, maillons & menilles d'assemblage & acc. détaché	3,284	26	14 412	37,005
763	Miscellaneous equipment - Matériel divers	3,259	20	12 813	41,286
066	Cereal grain products (exc. cereals, infant) - Produits de grains de céréales (sauf pour bébé)	3,155	218	145 372	12,380
093	Vegetables, dried - Légumes, séchés	3,151	354	57 739	11,829
919	Other photographic equipment and supplies - Autres matériel et fournitures photographiques	3,128	13	23 089	46,573
587	Other motor vehicles - Autres véhicules automobiles	2,896	30	21 612	10,910
365	Continuous man-made fibre yarn - Fils continus de fibres chimiques	2,807	46	14 990	22,692
584	Switchgear and protective equipment - Matériel de communication et de protection	2,729	10	16 182	29,347

FIGURE 3.11 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II - Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II - fin

Code	Commodities - Marchandises	Revenue	Tonnes	Tonne Kilometres	Number of Shipments
		Receipts		'000	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
112	Coffee - Café	2,695	31	26 795	22,358
476	Abrasive basic products - Abrasifs de base	2,643	40	18 256	26,524
053	Eggs - Oeufs	2,613	37	28 946	13,106
417	Agricultural chemicals, formulated - Produits chimiques agricoles, formulés	2,601	60	32 482	13,798
965	Textile end-products - Produits finals en matière textile	2,568	12	15 282	31,767
652	Warm air heating equipment - Matériel de chauffage à air chaud	2,544	31	15 951	33,001
771	Business machines and equipment - Machines et matériel commerciaux	2,517	14	13 711	31,007
419	Other insecticides (exc. agricult.) & rodenticides - Autres insecticides (sauf agricoles) & rodenticides	2,467	24	29 105	10,114
121	Margarine - Margarine	2,439	44	31 182	5,498
686	Wiring devices - Dispositifs de câblage	2,436	24	19 756	34,122

TRUCKLOAD AND LESS THAN TRUCKLOAD TRAFFIC - CLASSES I AND II

Figure 3.12 describes the nature of truck traffic by truckload (TL) and less than truckload (LTL), using both numeric values and percentage distributions. Highlights of these data are as follows.

In terms of revenues, traffic originating in Ontario and Quebec was mostly LTL traffic, while Manitoba, Saskatchewan and Alberta and Atlantic Provinces originated mostly TL traffic. This difference is explained by the nature of the traffic (commodities) originating from these regions.

In terms of tonnes and tonne kilometres, TL traffic was dominant for all regions of origin. In terms of shipments, LTL traffic was dominant for all regions of origin.

PLEASE NOTE: Definitions of the terms "truckload" and "less than truckload" are provided in the Glossary of Terms on page 211 of this publication.

Figures 3.13 and 3.14 describe truck traffic in terms of average distance travelled according to weight group carried (TL versus LTL) and area of operation (intraregional versus interregional).

The data presented show that, for intraregional movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments, especially in British Columbia and the Territories and in the Prairie Provinces. In fact, a typical LTL shipment in the Prairie provinces travelled an average of 421 km, while the typical LTL shipment in Ontario travelled only 246 km.

For interregional movements the pattern was not very different: LTL shipments travelled longer distances than did TL shipments. It is interesting to note, however, that TL shipments originating in Quebec travelled shorter distances than similar shipments originating in any of the other regions.

FIGURE 3.12

For-hire Trucking, 1984: Selected Estimated by Weight Group by Region of Origin
Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Certaines estimations selon le poids et la région d'origine

Regional totals - Totaux régionaux		Regional totals - Totaux régionaux			
	TL	LTL		TL	LTL
Revenue \$'000 - Recettes \$'000		Tonne kilometres '000 - Tonnes kilomètres '000			
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	293,033	209,513	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	4 999 987	1 087 989
Man. Sask. and Alta. - Man. Sask. et Alta.	553,486	353,801	Man. Sask. and Alta. - Man. Sask. et Alta.	9 637 627	1 712 836
Ontario	750,806	890 693	Ontario	12 056 269	3 803 495
Quebec - Québec	371,721	421,583	Quebec - Québec	5 821 089	1 545 368
Atlantic provinces - Provinces de l'Atlantique	157,334	106,044	Atlantic provinces - Provinces de l'Atlantique	2 569 693	389 866
Tonnes '000		Shipments - Expéditions			
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	16 391	1 545	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	611,043	2,108,258
Man. Sask. and Alta. - Man. Sask. et Alta.	25 725	2 830	Man. Sask. and Alta. - Man. Sask. et Alta.	1,066,057	4,136,985
Ontario	50 165	7 491	Ontario	1,927,982	10,049,789
Quebec - Québec	19 038	3 114	Quebec - Québec	775,437	4,872,416
Atlantic provinces - Provinces de l'Atlantique	7 532	1 047	Atlantic provinces - Provinces de l'Atlantique	319,629	1,379,06

CHARGE COMPLÈTE ET CHARGE PARTIELLE - TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La figure 3.12 décrit la nature des mouvements en charge complète (TL) et en charge partielle (LTL), au moyen de valeurs numériques et de répartitions en pourcentage. Voici quelques faits saillants tirés de ces résultats.

Au point de vue des recettes, les mouvements de marchandises en provenance de l'Ontario et du Québec étaient pour la plupart en charge partielle, tandis que les voyages effectués à partir des provinces de Manitoba, Saskatchewan et Alberta et de l'Atlantique étaient généralement en charge complète. Cette différence s'explique par la nature des mouvements (des produits) en provenance de ces régions.

Évalués selon le nombre de tonnes et de tonnes kilomètres, les mouvements en charge complète ont été plus nombreux dans toutes les régions d'origine. Toutefois, sur le plan du nombre d'expéditions, on a observé un plus grand nombre de mouvements en charge partielle dans toutes les régions d'origine.

VEUILLEZ NOTER: Vous trouverez les définitions des termes "charge complète" et "charge partielle" dans le glossaire à la page 211 de la présente publication.

Les figures 3.13 et 3.14 indiquent la distance moyenne des mouvements de marchandises selon le poids (charge complète ou charge partielle) et la région d'exploitation (transport intrarégional par rapport au transport interrégional).

Les données montrent que, pour ce qui est du transport intrarégional, les mouvements en charge partielle sont plus longs que ceux en charge complète, surtout en Colombie-Britannique, dans les Territoires ainsi que dans les provinces des Prairies. En fait, la distance moyenne d'un voyage typique en charge partielle dans les provinces des Prairies est de 421 km, par rapport à seulement 246 km en Ontario.

La tendance pour le transport interrégional n'est pas tellement différente: les voyages en charge partielle sont plus longs que ceux en charge complète. Il est intéressant toutefois de noter que les voyages en charge complète en provenance du Québec sont plus courts que les voyages de ce genre fait à partir des autres régions.

FIGURE 3.12

For-hire Trucking, 1984: Selected Estimates by Weight Group by Region of Origin

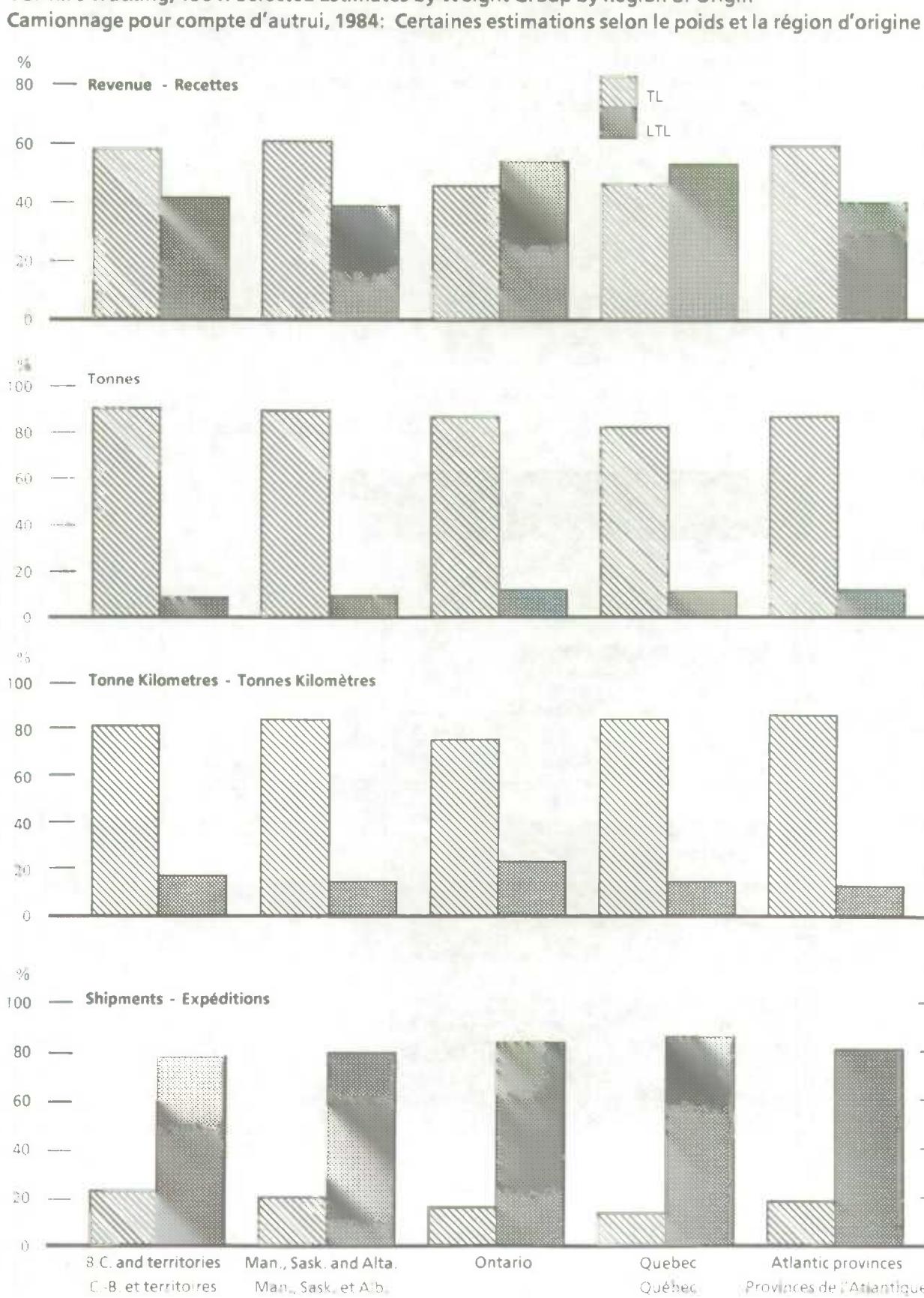


FIGURE 3.13

For-hire Trucking, 1984:

**Average Distance Travelled for Intra
regional Movements by Weight Group, Class I and II**

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:

**Distance moyenne des mouvements intrarégionaux de marchandises effectués
par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids**

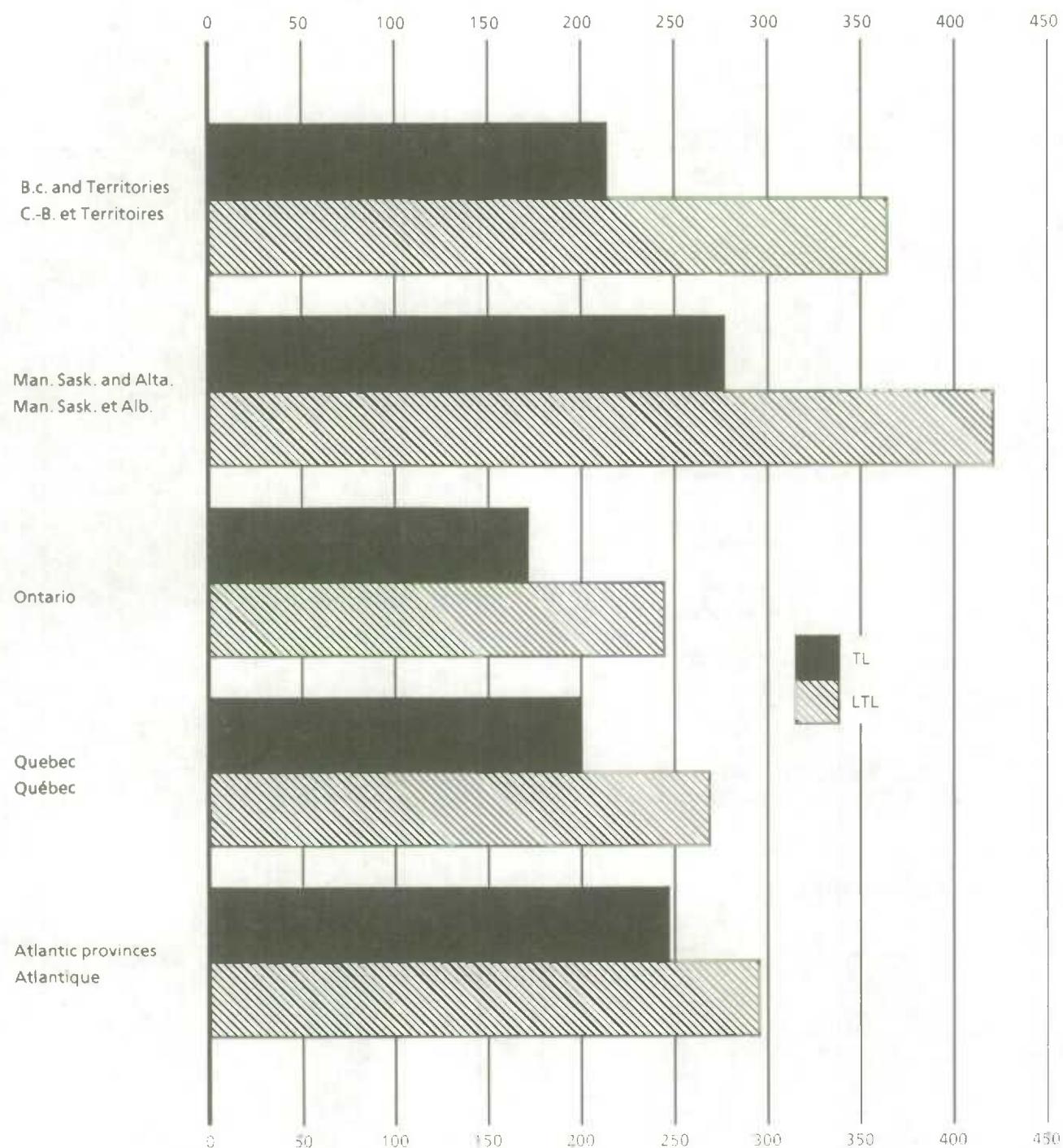


FIGURE 3.14

For-hire Trucking, 1984:
Average Distance Travelled for
Interregional Movements by Weight Group, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:
Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises
effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

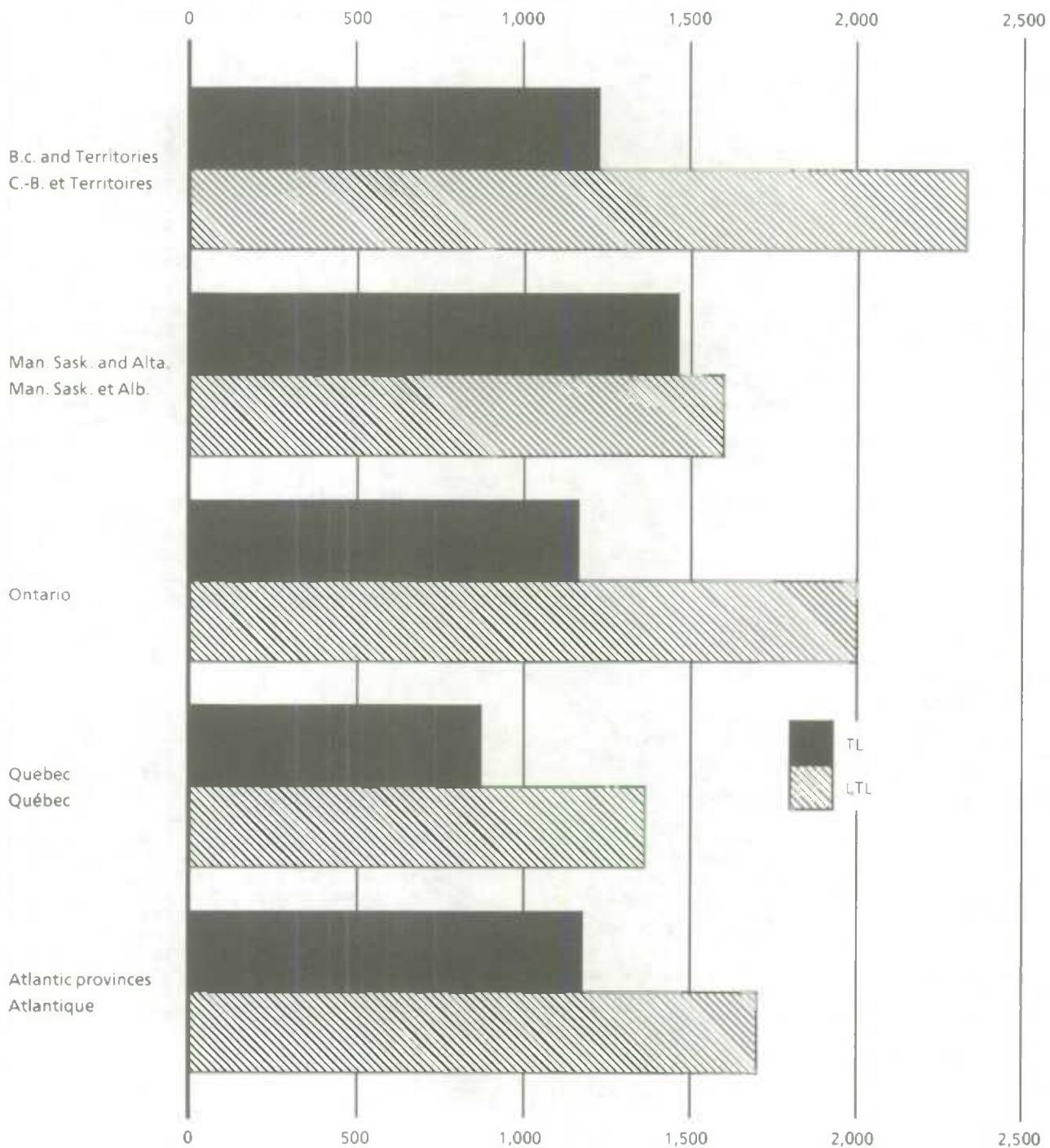


FIGURE 3.15

For-hire Trucking, 1984:

Selected Statistics for Commodity Groups (Ranked by Revenue) by Weight Group

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:

Certaines statistiques pour les groupes de produits (classés en fonction des recettes), selon le poids

	Revenue Recettes	Tonnage Tonnes	Tonne kilometres Tonnes kilomètres	Shipments Expéditions
'000				
Less Than Truckload - Charge partielle				
Commodity - Produit				
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	264,943,685	3 204 968	1 221 884	2,896,818
86 Other Household and Personal - Autres articles ménagers et personnels	152,327,226	202 010	295 945	270,975
14 Other Foods, Food Material - Autres aliments, ingrédients alimentaires	118,372,750	1 334 549	713 042	1,104,665
46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	85,774,799	550 873	345 804	1,085,779
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	81,141,533	600 848	367 518	915,472
99 General and Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	79,764,582	593 120	358 032	1,007,298
74 Furniture and Fixtures - Meubles et accessoires	63,392,465	270 869	197 170	794,938
50 Machinery Not Elsewhere Specified - Machines non désignées ailleurs	59,264,718	295 351	215 865	724,335
96 Remaining End-Products - Autres produits finals	50,846,484	412 071	231 325	521,777
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	50,151,480	477 869	223 761	487,769
89 Printed Matter - Imprimés	47,112,202	256 685	226 291	1,221,155
95 Containers and Closures - Contenants et fermetures	45,839,441	587 791	227 828	370,125
63 Communication and Related Equipment - Matériel de communications et matériel connexe	43,795,362	147 719	175 724	651 151
78 Apparel and Accessories - Vêtements et accessoires	43,511,212	169 566	183 029	671,347
47 Non-Metallic Mineral Basic - Produits minéraux non métalliques de base	42,258,121	382 368	156 919	387,579
Total	1,228,496,060	9 486 657	5 140 137	13,111,183
'000				
Truckload - Charge complète				
Commodity - Produit				
43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	194,064,775	12 541 354	3 243 092	402,588
47 Non-Metallic Mineral Basic - Produits minéraux non métalliques de base	179,273,305	9 586 113	2 787 537	355,084
14 Other Foods, Food Materials - Autres aliments, ingrédients alimentaires	155,523,072	4 110 747	2 125 955	227,777
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	128,336,192	7 471 547	2 613 607	266,125
23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	116,809,201	9 832 028	1 707 406	346,841
33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	105,921,418	6 103 467	2 686 095	223,326
27 Crude Non-Metallic Minerals - Minéraux bruts non-métalliques	102,776,809	17 806 256	1 978 283	559,720
35 Paper and Paperboard - Papier et carton	65,309,340	2 562 848	1 259 252	124,031
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	64,739,075	3 168 722	830 154	179,726
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	60,801,170	1 756 034	928 478	82,657
52 Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	60,086,141	1 399 769	647 841	66,100
40 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	60,081,321	2 495 938	726 490	88 624
17 Beverages - Boissons	58,359,283	2 016 080	874 187	92 876
01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	56,398,207	852 204	837 049	57,187
05 Dairy Products, Eggs and Honey - Produits laitiers, oeufs et miel	55,801,589	3 063 309	592 146	159,524
Total	1,464,280,898	84 766 416	23 837 572	3,232,186

Figure 3.16 presents information about truck traffic by commodity group and by weight group.

The ranking of truck traffic by commodity group can be summarized as follows:

La figure 3.16 renferme des renseignements sur le transport des marchandises selon le groupe de produits et le poids.

La ventilation des groupes de produits transportés peut se résumer comme suit:

Commodity Group Groupe de produits	Percentage of traffic Proportion du camionnage			
	Revenue Recettes	Tonnes	Tonne kilometres Tonne kilomètres	Shipments Expéditions
Live animals - Animaux vivants	0.94	0.97	1.12	0.41
Food, feed, beverage and tobacco - Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs	17.82	15.27	19.78	12.66
Crude materials, edible - Matières brutes non comestibles	9.31	30.63	14.45	6.24
Fabricated materials, inedible - Demi-produits non comestibles	33.23	38.74	42.82	24.15
End products, inedible - Produits finals non comestibles	35.19	11.60	19.12	52.21
General or unclassified freight - Fret ordinaire ou non classé	3.52	2.79	2.72	4.33
Total	100.00	100.00	100.00	100.00

These data show that the majority of the commodity groups transported by truck are the highly manufactured products associated with "fabricated materials, inedible", "end products, inedible" and "general or unclassified freight".

Ranking of traffic by weight groups as presented in figure 3.17 can be summarized as follows:

Ces données indiquent que la majorité des groupes de produits transportés sont des produits fabriqués complexes liés aux "demi-produits non comestibles", aux "produits finals non comestibles" et au "fret ordinaire ou non classé".

La ventilation du transport de marchandises selon le poids, présentée à la figure 3.17, peut se résumer ainsi:

Weight Group Poids	Percentage of traffic Proportion du camionnage			
	Revenue Recettes	Tonnes	Tonne kilometres Tonne kilomètres	Shipments Expéditions
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	6.36	0.30	0.76	37.23
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	14.97	1.97	4.48	29.92
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	8.78	2.56	3.62	8.41
2 000 to 4 999 kg - 2 000 à 4 999 kg	10.20	2.90	5.05	4.47
5 000 to 9 999 kg - 5 000 à 9 999 kg	8.38	4.25	6.04	2.85
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	19.21	19.45	24.05	6.19
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	16.14	24.60	25.07	4.98
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	14.88	40.85	28.15	5.69
45 000 to 64 999 kg - 45 000 à 64 999 kg	0.79	2.25	1.82	0.22
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	0.30	0.86	0.96	0.03
Total	100.00	100.00	100.00	100.00

The traffic associated with the 10 000 kg to 44 999 kg weight groups generated 50% of the total revenues, 85% of the tonnage, 77% of the tonne kilometres and 17% of the shipments.

The small shipment traffic (up to 10 000 kg) generated 21% of the revenues, 2% of the tonnage, 5% of the tonne kilometres, and 67% of the shipments.

Les mouvements de marchandises pesant entre 10 000 kg et 44 999 kg représentaient 50% des recettes totales, 85% des tonnes transportées, 77% des tonnes kilomètres parcourues et 17% des expéditions.

Les petits mouvements de marchandises (pesant jusqu'à 10 000 kg) correspondaient à 21% des recettes, 2% des tonnes transportées, 5% des tonnes kilomètres parcourues et 67% des expéditions.

FIGURE 3.16 For-hire Trucking, 1984: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group, Class I and II

		Up to 100 kg	Jusqu'à 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Live animals							
Revenue	\$	25,561	985,431	411,812	1,545,756	5,830,459	13,211,701
Tonnes		63	8 747	6 582	33 699	214 393	427 510
Tonne kilometres		31 680	4 104 317	2 391 180	11 141 026	47 821 353	153 798 191
Shipments	No.	1,079	16,150	4,535	9,571	27,547	28,955
Food, feed, beverage and tobacco							
Revenue	\$	12,864,646	70,777,554	23,535,887	20,493,878	54,159,797	241,585,975
Tonnes		33 400	444 477	377 046	1 014 618	1 527 322	5 363 243
Tonne kilometres		15 227 880	244 927 923	173 311 453	480 256 542	696 156 238	3 170 312 139
Shipments	No.	631,023	1,240,410	266,841	314,009	268,257	430,560
Crude materials, inedible							
Revenue	\$	2,910,346	3,188,738	2,323,551	4,690,759	11,734,547	81,415,820
Tonnes		3 868	25 913	23 594	63 054	394 582	5 594 486
Tonne kilometres		1 759 366	20 107 341	18 053 653	28 429 765	89 591 334	952 138 937
Shipments	No.	104,408	69,415	17 200	18,985	55,357	355,265
Fabricated materials, inedible							
Revenue	\$	51,675,322	152,880,210	62,145,437	80,007,699	75,046,321	232,104,643
Tonnes		84 688	691 757	413 345	983 655	1 434 943	7 595 966
Tonne kilometres		58 864 129	452 541 054	244 619 446	469 927 607	662 179 217	3 473 031 115
Shipments	No.	2,915,912	21,032,525	295 278	389 324	194 658	471,588
End products, inedible							
Revenue	\$	177,769,326	352,280,250	294,153,513	210,380,833	140,137,556	179,543,624
Tonnes		350 316	1 377 167	2 351 822	1 784 474	1 283 177	4 313 547
Tonne kilometres		127 363 344	1 147 013 863	1 186 157 809	1 127 191 368	883 226 462	2 126 372 248
Shipments	No.	9,215,845	4,120,175	1,985 268	325 214	255 523	295,535
General or unclassified freight							
Revenue	\$	18,215,729	37,083,427	7,182,303	12,707,280	18,210,568	43,348,783
Tonnes		12 597	114 322	52 912	106 211	112 028	1 759 150
Tonne kilometres		17 296 551	97 061 903	23 308 185	30 571 081	48 811 742	511 025 329
Shipments	No.	540,868	383,874	33,049	53,719	48,101	114,415
Total							
Revenue	\$	251,298,845	614,386,769	300,865,985	416,202,587	344,144,038	789,310,563
Tonnes		406 025	2 552 413	3 455 418	3 808 711	5 730 466	26 238 035
Tonne kilometres		330 717 250	1 855 738 501	1 580 538 719	2 202 717 702	2 636 188 886	10 480 979 263
Shipments	No.	10,216,341	8,208,764	2,306,191	1,227,828	781,591	1,699,282

FIGURE 3.16 Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Certaines estimations selon la section des produits et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg et over - et plus	Total	
Animaux vivants					
13 361 591	2 727 645	366 684	50 219	38 517 869	\$ Recettes
507 889	91 570	12 241	9 349	1 312 443	Tonnes
193 595 309	62 578 245	10 954 441	1 309 718	487 825 460	Tonnes kilomètres
22 380	2 596	240	120	113 173	Livraisons Nbre
Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs					
140 771 263	64 392 181	2 000 245	1 562 264	731 941 573	\$ Recettes
3 963 684	4 227 103	131 279	94 905	20 595 314	Tonnes
2 474 474 341	1 379 414 608	26 715 451	20 928 533	8 527 726 481	Tonnes kilomètres
229 586	136 278	3 907	911	3 472 361	Livraisons Nbre
Matières brutes non comestibles					
167 820 209	150 404 363	3 123 934	2 387 484	382 511 015	\$ Recettes
3 958 483	23 821 848	1 103 523	319 499	41 318 853	Tonnes
1 740 255 188	3 303 711 406	118 481 163	29 531 058	6 302 059 211	Tonnes kilomètres
395 336	672 351	21 858	3 007	1 713 192	Livraisons Nbre
Demi-produits non comestibles					
310 029 836	363 552 634	21 227 272	6 289 197	1 364 924 577	\$ Recettes
12 255 005	25 401 073	1 642 298	262 590	52 245 320	Tonnes
3 444 879 345	7 134 433 084	592 701 297	145 222 545	18 678 496 839	Tonnes kilomètres
365 864	717 722	33 218	3 043	6 625 506	Livraisons Nbre
Produits finaux non comestibles					
84 546 855	21 936 788	2 558 516	1 733 032	1 445 430 918	\$ Recettes
1 969 958	964 299	133 504	466 882	15 642 189	Tonnes
369 468 578	364 180 734	39 299 627	216 197 998	8 339 688 995	Tonnes kilomètres
85 345	28 199	2 500	1 494	14 325 487	Livraisons Nbre
Fret ordinaire ou non classé					
17 440 342	2 236 210	211 191	87 867	144 539 184	\$ Recettes
1 300 187	91 348	10 103	11 155	3 763 051	Tonnes
153 118 515	43 048 240	2 829 666	3 708 081	1 188 419 885	Tonnes kilomètres
388 427	3 582	203	147	1 187 792	Livraisons Nbre
Total					
662 976 116	611 115 826	32 450 945	12 220 163	4 108 015 537	\$ Recettes
33 185 406	55 097 271	3 032 945	1 161 480	134 878 170	Tonnes
10 935 991 576	12 280 366 387	784 084 655	416 887 833	43 624 220 872	Tonnes kilomètres
1 366 548	1 561 728	60 746	8 722	27 437 841	Livraisons Nbre

FIGURE 3.17 For-hire Trucking, 1984: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Territory by Weight Group, Class I and II

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Newfoundland, Prince Edward Island							
Revenue	\$	1,863,801	4,111,355	2,978,914	4,315,528	2,109,981	7,850,937
Tonnes		2 979	19 164	9 688	29 443	17 580	166 559
Tonne kilometres		1 835 470	12 018 312	9 212 425	14 240 152	11 936 564	127 146 612
Shipments	No.	67,109	54,765	6,897	7,988	2,499	10,293
Nova Scotia							
Revenue	\$	5,097,690	11,484,202	7,981,399	9,202,258	10,683,592	20,753,117
Tonnes		10 526	81 995	78 974	83 594	143 708	784 227
Tonne kilometres		4 799 900	36 222 923	30 097 275	43 851 169	60 785 079	278 492 526
Shipments	No.	254,296	242,599	55,989	26,573	21,562	50,015
New Brunswick							
Revenue	\$	4,571,482	11,726,631	11,553,908	8,641,668	9,882,331	29,315,374
Tonnes		9 927	95 125	153 341	115 346	187 484	916 210
Tonne kilometres		4 506 400	34 162 420	37 904 555	36 461 452	57 717 124	352 703 868
Shipments	No.	205,602	263,526	109,420	37,860	27,373	59,720
Québec							
Revenue	\$	61,226,352	145,743,644	72,869,730	79,070,727	61,567,319	149,549,236
Tonnes		94 141	577 558	685 899	643 428	925 078	5 027 573
Tonne kilometres		75 942 089	412 390 690	284 986 594	385 720 938	400 205 188	1 939 917 957
Shipments	No.	2,212,862	1,829,223	497,189	201,428	128,677	336,704
Ontario							
Revenue	\$	119,356,063	268,800,879	180,002,000	184,311,854	144,485,177	277,563,016
Tonnes		169 761	1 070 348	1 873 880	1 929 001	2 500 024	9 681 250
Tonne kilometres		149 216 769	864 496 894	808 400 372	993 339 215	1 033 636 492	3 385 570 255
Shipments	No.	4,626,168	3,291,235	1,246,752	600,226	345,307	640,830
Manitoba							
Revenue	\$	12,397,986	33,933,164	14,216,176	23,317,869	19,173,236	45,311,466
Tonnes		22 180	170 685	137 692	166 033	372 020	1 405 664
Tonne kilometres		19 287 169	135 503 415	75 369 250	142 402 949	190 917 209	718 211 492
Shipments	No.	510,180	530,001	99,337	53,721	46,105	83,539
Saskatchewan							
Revenue	\$	6,756,089	16,730,522	8,587,530	10,897,888	8,481,632	31,105,432
Tonnes		15 356	104 104	86 457	124 055	154 987	1 502 414
Tonne kilometres		7 493 546	43 300 595	31 706 743	46 339 666	69 226 189	450 939 244
Shipments	No.	337,966	327,911	59,806	40,744	20,812	93,668
Alberta							
Revenue	\$	24,985,505	56,004,271	27,752,685	50,381,878	43,914,647	128,130,134
Tonnes		42 058	266 041	188 494	410 620	702 198	3 949 893
Tonne kilometres		30 832 657	175 266 764	116 820 927	275 451 728	405 908 212	1 822 769 113
Shipments	No.	999,379	834,550	128,813	127,456	92,233	249,734
British-Columbia, Yukon Northwest Territories							
Revenue	\$	25,043,179	65,852,099	34,923,642	49,063,014	43,846,121	99,732,150
Tonnes		39 100	277 393	240 973	407 192	727 289	2 804 245
Tonne kilometres		37 102 249	242 375 490	186 040 576	291 910 433	410 856 829	1 415 228 197
Shipments	No.	952,675	816,952	167,057	130,892	96,307	174,383
CANADA							
Revenue	\$	261,298,147	614,386,767	360,865,984	419,202,684	344,144,036	789,310,862
Tonnes		405 028	2 662 413	3 455 398	3 908 712	5 730 468	26 238 035
Tonne kilometres		330 717 249	1 955 738 503	1 580 538 717	2 202 717 702	2 636 188 886	10 490 979 264
Shipments	No.	10,166,238	8,190,762	2,371,260	1,226,888	780,875	1,698,886

FIGURE 3.17. Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg - and over - et plus	Total		
Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard						
12 623 041	2 208 132	118 569	47 029	38 227 287	\$	Recettes
339 443	113 232	3 096	7 910	709 194	Tonnes	
249 313 214	22 474 467	1 541 363	640 741	450 361 320	Tonnes kilomètres	
14 660	3 577	60	120	167 958	Livrées	
Nouvelle-Écosse						
21 268 961	8 248 731	296 782	270 662	95 287 404	\$	Recettes
1 347 856	829 203	8 831	15 889	3 384 803	Tonnes	
424 764 763	233 015 194	2 948 802	3 921 806	1 118 899 437	Tonnes kilomètres	
53 155	24 572	164	158	229 193	Livrées	
Nouveau-Brunswick						
33 620 112	20 395 695	131 526	21 964	129 869 221	\$	Recettes
1 316 698	1 681 664	7 969	2 047	4 485 811	Tonnes	
529 456 481	341 437 794	3 448 170	501 018	1 390 298 282	Tonnes kilomètres	
53 008	50 030	147	27	806 713	Livrées	
Québec						
110 171 833	191 950 624	10 305 443	845 006	793 303 914	\$	Recettes
5 121 540	7 837 964	1 182 407	86 968	22 151 556	Tonnes	
1 671 120 480	1 939 050 373	262 103 447	22 320 382	7 366 458 138	Tonnes kilomètres	
208 234	223 571	23 054	1 132	5 662 374	Livrées	
Ontario						
209 311 867	245 572 128	9 920 393	2 176 653	1 641 500 030	\$	Recettes
11 699 089	27 507 392	1 020 906	205 335	57 656 986	Tonnes	
2 287 464 883	5 011 688 131	258 115 810	67 835 954	15 859 764 775	Tonnes kilomètres	
481 035	771 465	21 928	2 305	12 328 446	Livrées	
Manitoba						
30 241 382	10 850 629	457 839	186 282	182 185 230	\$	Recettes
1 573 188	1 847 578	20 971	28 985	5 744 808	Tonnes	
601 344 193	504 359 468	5 927 663	8 626 719	2 459 358 569	Tonnes kilomètres	
55 431	50 667	427	380	1 444 775	Livrées	
Saskatchewan						
25 392 207	26 635 596	723 949	2 280 781	141 591 626	\$	Recettes
1 540 755	1 782 345	53 249	59 983	5 423 705	Tonnes	
500 518 411	562 033 468	20 278 790	41 345 867	1 775 182 519	Tonnes kilomètres	
65 666	50 016	1 080	678	998 347	Livrées	
Alberta						
124 856 334	102 144 228	7 624 182	2 622 854	568 510 718	\$	Recettes
9 150 177	5 961 826	536 762	167 978	17 386 047	Tonnes	
2 718 443 222	1 850 198 833	173 908 997	50 921 314	7 119 921 767	Tonnes kilomètres	
217 526	171 852	10 852	1 402	2 634 105	Livrées	
Colombie-Britannique, Yukon et territoires du Nord-Ouest						
31 294 375	86 113 872	2 912 240	3 765 898	502 546 590	\$	Recettes
5 086 660	7 565 969	199 053	587 376	17 935 250	Tonnes	
1 484 966 929	1 725 508 660	63 211 585	220 775 135	6 087 976 083	Tonnes kilomètres	
204 619	213 855	3 820	2 436	2 763 498	Livrées	
CANADA						
802 376 112	611 119 826	32 480 943	12 220 159	4 108 015 520	\$	Recettes
37 185 406	55 097 273	3 032 944	1 161 481	134 878 158	Tonnes	
12 923 991 576	12 280 366 386	794 084 657	416 897 933	43 624 220 873	Tonnes kilomètres	
1 156 525	1 561 722	60 742	8 721	27 432 730	Livrées	

MAJOR POPULATION CENTRES - CLASS I AND II TRAFFIC

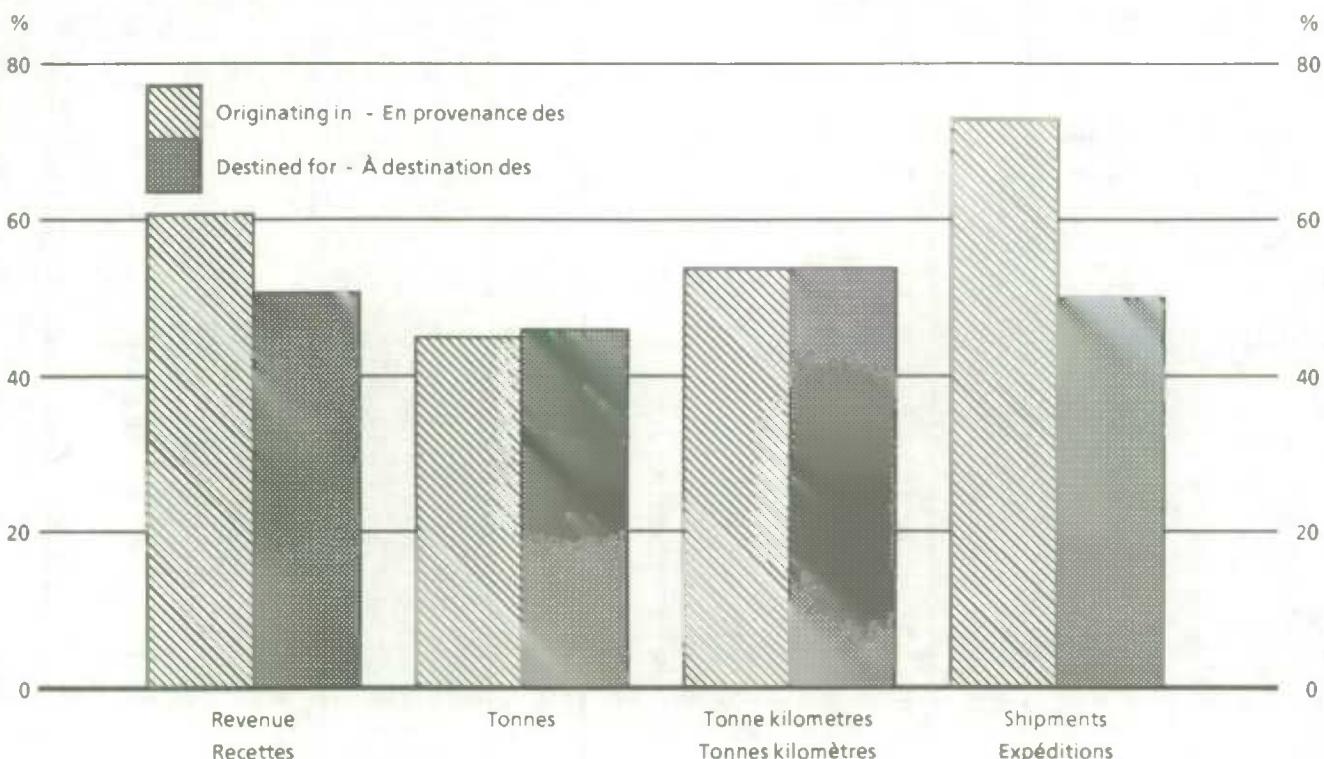
The data shown in figure 3.18 reveal that 73% of all shipments transported originated in major population centres, defined as Census Metropolitan Areas, as did 61% of revenues, 45% of total tonnage and 54% of total tonne kilometres.

Only 50% of the shipments, however, were destined for major population centres, and only 51% of revenues were earned from shipments destined for major population centres. The percentages in terms of tonnes and tonne kilometres for shipments destined for major population centres were similar to those for shipments originating in major population centres, namely 46% and 54% respectively.

Figure 3.19 and 3.20 rank 24 major population centres of origin and destination on the basis of revenues. Major population centers are the Census Metropolitan Areas.

Toronto, Montreal Vancouver, Edmonton, Calgary and Winnipeg are, not surprisingly, the most important "major" population centres in terms of both traffic originating and traffic destined.

FIGURE 3.18
For-hire Trucking, 1984:
Percentage of Total Activity Originating in/ Destined for Major
Centres for Selected Estimates, Class I and II
Camionnage pour compte d'autrui, 1984:
Proportion des expéditions totales en provenance et à destination des grands
centres urbains pour certaines estimations, transporteurs des catégories I et II



GRANDS CENTRES URBAINS - ACTIVITÉS DES TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les données de la figure 3.18 révèlent que 73% des expéditions provenaient de grands centres urbains, correspondant aux régions métropolitaines de recensement, et représentaient 61% des recettes, 45% des tonnes transportées et 54% des tonnes kilomètres parcourues.

Par contre, seulement 50% des expéditions étaient destinées à ces agglomérations et 51% des recettes provenaient des expéditions vers de grands centres urbains. Les proportions de tonnes transportées et de tonnes kilomètres parcourues se rapportant aux expéditions à destination de grands centres urbains étaient semblables aux proportions correspondantes se rapportant aux expéditions en provenance de ces mêmes agglomérations, soit respectivement 46% et 54%.

Les figures 3.19 et 3.20 illustrent le classement de 24 grands centres urbains d'origine et de destination, selon les recettes. Ces agglomérations correspondent aux régions métropolitaines de recensement.

Il n'est pas surprenant de constater que les villes de Toronto, de Montréal, de Vancouver, d'Edmonton, de Calgary et de Winnipeg sont à la fois les plus importants centres d'origine et de destination.

FIGURE 3.19 For-hire Trucking, 1984: Ranking of Major Population Centres by Originating Movements Selected Estimates Based on Revenues, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Classement des grands centres urbains, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Origin - Origine	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne	Rank	Ship-	Rank
	Recettes	Classe- ment		Classe- ment	kilomètres	Classe- ment	ments	
	('\$000)	('000)		('000)	('000)	Livrai- sons	Classe- ment	
Toronto	583,355	1	17 545	1	5 489 454	1	6,412,201	1
Montréal	421,582	2	7 881	2	3 205 356	2	3,715,197	2
Vancouver	262,892	3	4 490	5	2 808 456	3	1,766,260	3
Edmonton	203,097	4	4 713	4	2 459 717	4	1,242,832	4
Winnipeg	145,299	5	2 409	7	1 404 807	7	1,195,551	5
Calgary	122,320	6	2 437	6	1 454 946	5	836,153	6
Hamilton	121,847	7	7 023	3	1 551 228	5	721,899	7
Fitzhoner	57,989	8	1 026	15	369 859	14	458,380	8
Quebec	54,801	9	1 371	10	457 367	11	403,739	11
Windsor	53,330	10	1 507	8	560 330	8	288,890	14
Halifax	45,535	11	1 326	11	395 708	13	429,443	10
Oshawa	44,722	12	1 090	14	314 372	17	443,442	9
Saskatoon	39,419	13	995	16	459 308	10	328,237	13
St. Catharines - Niagara	37,884	14	1 492	9	361 077	15	209,411	17
Ottawa-Hull	37,323	15	538	19	202 412	19	288,391	15
Regina	36,251	16	1 243	12	429 702	12	334,788	12
London	35,443	17	908	17	261 914	18	264,755	16
Saint John	30,833	18	1 135	13	315 645	16	143,970	18
Thunder Bay	24,264	19	694	18	468 290	9	114,165	19
Sudbury	13,786	20	478	20	162 098	20	63,069	20
St. John's	9,924	21	132	23	91 846	23	61,244	22
Trois-Rivières	9,742	22	393	21	100 338	22	62,360	21
Chicoutimi-Jonquière	9,357	23	305	22	133 978	21	30,980	24
Victoria	6,705	24	97	24	43 998	24	41,845	23

FIGURE 3.20 For-hire Trucking, 1984: Ranking of Major Population Centres by Destination Movements for Selected Estimates Based on Revenues, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Classement des grands centres urbains, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Destination	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne	Rank	Ship-	Rank
	Recettes	Classe- ment		Classe- ment	kilomètres	Classe- ment	ments	
	('\$000)	('000)		('000)	('000)	Livrai- sons	Classe- ment	
Toronto	398,067	1	18 218	1	4 400 244	1	3,189,808	1
Montréal	265,936	2	8 119	2	3 118 742	2	1,601,353	2
Vancouver	200,648	3	4 205	4	2 940 592	3	1,062,245	3
Edmonton	148,784	4	2 968	5	2 027 789	4	701,086	5
Calgary	126,825	5	1 791	11	1 516 285	6	618,418	7
Winnipeg	114,979	6	1 980	10	1 635 704	5	611,899	8
Ottawa-Hull	94,200	7	2 005	9	681 671	9	784,350	4
Hamilton	71,953	8	5 167	3	829 901	7	658,368	6
Windsor	68,164	9	2 056	8	734 827	8	475,838	9
Halifax	65,127	10	920	17	607 759	11	303,421	15
Quebec	61,961	11	1 739	12	526 377	12	451,467	11
Fitzhoner	53,244	12	2 142	7	440 398	16	475,705	10
Saskatoon	52,466	13	1 006	16	616 337	10	311,784	14
St. Catharines - Niagara	50,200	14	2 298	6	486 713	14	438,819	13
London	45,246	15	1 369	14	338 319	18	442,160	12
Thunder Bay	44,105	16	562	19	517 053	13	175,909	21
Regina	43,264	17	540	21	471 712	15	279,056	16
Sudbury	29,864	18	595	18	266 959	20	194,980	18
St. John's	29,351	19	203	24	346 834	17	72,527	24
Saint John	29,083	20	1 167	15	309 780	19	191,312	19
Oshawa	28,027	21	1 684	13	264 591	21	205,579	17
Chicoutimi-Jonquière	25,575	22	536	22	163 043	22	152,076	23
Victoria	23,793	23	255	23	150 314	23	186,825	20
Trois-Rivières	19,993	24	542	20	129 155	24	153,625	22

SELECTED RATIOS - CLASS I AND II

Figure 3.21 provides revenue and tonnage data by distance blocks. In terms of revenues, the 1 500 km and over distance block was the most significant (19.4%). The data also clearly indicate that most of the traffic, in terms of revenues, was in the 100 to 750 km range (more than 52% of the total).

In terms of tonnes transported the pattern was different. Approximately 50% of the total tonnage was transported less than 200 km, and only 2.9% was transported more than 1 500 km.

Figure 3.22 provides selected averages for the 10 major commodity divisions. Revenue per shipment was highest for household furniture (\$568) and lowest for motor vehicles, including parts (\$99). Revenue per tonne was highest for the general freight category (\$1,151) and lowest for petroleum and coal products (\$139).

The average weight per shipment varied from a low of 894 kg for household goods to a high of 23 074 kg for petroleum and coal products.

CERTAINS RATIOS -TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La figure 3.21 renferme des données sur les recettes et les tonnes transportées selon la distance. Ce sont les voyages de 1 500 km et plus qui ont rapporté la plus forte proportion de recettes (19.4%). De plus, selon les recettes, les données indiquent clairement que les mouvements de marchandises de 100 à 750 km ont été les plus nombreux (représentant plus de 52% des expéditions totales).

En ce qui concerne le nombre de tonnes transportées, la tendance était différente. Environ 50% des tonnes de marchandises ont été transportées sur une distance inférieure à 200 km, et seulement 2.9% des tonnes ont été transportées sur plus de 1 500 km.

La figure 3.22 donne certaines moyennes pour les dix principales divisions de produits. Le transport des meubles de maison a affiché les recettes les plus élevées par expédition (\$568), et les véhicules moteurs, pièces comprises, les plus faibles (\$99). Le fret ordinaire a affiché les recettes les plus élevées par tonne (\$1,151), et les produits du pétrole et de la houille, les plus faibles (\$139).

Le poids moyen par expédition allait de 894 kg pour les articles ménagers à 23 074 kg pour les produits du pétrole et de la houille.

FIGURE 3.21

For-hire Trucking, 1984: Percentage Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Groups, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II

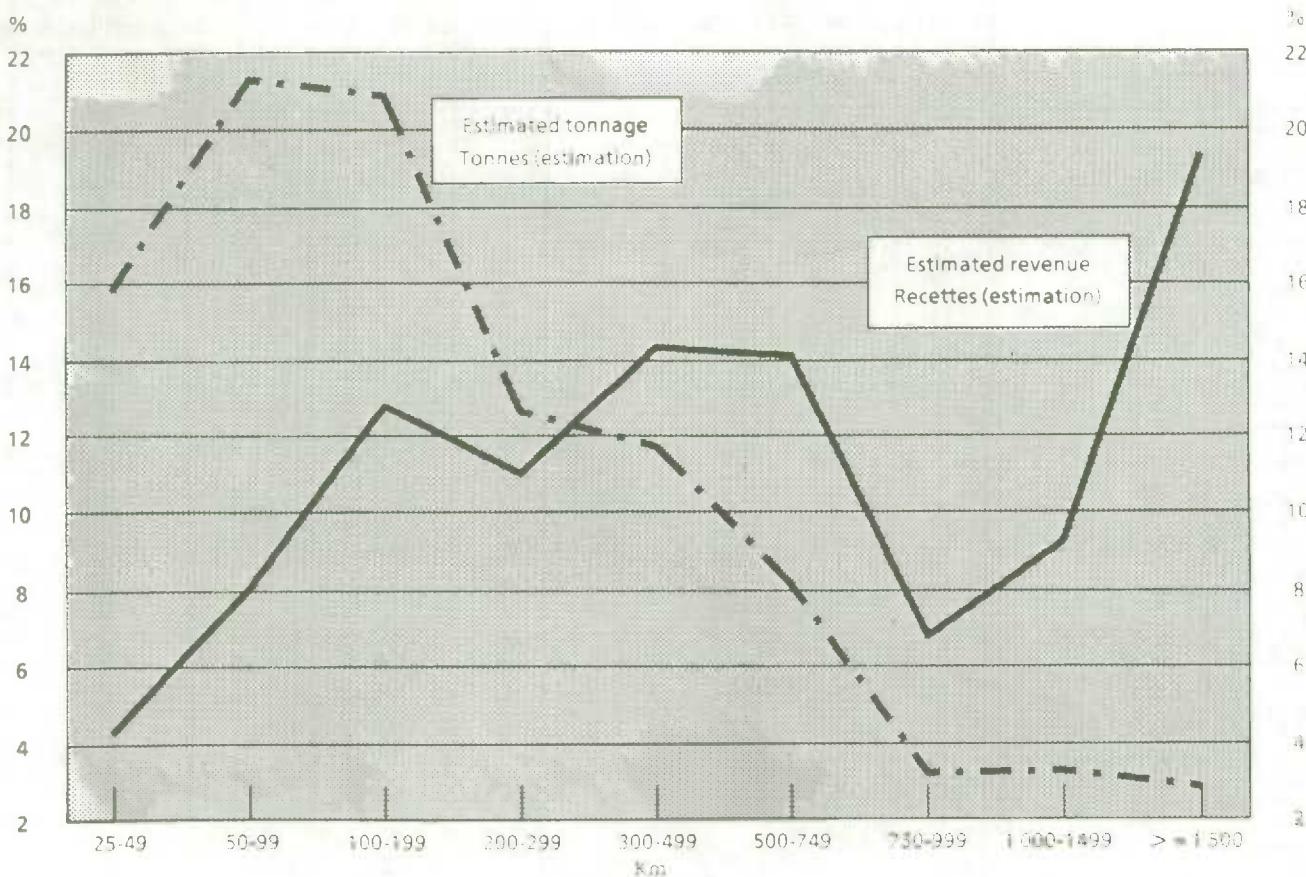


FIGURE 3.21 Concluded - Fin

For-hire Trucking, 1984:

Percentage Distribution of Revenues and Tonnes by Distance Groups, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:

**Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance,
pour les transporteurs des catégories I et II**

Distance Group Distance		Estimated Revenue Recettes (estimation)	Estimated Tonnage Tonnes (estimation)
\$			
25-49	km	176,560,629	21 407 332
50-99	km	329,881,812	28 782 510
100-199	km	525,442,750	28 232 161
200-299	km	453,125,806	17 059 089
300-499	km	588,370,711	15 807 983
500-749	km	578,684,580	10 941 946
750-999	km	280,047,715	4 351 537
1 000-1 499	km	378,777,649	4 426 792
> = 1 500	km	797,123,949	3 868 804
Total		4,108,015,601	134 878 154

FIGURE 3.22

For-hire Trucking, 1984:

Selected Ratios for the Ten Major Commodity Groups Based on Revenues, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1984:

**Certains ratios pour les dix principaux groupes de produits transportés
par les camionneurs des catégories I et II fondés sur les recettes**

Commodity Produit	Estimated Revenues Recettes (estimation)	Estimated REV/SHIP Recettes par expédition (estimation)	Estimated REV/TON Recettes par tonne estimation	Estimated WT/SHIP Poids par livraison (estimation)
\$				
58 Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	291,666,199	98.7	513.5	1 431
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	273,895,822	205.6	260.7	4 087
47 Non-Metallic Mineral Basic Produits minéraux non métalliques de base	221,531,426	298.3	320.8	13 423
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	213,110,472	384.7	139.1	23 074
44 Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	178,487,672	236.8	332.0	10 544
86 Other Household and Personal Demi-produits de base en métal	155,484,558	567.6	793.8	894
99 General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	144,503,657	121.7	1 151.5	3 169
42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	141,942,703	142.2	660.1	2 361
46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	133,824,837	114.6	703.9	2.03
33 Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	125,264,952	291.8	312.6	14 628

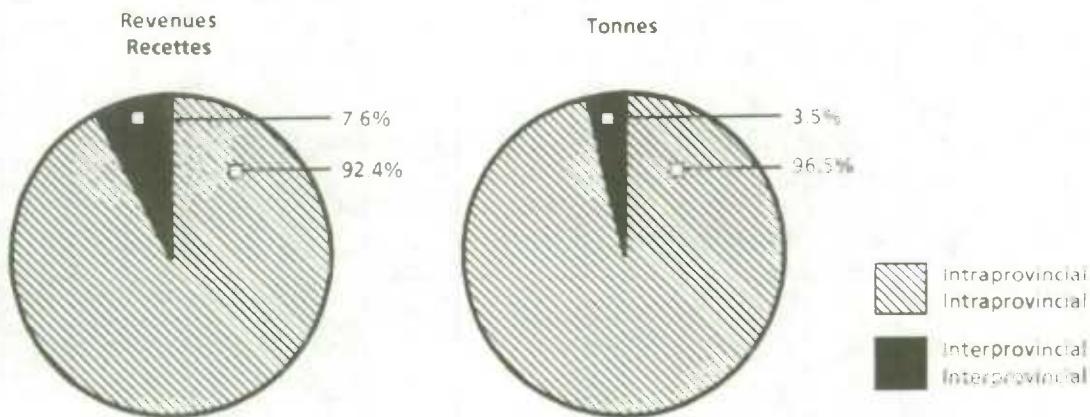
SELECTED STATISTICS - CLASS III

The data shown in figure 3.23 clearly describe the nature of the traffic undertaken by Class III carriers: 92% of revenues were generated from intraprovincial traffic, as was 97% of the volume. These data also reveal that 81% of revenues and 93% of tonnes were generated from truckload traffic.

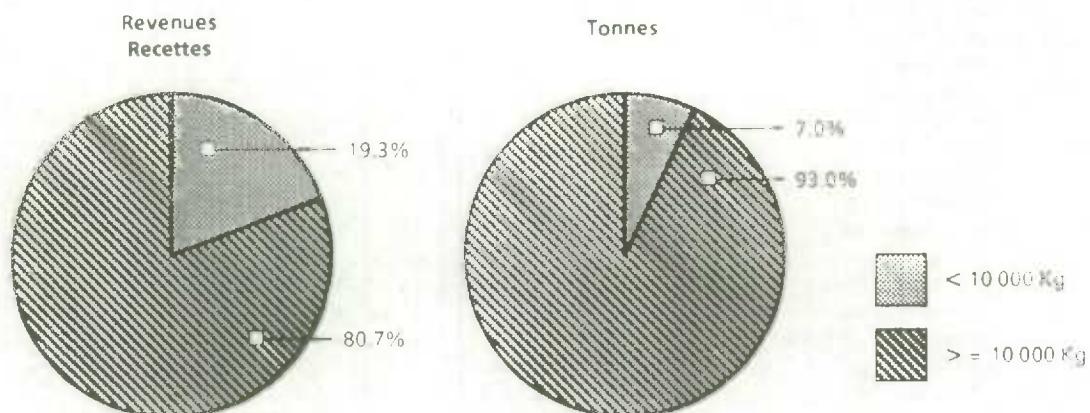
Figure 3.24 provides information about the commodity groups transported by the Class III carriers. The most important commodity groups carried were bulky commodities such as crude wood materials and crude non-metallic minerals.

FIGURE 3.23

For-hire Trucking, 1984:
Intraprovincial and Interprovincial Movements for Selected Estimates, Class III
Camionnage pour compte d'autrui, 1984:
Mouvements intraprovinciaux et interprovinciaux pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III



Breakdown of Movements by Weight Groups for Selected Estimates, Class III
Ventilation du transport selon le poids pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III



CERTAINES STATISTIQUES - TRANSPORTEURS DE LA CATÉGORIE III

Les données de la figure 3.23 décrivent clairement la nature des mouvements de marchandises effectués par les transporteurs de la catégorie III: le transport intraprovincial représentait 92% des recettes et 97% du volume. Les données indiquent aussi que les mouvements en charge complète correspondaient à 81% des recettes enregistrées et à 93% des tonnes transportées.

La figure 3.24 donne des renseignements sur les groupes de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III. Les plus importants groupes de produits transportés correspondaient à des marchandises en vrac comme les matières de bois brutes et les minéraux bruts non métalliques.

FIGURE 3.24 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Group, Class III

Camionnage pour compte d'autrui: 1984: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon le groupe de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III

Code	Commodities - Marchandises	Revenue		Tonnes	
		Recettes	\$'000 C.V. (1)	'000	C.V. (1)
43	Crude Wood Materials - Matières de base brutes	38,438	(9.32)	7,036	(11.64)
77	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	30,974	(15.73)	8,378	(21.87)
91	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	25,048	(10.80)	742	(17.70)
05	Dairy Products, Eggs and Honey - Produits laitiers, œufs et miel	17,961	(14.29)	1,155	(15.37)
47	Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	13,102	(13.56)	630	(19.50)
47	Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	12,252	(16.18)	1,228	(28.00)
43	Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	10,955	(16.22)	917	(16.58)
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	9,568	(38.01)	470	(32.55)
03	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	8,513	(17.41)	463	(19.68)
00	Live Animals - Animaux vivants	7,246	(6.97)	466	(9.42)
05	Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) - Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	6,480	(20.83)	698	(21.15)
46	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	6,243	(28.85)	387	(38.71)
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	5,405	(21.61)	283	(23.00)
52	Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	4,932	(47.93)	61	(45.50)
43	Fodder and Feed (except Unmilled Cereals) - Fourrage et aliments pour animaux (sauf céréales n.moul.)	4,828	(25.87)	466	(28.61)
09	Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	4,030	(27.76)	204	(34.07)
42	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	3,889	(34.31)	160	(33.96)
55	Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière	3,829	(49.88)	400	(56.72)
17	Beverages - Boissons	3,822	(22.82)	171	(29.77)
35	Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	3,506	(61.58)	508	(52.03)
01	Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	3,410	(9.76)	60	(4.30)
45	Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products - Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	3,184	(27.20)	649	(27.38)
74	Furniture and Fixtures - Meubles et accessoires	2,921	(68.74)	229	(78.89)
29	Other Waste and Scrap Materials - Autres déchets et rebuts	2,625	(78.32)	316	(76.11)
50	Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	2,573	(36.62)	69	(52.56)
89	Printed Matter - Imprimés	2,391	(43.79)	12	(38.37)
21	Crude Veg. Prod.. Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) - Prod. bruts d'or. vég..n.comes. (sauf tabac,fibres.bois)	2,249	(31.91)	194	(36.84)
46	Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	2,180	(27.45)	109	(33.66)
03	Fish - Poisson	2,013	(17.96)	64	(29.62)
10	Sugar and Sugar Preparations - Sucre et préparations à base de sucre	1,905	(60.97)	86	(61.67)
35	Paper and Paperboard - Papier et carton	1,490	(55.04)	99	(73.20)

(1) Coefficient of variation. = Coefficient de variation.

FIGURE 3.24 For-hire Trucking, 1984: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Group, Class III – Concluded

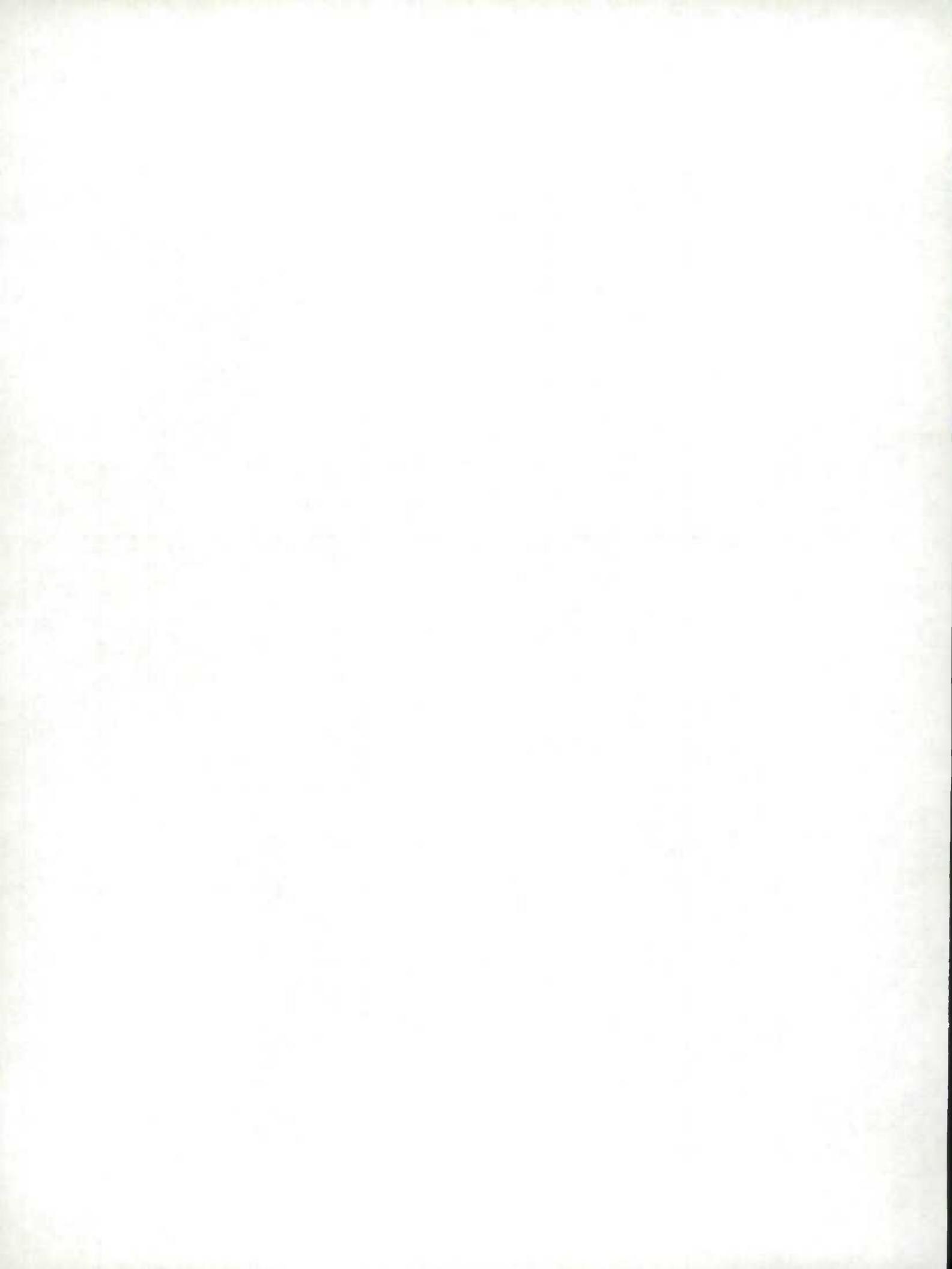
Camionnage pour compte d'autrui: 1984: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon le groupe de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III – fin

Code	Commodities - Merchandises	Revenue		Tonnes	
		Recettes	\$'000 C.V.(1)	'000	C.V.(1)
25	Metal Ores, Metal In Ores, Concentrates and Scrap - Minéraux de métaux, métaux de minéraux, conc. et déchets		1,299 (70.86)	190	(70.67)
07	Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparation à base de fruits		1,064 (34.66)	44	(46.00)
80	Stationers' and Office Supplies and Artists' Materials - Papeterie et art. de bureau et fournitures pour artistes		1,038 (86.30)	1	(84.06)
83	Other Rec.Equip., Toys, Games, Sporting and Athletic Goods - Autre mat. récréatif, jouets, jeux, art. sport, athlétique		835 (68.98)	17	(79.21)
39	Oils, Fats, Waxes, Extracts and Der., Animal and Veg. - Huiles, corps gras, extraits et dérivés, d'orig.ani.vég.		796 (70.71)	66	(70.71)
55	Tractors - Tracteurs		755 (49.47)	27	(63.21)
80	Toiletries, Cleaning Prep. and Chemical Specialities - Articles de toilette, produits de nettoyage et spécs.chim.		693 (65.78)	3	(83.85)
40	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes		671 (39.93)	22	(44.85)
38	Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles		609 (54.59)	29	(59.04)
94	Miscellaneous End-products - Produits finals divers		330 (71.63)	8	(67.86)
12	Margarine, Shortening and Lard - Margarine, graisses préparées et saindoux		322 (84.78)	20	(84.78)
86	Other Household and Personal Equipment (used) - Autres articles ménagers et personnels (usagés)		208 (70.70)	3	(70.70)
88	Medical Supplies, Ophthalmic Goods and Orthopaedic App. - Fournitures médicales, articles ophthalmiques, app. ortho.		208 (73.86)	2	(73.86)
63	Communication and Related Equipment - Matériel de communications et matériel connexe		184 ...	- -	... .
78	Footwear - Chaussures		169 (44.71)	1	(44.71)
30	Leather - cuir		150 (44.71)	1	(44.71)
69	Other Electric Equipment and Appliances - Autres appareils et accessoires électriques		147 (15.41)	5	(19.73)
18	Tobacco - Tabacs		107 (78.45)	4	(78.45)
54	Agricultural Machinery and Equipment (except Tractors) - Machines et matériel agricoles (sauf les tracteurs)		97 ...	2	... .
87	Medicinal and Pharmaceutical Products - Médicaments et produits pharmaceutiques		82 (86.92)	1	(86.92)
68	Electric Lighting, Distribution and Control Equipment - Matériel élect. d'éclairage, de distribution et commande		70 ...	2	... .
20	Crude Animal Products, Inedible (except Fibres) - Produits bruts d'origine animale, n.comes. (sauf fibre)		32 (44.71)	1	(44.71)
62	Rubber Tires and Tubes - Pneus et chambres à air en caoutchouc		15 ...	- -	... .
60	Aircraft - Aéronefs		13 (60.37)	- -	(65.85)
57	Railway Rolling Stock - Matériel ferroviaire roulant		12 ...	- -	... .
04	Other Marine Products - Autres produits marins		10 ...	- -	... .
65	Heating, Air Conditioning and Refrigeration Equipment - Mat. de chauffage, de climatisation et de réfrigération		5 ...	- -	... .
43	Miscellaneous Fabricated Materials - Demi-produits divers		5 ...	- -	... .

(1) Coefficient of variation. - Coefficient de variation.

**Private
Trucking**

**Camionnage pour
compte propre**



INTRODUCTION

Data presented in this section are based on the results of the 1984 Trucking Activity Survey. The primary objective of the survey was to obtain information about the size, structure and economic performance of the private trucking industry. The secondary objective was to provide estimates for the output of the private trucking industry, specifically for the origin and destination of intercity commodity movements.

The private trucking survey frame was developed using provincial motor vehicle registration files. For budgetary and practical considerations the survey frame and subsequent mail-out of questionnaires were limited to private truckers operating 15 or more commercial vehicles (including trucks, road tractors and trailers).

The private trucking industry is an integral and inseparable part of the totality of the trucking industry. The definition used for the data presented in this publication was: operators of commercial vehicles who carried freight; could provide principal trucking-related statistics (such as fuel consumed, labour, and so on); used dedicated drivers (on payroll), leased drivers or broker operators; and had at least 15 commercial vehicles licensed in the operator's name.

A more detailed description of the Trucking Activity Survey is provided in the Methods, Data Quality and Limitations section on page 201 of this publication.

INDUSTRY STRUCTURE

INDUSTRY SERVED

Private truckers associated with different industry groups are quite different with respect to cost structure, fleet composition and utilization.

Figure 4.1 presents summary information about private trucking broken out by principal industry served:

- Of the 2,954 carriers reporting, 30% were associated with construction; 19% with manufacturing; 16% with "other" industries as diverse as fishing and mining; 16% with various levels of government; 15% with wholesale trade and 3% with retail trade. In terms of operating expenses, manufacturing (\$932 million), government (\$952 million) and wholesale and retail trade (\$899 million) were the most important industry groups served.

Concerning the cost structure of private trucking according to industry served, the following points should be noted:

INTRODUCTION

Les données publiées dans la présente section sont tirées des résultats de l'enquête sur le camionnage. L'enquête visait essentiellement à recueillir des informations sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte propre. Elle devait aussi servir à établir des estimations sur la production du secteur, et plus particulièrement sur l'origine et la destination des mouvements interurbains.

La base de sondage des entreprises de camionnage pour compte propre a été établie à l'aide des dossiers provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles. Pour des raisons économiques et pratiques, la base de sondage et l'envoi des questionnaires ont été limités aux transporteurs pour compte propre exploitant 15 véhicules commerciaux ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques).

Le secteur du camionnage pour compte propre fait partie intégrante de l'ensemble de l'industrie du camionnage. Les données utilisées dans la présente publication respectent la définition suivante: les exploitants de véhicules commerciaux représentent les entreprises qui transportent des marchandises, qui peuvent fournir des statistiques principales sur le camionnage (comme le carburant consommé, la main-d'œuvre, etc.), qui ont recours aux services de leurs propres chauffeurs (inscrits sur la liste de paie de l'entreprise), de chauffeurs loués ou de chauffeurs contractants et qui possèdent au moins 15 véhicules commerciaux enregistrés au nom de l'exploitant.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'enquête sur le camionnage, le lecteur est invité à consulter la section Méthode, qualité et limites des données à la page 201 de la présente publication.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

SECTEURS DESSERVIS

La structure des coûts ainsi que la composition et l'utilisation du parc de véhicules des camionneurs pour compte propre varient en fonction des divers secteurs auxquels ils offrent leurs services.

La figure 4.1 présente des renseignements sommaires sur le camionnage pour compte propre, ventilés selon les grands secteurs desservis:

- Sur les 2,954 transporteurs déclarants, 30% travaillent dans le secteur de la construction; 19%, dans les industries manufacturières; 16%, dans "d'autres" secteurs aussi variés que la pêche et l'exploitation minière; 16%, dans divers niveaux d'administration publique; 15%, dans le commerce de gros; et 3%, dans le commerce de détail. Les principaux secteurs desservis, déterminés en fonction des frais d'exploitation, sont les industries manufacturières (\$932 millions), les administrations publiques (\$952 millions) et le commerce de gros et de détail (\$899 millions).

Au sujet de la structure des coûts du camionnage pour compte propre, selon le secteur desservi, il faut noter les points suivants:

1. Broker operators are used by all industry groups, especially by truckers associated with the manufacturing industry, "other" industry and trade industries. For example, truckers involved in "other" industry spent 8.6% of total operating expenses for broker services.
 2. Carriers associated with the manufacturing and trade industries rented vehicles more extensively than those carriers associated with "other" industry groups.
 3. Employees working for private carriers associated with manufacturing and trade were the highest paid.
- The average distance travelled per driver was highest in "other" industries (73 548 km) and lowest in government (34 880 km). This is probably explained by the different nature of trucking performed by these two industries. Of 100,982 straight trucks, 26% were employed in construction and 36% in government services. These two industries together utilized 62% of all trucks employed by the private trucking industry. The average distance travelled per straight truck varied from a high of 32 873 km per year in wholesale trade to a low of 18 600 km per year in government services.
 - Of 12,747 road tractors, 34% were operated by carriers associated with manufacturing and 28% by carriers associated with trade, the two industries representing 62% of the total number of road tractors operated. The average annual distance travelled per road tractor was highest in manufacturing (86 493 km) and trade (86 569 km) and lowest in government services (25 993 km).
 - The average firm size, as measured by average annual operating expenses, average number of employees and average number of vehicles operated, shows that firms associated with the construction industry were the smallest (\$880,642 in average operating expenses per year, 17 employees, and an average of 38 pieces of equipment) and were the largest in retail trade (\$2,173,027 in average operating expenses per year, 51 employees, and 82 pieces of equipment). The trailer-to-tractor ratio was highest in retail trade (4.4) and lowest in "other" industries (1.7).
 - The \$253 million spent on broker services were fairly evenly distributed among the industry groups with the exception of retail trade which only purchased a minimum amount of broker services. The average annual distance travelled by brokers was highest in wholesale (91 675 km) and lowest in government services (20 627 km).
1. Tous les secteurs, et spécialement les transporteurs qui travaillent dans les industries manufacturières, dans les "autres" secteurs et dans le commerce, ont recours aux services de chauffeurs contractants. Par exemple, les transporteurs liés aux "autres" secteurs consacrent 8.6% de leurs frais d'exploitation totaux aux services de chauffeurs contractants.
 2. Les camionneurs travaillant pour les industries manufacturières et le commerce ont loué un plus grand nombre de véhicules que les transporteurs au service des "autres" secteurs.
 3. Les employés travaillant pour les camionneurs pour compte propre au service des industries manufacturières et du commerce étaient les mieux rémunérés.
- La plus longue distance moyenne parcourue par chauffeur (73 548 km) a été enregistrée par les "autres" secteurs, et la plus courte (34 880 km), par l'administration publique. Ces résultats s'expliquent probablement par le différent genre de camionnage qu'utilisent ces deux secteurs. Des 100,982 camions, le secteur de la construction en utilisait 26%, et les services gouvernementaux, 36%. Ensemble, ces deux secteurs utilisaient 62% des camions qu'exploitent les entreprises de camionnage pour compte propre. La distance moyenne parcourue par camion varie énormément, allant de 32 873 km par année dans le commerce de gros à 18 600 km dans les services gouvernementaux.
 - Des 12,747 tracteurs routiers, 34% étaient exploités par des transporteurs qui travaillent dans les industries manufacturières, et 28%, par les camionneurs qui travaillent dans le commerce, ces deux secteurs utilisant 62% du nombre total de tracteurs routiers en service. La plus longue distance moyenne annuelle parcourue par tracteur routier (86 493 km) a été observée dans les industries manufacturières et commerce (86 569 km), et la plus courte (25 993 km), dans les services gouvernementaux.
 - La taille moyenne de l'entreprise, évaluée en fonction des frais d'exploitation annuels, du nombre moyen d'employés et du nombre moyen de véhicules exploités, montre que les plus petites entreprises (frais d'exploitation moyens de \$880,642 par année, 17 employés et en moyenne 38 pièces d'équipement) travaillaient dans le secteur de la construction, et les plus grandes (frais d'exploitation moyens de \$2,173,027 par année, 51 employés et 82 pièces d'équipement), dans le commerce de détail. Le rapport le plus élevé entre le nombre de remorques et le nombre de tracteurs (4.4) a été enregistré par le secteur du commerce de détail, et le plus faible (1.7), par les "autres" secteurs.
 - La somme de \$253 millions versée pour les services de chauffeurs contractants a été équitablement distribuée entre tous les secteurs, sauf celui du commerce de détail qui n'a acheté que très peu de services de ce genre. La plus longue distance moyenne annuelle a été parcourue par les chauffeurs contractants du commerce de détail (91 675 km), et la plus courte, par ceux des services gouvernementaux (20 627 km).

LOCAL AND INTERCITY CARRIERS

The cost structure, fleet composition and utilization of equipment are significantly different for local and intercity carriers. Figure 4.2 provides a comparison between local and intercity private freight transporters. An analysis of these data has led to the following observations:

- In 1984, there were 1,202 local carriers representing \$1.5 billion in total operating expenses and 1,752 intercity carriers with operating expenses of \$2.6 billion. The notable differences between the cost structures of the two groups are:
 1. Intercity carriers use "leased drivers" more extensively than local carriers.
 2. Intercity carriers spend approximately 3% of total operating expenses on "vehicle rental without driver" while local carriers spend only 1% of total expenses on this cost item.
 3. Intercity carriers purchase \$13 million worth of piggy-back services per year, while local carriers do not, for all practical purposes, use this type of service.
 4. In spite of its larger size, the intercity group spend less for mechanics than local carriers. This may be the result of lower average maintenance cost or more intensive use of purchased repair.
- Straight trucks operated by intercity carriers travel 30% further on average per year than those operated by local carriers. The average fuel consumption rate is 32 L per 100 km for straight trucks operated by intercity carriers; the corresponding figure for local carriers is 38 L per 100 km.
- Intercity carriers utilize road tractors more extensively than local carriers (10,258 versus 2,489). Tractors operated by intercity carriers travel an average of 79 269 km per year as opposed to 39 183 km per year on average by road tractors operated by local carriers.
- Intercity carriers operate 22,860 trailers which is four times as many as local carriers operate. Surprisingly, the tractor-to-trailer ratio (2.2) is the same for both local and intercity carriers.
- There are no significant differences in size of operation between local and intercity carriers as measured in terms of average number of employees, average number of vehicles and average annual operating cost per firm.
- Both local and intercity carriers use the services of broker operators to approximately the same extent. The only notable difference is that the average distance travelled by broker operators employed by intercity carriers was slightly more than twice the average distance travelled by broker operators employed by local carriers (63 121 versus 31 177 km per year). Brokers working for intercity carriers earned \$54,364 per year and those working for local carriers earned \$44,022.

TRANSPORTEURS LOCAUX ET INTERURBAINS

La structure des coûts, la composition du parc de véhicules et l'utilisation du matériel distinguent nettement les transporteurs locaux des transporteurs interurbains. La figure 4.2 établit une comparaison entre les entreprises de camionnage pour compte propre locales et interurbaines. De l'analyse de ces données se sont dégagées les observations suivantes:

- En 1984, il y avait 1,202 transporteurs locaux dont les frais d'exploitation globaux totalisaient \$1.5 milliard et 1,752 transporteurs interurbains dont les frais d'exploitation s'établissaient à \$2.6 milliards. Voici les différences importantes entre la structure des coûts des deux groupes:
 1. Les transporteurs interurbains utilisent davantage les services de "chauffeurs loués" que les entreprises locales.
 2. Les transporteurs interurbains consacrent environ 3% de leurs frais d'exploitation globaux à la "location de véhicules sans chauffeur", tandis que les camionneurs locaux n'y consacrent que 1%.
 3. Les transporteurs interurbains réservent \$13 millions à l'achat de services de semi-remorque rail-route par année, tandis que les entreprises locales n'utilisent presque jamais ce genre de service.
 4. Malgré sa taille supérieure, le groupe des transporteurs interurbains consacre moins d'argent aux réparations et à l'entretien que les entreprises locales, ce qui peut s'expliquer par des frais d'entretien moyen moins élevés ou un plus grand nombre de réparations effectuées par d'autres.
- La distance moyenne parcourue chaque année par les camions des transporteurs interurbains est supérieure de 30% à la distance parcourue par les camions des entreprises locales. Les camions des transporteurs interurbains consomment chaque année en moyenne 32 L de carburant par 100 km, par rapport à 38 L par 100 km pour les camions des transporteurs locaux.
- Les entreprises interurbaines utilisent un plus grand nombre de tracteurs routiers (10 258) que les camionneurs locaux (2 489). Les tracteurs routiers des transporteurs interurbains parcourent en moyenne 79 269 km par année, comparativement à 39 183 km parcourus par les tracteurs routiers exploités par les entreprises locales.
- Les camionneurs interurbains exploitent 22 860 remorques, soit quatre fois plus que les transporteurs locaux. Ce qui est surprenant, c'est que le rapport entre le nombre de tracteurs routiers et le nombre de remorques (2.2) qu'exploitent les transporteurs locaux et interurbains est identique.
- Sur le plan de la taille des opérations, évaluée en fonction du nombre moyen d'employés, du nombre moyen de véhicules et des frais d'exploitation moyens annuels par entreprise, aucune différence n'a été observée entre les entreprises locales et interurbaines.
- Les transporteurs locaux et interurbains ont recours à environ la même proportion de services de chauffeurs contractants. La seule différence importante touche la distance moyenne parcourue par les chauffeurs contractants embauchés par les transporteurs interurbains (63 121 km par année), qui est inférieure à celle que parcourent les chauffeurs contractants au service des entreprises locales (31 177 km par année). Les chauffeurs contractants qui travaillent pour les camionneurs interurbains ont touché un revenu annuel de \$54,364, tandis que ceux embauchés par les entreprises locales ont reçu \$44,022.

FIGURE 4.1
Private Trucking, 1984: Summary Statistics - Industry Groups, 1984

		Construction	Manufacturing Manufacturières	Others ⁽¹⁾ Autres ⁽¹⁾	Government Gouvernementaux
Number of firms reporting		883	567	486	480
Operating expenses					
Drivers on company payroll	\$	268,458,186	342,182,257	135,347,277	448,438,857
Drivers leased	\$	2,508,838	23,821,428	1,554,965	1,992,203
Mechanics	\$	52,720,131	37,617,482	31,433,187	94,852,820
Others	\$	28,803,483	38,095,203	27,242,699	61,993,432
Fuel (including fuel tax)	\$	125,883,131	150,336,437	89,557,717	105,999,452
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants)	\$	138,949,950	140,419,145	96,724,554	136,902,719
Broker operators	\$	58,338,848	53,431,469	44,453,193	48,181,774
Purchased trans. railroad (piggyback)	\$	25,500	2,746,390	2,105,034	10,250
Vehicle rent without drivers	\$	5,744,451	43,802,163	15,459,011	4,855,804
Insurance and licence	\$	23,644,809	23,809,451	12,694,928	13,852,132
Depreciation on transport equipment	\$	57,988,501	54,073,617	33,972,508	29,624,428
Other expenses	\$	14,541,432	21,602,172	29,163,374	5,572,424
Total Operating Expenses	\$	777,607,260	931,937,214	519,708,447	952,276,295
Employees					
Drivers	No.	12,228	13,533	5,847	19,817
Salary and wages	\$	270,967,024	366,003,685	136,902,242	450,431,060
Average salary	\$	22,159	27,045	23,414	22,729
Mechanics	No.	2,130	1,344	1,146	3,651
Salary and wages	\$	52,720,131	37,617,482	31,433,187	94,852,820
Average salary	\$	24,751	27,989	27,428	25,979
Other	No.	1,413	1,664	1,257	2,832
Salary and wages	\$	28,803,483	38,095,203	27,242,699	61,993,432
Average salary	\$	20,384	22,893	21,672	21,890
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed					
Straight trucks	No.	26,284	14,635	10,041	36,467
Total distance travelled	Km	707 076 545	428 036 006	321 771 317	678 317 296
Average distance per unit	Km	26 901	29 247	32 045	18 600
Total fuel consumed	L	218 504 723	161 558 997	134 496 012	239 462 052
Average fuel consumption	L/100 Km	30	37	41	35
Tractors	No.	2,561	4,276	1,801	497
Total distance travelled	Km	106 954 096	369 846 257	108 264 933	12 918 540
Average distance per unit	Km	41 762	86 493	60 113	25 993
Total fuel consumed	L	65 819 217	203 707 466	71 351 646	7 716 146
Average fuel consumption	L/100 Km	61	55	65	59
Number of trailers		5,041	8,959	3,081	1,195
Trailer to tractor ratio		1.9	2.0	1.7	2.4
Broker Operators					
Number of brokers		1,440	668	989	1,291
Cost of brokers	\$	58,338,848	53,431,469	44,453,193	48,181,774
Equipment operated (tractors)	No.	1,404	662	929	1,050
Distance travelled	Km	41 050 668	56 093 281	50 702 211	21 658 439
Average distance travelled per equipment	Km	29 238	84 733	54 577	20 627
Average salary	\$	40,513	79,987	44,947	37,321
Average Firm Size					
Average operating expense per firm	\$	880,642	1,643,628	1,069,358	1,983,903
Average number of employees per firm		17	29	16	54
Average number of equipment per firm		38	49	30	72
Average distance per driver	Km	66 571	58 958	73 548	34 880
Power units per mechanic ratio		13.5	14.0	10.3	10.1

(1) Including mining, fishing, logging, etc.

FIGURE 4.1

Camionnage privé, statistiques sommaires pour les groupes d'industries sélectionnés, 1984

Wholesale Commerce de gros	Retail Commerce de detail	Total	
443	95	2,954	Nombre d'entreprises déclarantes
			Frais d'exploitation
259,050,358	92,992,876	1,546,469,811	Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)
5,673,266	7,596,545	43,147,245	Chauffeurs loués
24,312,488	5,050,266	245,986,374	Mécaniciens
35,995,276	8,435,312	200,565,405	Autres
104,915,796	27,324,336	604,016,869	Carburant (taxe comprise)
102,187,236	17,816,867	633,000,471	Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)
47,412,014	1,761,651	253,578,949	Chauffeurs contractants
2,271,633	6,028,086	13,186,893	Transport ferroviaire acheté (transport rail-route remorques)
24,551,080	12,468,588	106,881,097	Véhicules loués sans chauffeur
19,274,487	3,526,955	96,802,762	Assurances et permis d'exploitation
44,991,401	8,175,345	228,825,800	Amortissement du matériel de transport
22,014,516	15,260,798	108,154,716	Autres frais
692,649,551	206,437,625	4,080,616,392	Dépenses d'exploitation
			Remuneration
9,933	3,881	65,239	Chauffeurs
264,723,624	100,589,421	1,589,617,056	Salaire et traitement
26,650	25,918	24,366	Traitement moyen
881	186	9,338	Mécaniciens
24,312,488	5,050,266	245,986,374	Salaire et traitement
27,596	27,151	26,342	Traitement moyen
1,568	789	9,523	Autres
35,995,276	8,435,312	200,565,405	Salaire et traitement
22,956	10,691	21,061	Traitement moyen
			Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé
10,293	3,262	100,982	Nbre
338 368 342	74 004 458	2 547 573 964	Camions
32 873	22 686	25 228	Distance total parcourue
116 354 548	24 751 608	895 127 940	Distance moyenne par unité
34	33	35	Carburant consommé
2,768	844	12,747	Moyenne de carburant consommé
224 118 155	88 569 715	910 671 696	Tracteurs routiers
80 967	104 940	71 442	Distance total parcourue
127 198 752	39 327 812	515 121 039	Distance moyenne par unité
56	44	56	Carburant consommé
6,254	3,737	28,267	Moyenne de carburant consommé
2.2	4.4	2.2	Nombre de remorques
			Rapport remorques/tracteurs routiers
			Chauffeurs contractants
700	25	5,113	Nombre de chauffeurs contractants
47,412,014	1,761,651	253,578,949	Coût des chauffeurs contractants
681	25	4,751	Matériel en service (tracteurs routiers)
62 430 884	1 956 444	233 891 927	Distance parcourue
91 675	78 257	49 230	Distance moyenne parcourue par le matériel
67,731	70,466	49,594	Traitement moyen
			Moyen entreprise
1,563,543	2,173,027	1,381,386	Frais d'exploitation moyens par entreprise
27	51	28	Nombre moyen d'employés par entreprise
43	82	48	Nombre moyen d'unités par entreprise
56 628	41 889	53 008	Distance moyenne par chauffeur
14.8	22.0	12.1	Rapport unités motorisées par mécanicien

(1) Inclus mine, perche, forestière, etc.

FIGURE 4.2

Private Trucking, 1984: Summary Statistics-Local vs. Intercity Operators

Camionnage pour compte propre, 1984: Statistiques sommaires, exploitants locaux et interurbain

		Local Locaux	Intercity Interurbains	Total
Number of firms reporting - Nombre d'entreprises déclarantes		1,202	1,752	2,954
Operating expense - Frais d'exploitation				
Drivers on company payroll - Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)	\$	609,784,461	936,685,350	1,546,469,811
Drivers leased - Chauffeurs loués	\$	4,481,343	38,665,902	43,147,245
Mechanics - Mécaniciens	\$	127,764,476	118,221,898	245,986,374
Others - Autres	\$	88,692,933	111,872,472	200,565,405
Fuel (including fuel tax) - Carburant (taxe comprise)	\$	196,387,721	407,629,148	604,016,869
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) - Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	\$	242,444,146	390,556,325	633,000,471
Broker operators - Chauffeurs contractants	\$	103,805,242	149,773,707	253,578,949
Purchased trans. railroad (piggyback) - Transport ferroviaire acheté (transport rail-route avec remorques)	\$	231,690	12,955,203	13,186,893
Vehicle rent without drivers - Véhicules loués sans chauffeur	\$	19,626,681	87,254,416	106,881,097
Insurance and licence - Assurances et permis d'exploitation	\$	31,431,913	65,370,849	96,802,762
Depreciation on transport equipment - Amortissement du matériel de transport	\$	75,913,147	152,912,653	228,825,800
Other expenses - Autres frais	\$	25,315,386	82,839,330	108,154,716
Total Operating Expenses - Dépenses d'exploitation		1,525,879,139	2,554,737,253	4,080,616,392
Employees/Compensation - Employés/Rémunération				
Drivers - Chauffeurs	No. - Nbre	26,705	38,534	65,239
Salary and wages - Salaires et traitements	\$	614,265,804	975,351,252	1,589,617,056
Average salary - Traitement moyen	\$	23,001	25,311	24,366
Mechanics - Mécaniciens	No. - Nbre	4,704	4,634	9,338
Salary and wages - Salaires et traitements	\$	127,764,476	118,221,898	245,986,374
Average salary - Traitement moyen	\$	27,160	25,511	26,342
Other - Autres	No. - Nbre	4,250	5,273	9,523
Salary and wages - Salaires et traitements	\$	88,692,933	111,872,472	200,565,405
Average salary - Traitement moyen	\$	20,868	21,216	21,061
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed				
Matériel en service (possédés ou loués), distance parcourue et carburant consommé				
Straight trucks - Camions	No. - Nbre	47,062	53,920	100,982
Total distance travelled - Distance total parcourue	Km	1 019 335 016	1 528 238 948	2 547 573 964
Average distance per unit - Distance moyenne par unité	Km	21 659	28 342	25 228
Total fuel consumed - Carburant consommé	L	390 970 151	504 157 789	895 127 940
Average fuel consumption - Moyenne de carburant consommé	L/100 km	38	32	35
Tractors - Tracteurs routiers	No. - Nbre	2,489	10,258	12,747
Total distance travelled - Distance totale parcourue	Km	97 526 922	813 144 774	910 671 696
Average distance per unit - Distance moyenne par unité	Km	39 183	79 269	71 442
Total fuel consumed - Carburant consommé	L	61 119 148	454 001 891	515 121 039
Average fuel consumption - Moyenne de carburant consommé	L/100 km	62	55	56
Trailers - Remorques	No. - Nbre	5,407	22,860	28,267
Trailer to tractor ratio - Rapport remoques / tracteurs		2.2	2.2	2.2
Broker Operators - Chauffeurs contractants				
Number of brokers - Nombre de chauffeurs contractants		2,358	2,755	5,113
Cost of brokers - Coût des chauffeurs contractants	\$	103,805,242	149,773,707	253,578,949
Equipment operated (tractors) - Matériel en service (tracteurs routiers)	No. - Nbre	2,066	2,685	4,751
Distance travelled - Distance parcourue	Km	64 411 745	169 480 182	233 891 927
Average distance travelled per equipment - Distance moyenne parcourue par le matériel	Km	31 177	63 121	49 230
Average salary - Traitement moyen	\$	44,022	54,364	49,594
Average Firm Size - Taille moyenne de l'entreprise				
Average operating expense per firm - Frais d'exploitation moyens par entreprise	\$	1,269,450	1,458,183	1,381,386
Average number of employees per firm - Nombre moyen d'employés par entreprise		29	27	28
Average number of equipment per firm - Nombre moyen d'unités par entreprises		45	49	48
Average distance per driver - Distance moyenne par chauffeur	Km	41 822	60 761	53 008
Power units/mechanics ratio - Rapport unités motorisées/mécaniciens		10.5	13.8	12.1

OPERATING EXPENSES BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

Figure 4.3 provides information about the operating expenses of private carriers according to province or territory of domicile.

The 2,954 carriers for which complete questionnaires were returned for the year 1984 spent \$4.1 billion on operating expenses. Salaries and wages represented 50% of expenses, 15% was spent for fuel and 16% was spent on repairs and maintenance (including tires and lubricants but excluding wages of mechanics). Data presented in figure 4.3 further indicate that private carriers do not purchase broker services extensively (only 6.2% of total operating expenses) nor do they purchase many piggy-back services (less than 1% of total operating expenses). It is interesting to note that carriers based in Saskatchewan and British Columbia used broker services more extensively than carriers domiciled elsewhere. Piggy-backing was used to any significant extent only by carriers domiciled in Ontario.

Fifty-four percent of the total number of carriers were domiciled in Ontario and Quebec, representing 58% of total industry operating expenses. 443 carriers were domiciled in Alberta (\$605 million) and 262 in British Columbia (\$511 million).

The average size of private trucking firms, as measured by total operating expenses, varied widely from province to province, from a low in Nova Scotia of \$564.5 thousand to a high in British Columbia of nearly \$1.95 million.

EMPLOYMENT

Information concerning employees and their compensation is shown in figure 4.4. The private trucking industry (as defined for this publication) employed 84,100 people and paid more than \$2 billion in compensation, an average of \$24,211 per employee per year. Approximately 78% of all employees were classified as drivers, 11% as mechanics and 11% as "other" employees.

The highest wage rates were paid by carriers domiciled in British Columbia (\$26,980) while the lowest were paid by carriers domiciled in Prince Edward Island (\$16,762). The wage rate for Prince Edward Island, however, may not be fully representative due to the small number of carriers reporting from that province.

Approximately 13% of the 84,100 employees worked part time, and most of them were drivers.

The largest number of people were employed by Ontario-based carriers (35.1% of all employees), followed by Quebec (24.4%), Alberta (12.8%) and British Columbia (12.6%).

The average number of employees per carrier varied from a high of 41 per firm in British Columbia to a low of 8 per firm in Prince Edward Island. The average number of employees per carrier for Canada was 28.5.

FRAIS D'EXPLOITATION SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

La figure 4.3 donne des renseignements sur les frais d'exploitation des transporteurs pour compte propre, selon la province ou le territoire de domicile.

Les frais d'exploitation des 2,954 transporteurs qui ont rempli le questionnaire pour l'année 1984 totalisaient \$4.1 milliards. Les salaires et traitements représentent 50% de ces frais, le carburant, 15%, et les réparations et l'entretien (y compris les pneus et les lubrifiants, mais non le traitement des mécaniciens), 16%. Les données de la figure 4.3 indiquent que les transporteurs pour compte propre n'achètent pas beaucoup de services de chauffeurs contractants (ils y consacrent seulement 6.2% de leurs frais d'exploitation globaux), ni de services de semi-remorque rail-route (qui représentent moins de 1% des frais d'exploitation totaux). Il est intéressant de noter que les transporteurs domiciliés en Saskatchewan et en Colombie-Britannique ont davantage recours aux services de chauffeurs contractants que les camionneurs domiciliés dans les autres provinces ou territoires. Seuls les entreprises de camionnage domiciliées en Ontario ont beaucoup utilisé les services de semi-remorque rail-route.

Cinquante-quatre pour cent de tous les transporteurs étaient domiciliés en Ontario et au Québec, et ils représentent 58% des frais d'exploitation de l'ensemble de l'industrie du camionnage. De plus, 443 transporteurs étaient domiciliés en Alberta (\$605 millions), et 262, en Colombie-Britannique (\$511 millions).

La taille moyenne des entreprises de camionnage pour compte propre, évaluée selon les frais d'exploitation totaux, varie beaucoup d'une province à l'autre. Les plus petites entreprises (\$564,500) se trouvent en Nouvelle-Écosse, et les plus grandes, en Colombie-Britannique (près de \$1.95 million).

EMPLOI

Les renseignements sur les employés et leur rémunération sont présentés à la figure 4.4. Le secteur du camionnage pour compte propre (tel que défini dans la présente publication) compte 84,100 employés qui touchent plus de \$2 milliards en rémunération, ce qui représente en moyenne \$24,211 par employé par année. Environ 78% de l'ensemble des employés étaient classés dans la catégorie des chauffeurs, 11%, dans celle des mécaniciens, et 11%, dans celle des "autres" employés.

Ce sont les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique qui versaient les plus forts taux de rémunération (\$26,980), tandis que ceux de l'Île-du-Prince-Édouard versaient les plus faibles (\$16,762). Toutefois, le taux de rémunération pour l'Île-du-Prince-Édouard n'est peut-être pas entièrement représentatif en raison du petit nombre de camionneurs déclarants de cette province.

Environ 13% des 84,100 employés travaillaient à temps partiel, et la plupart étaient des chauffeurs.

Les transporteurs de l'Ontario comptaient le plus grand nombre d'employés (35.1% de l'ensemble des travailleurs). Venaient ensuite les camionneurs du Québec (24.4%), ceux de l'Alberta (12.8%) et ceux de la Colombie-Britannique (12.6%).

Le nombre moyen d'employés par transporteur variait, allant de 41 par entreprise en Colombie-Britannique à 8 par entreprise à l'Île-du-Prince-Édouard. Le nombre moyen d'employés par camionneur pour le Canada s'établissait à 28.5.

FIGURE 4.3 Private Trucking, 1984: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile

Cammionnage pour compte propre, 1984: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile

	No.	Nbre	Newfound-	Prince	Nova	New-	Quebec	Ontario
			land	Edward	Scotia	Brunswick		
			Canada	Island			Quebec	
			Terre-Neuve	Pé- le-du- Prince Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	
Firms reporting - Entreprises déclarantes	No.	2,954	73	21	218	91	738	863
Operating Expenses - Frais d'exploitation								
Salaries and wages - Salaires et traitements								
Drivers on company payroll - Chauffeurs sur la liste de paye de la compagnie	\$	1,546,469,811	22,892,501	2,332,894	51,207,466	30,330,542	364,664,100	552,994,075
Drivers leased - Chauffeurs loués	\$	43,147,245	1,030,625	0	196,879	38,743	8,955,382	29,666,336
Mechanics - Mécaniciens	\$	245,986,374	7,745,174	338,559	5,359,029	6,828,664	66,189,798	67,302,331
Others - Autres	\$	200,565,405	3,287,769	77,600	3,768,799	5,895,179	40,412,651	69,754,368
Fuel (including fuel tax) - Carburant (taxe comprise)	\$	604,016,869	17,199,395	1,339,114	21,907,162	16,105,511	137,979,903	221,616,156
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires & lubricants) - Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	\$	633,000,471	21,364,399	1,391,790	19,453,470	16,782,133	162,136,773	201,283,668
Broker operators - Chauffeurs contractants	\$	253,578,949	4,138,258	90,886	6,128,391	2,096,644	61,290,229	76,835,649
Purchased trans., railroad (piggyback) - Transport ferroviaire acheté (Transport rail-route avec remorques)	\$	13,186,893	4,020	0	13,000	102,000	836,687	10,674,470
Vehicle rent without drivers - Véhicules loués sans chauffeur	\$	106,881,097	758,112	0	591,599	383,757	16,748,678	59,591,673
Insurance and licence - Assurance et permis d'exploitation	\$	96,802,762	1,302,753	202,292	3,902,480	1,797,264	21,707,173	35,252,930
Depreciation on transport equipment - Amortissement du matériel de transport	\$	228,825,800	2,708,280	452,152	9,082,801	6,333,533	40,689,027	75,729,012
Other expenses - Autres frais	\$	108,154,716	706,203	17,500	1,448,767	1,047,984	11,151,634	50,429,968
Total operating expenses - Total des frais d'exploitation	\$	4,080,616,382	83,137,488	6,242,797	123,059,843	87,741,954	832,762,035	1,451,130,636
			Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia	Yukon	N.W.T.
						Colombie- Britannique		T. N.-O.
Firms reporting - Entreprise déclarante	No.	91	117	443	262	12	25	
Operating expenses - Frais d'exploitation	\$							
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$							
Drivers on company payroll - Chauffeurs sur la liste de paye de la compagnie	\$	37,798,595	64,966,063	207,164,978	207,647,824	781,742	3,689,031	
Drivers leased - Chauffeurs loués	\$	715,068	115,500	1,541,307	657,405	0	230,000	
Mechanics - Mécaniciens	\$	4,087,012	7,140,686	35,588,308	44,253,843	230,000	922,970	
Others - Autres	\$	3,321,834	10,797,024	28,592,472	34,027,700	94,195	535,814	
Fuel (including fuel tax) - Carburant (taxe comprise)	\$	16,443,830	21,469,236	83,162,332	63,094,933	577,489	3,121,808	
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) - Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	\$	15,602,963	20,000,769	97,252,488	73,213,724	813,709	3,704,585	
Broker operators - Chauffeurs contractants	\$	4,702,266	18,433,430	36,749,398	42,558,788	0	555,000	
Purchased trans., railroad(piggyback) - Transport ferroviaire acheté (transport rail-route avec remorques)	\$	40,000	0	300,716	1,216,000	0	0	
Vehicle rent without drivers - Véhicules loués sans chauffeur	\$	2,838,990	6,356,223	14,009,045	5,227,570	0	375,450	
Insurance and licence - Assurance et permis d'exploitation	\$	3,204,493	4,639,086	13,553,812	10,458,810	125,029	656,640	
Depreciation on transport equipment - Amortissement du matériel de transport	\$	5,804,529	10,041,248	55,551,799	20,256,310	213,186	1,963,923	
Other expenses - Autres frais	\$	880,668	1,237,085	32,039,498	8,606,227	237,591	351,591	
Total operating expenses - Total des frais d'exploitation	\$	85,440,248	165,196,350	605,506,153	511,219,134	3,072,841	16,105,812	

FIGURE 4.4 Private Trucking, 1984: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile

Cammionnage pour compte propre, 1984: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile

	No. - Nbre	2,954	Newfound-	Prince	Nova	New	Quebec	Ontario
			land	Edward	Scotia	Brunswick		
			Terre-	Isle-du-	Nouvelle-	Nouveau-	Québec	
		Canada	Neuve	Principe	Édouard	Écosse	Brunswick	
Firms reporting - Entreprise déclarantes	No. - Nbre	2,954	73	21	218	91	738	863
Drivers-full time - Chauffeurs à temps plein	No. - Nbre	55,037	882	109	2,030	1,272	13,695	20,193
Drivers-part time - Chauffeurs à temps partiel	No. - Nbre	8,534	151	30	393	379	1,760	2,243
Drivers-compensation - Chauffeurs-rémunération	\$	1,546,469,811	22,892,501	2,332,894	51,207,466	30,330,542	364,664,100	552,994,075
Drivers leased-full time - Chauffeurs loués à temps plein	No.	1,210	24	0	0	0	228	846
Drivers leased-part time - Chauffeurs loués à temps partiel	No.	458	12	0	12	6	126	236
Drivers leased-compensation - Chauffeurs loués-rémunération	\$	43,147,245	1,030,625	0	196,879	38,743	8,955,382	29,666,336
Drivers-total compensation - Chauffeurs-rémunération total	\$	1,589,617,056	23,923,126	2,332,894	51,404,345	30,369,285	373,619,482	582,860,411
Mechanics-full time - Mécaniciens à temps plein	No.	8,758	301	13	227	265	2,523	2,360
Mechanics-part time - Mécaniciens à temps partiel	No.	580	36	6	26	23	162	122
Mechanics-total compensation - Mécaniciens-rémunération total	\$	245,986,374	7,745,174	338,559	5,359,029	6,828,664	66,189,798	67,302,331
Other-full time - Autres à temps plein	No.	8,280	135	3	162	353	1,778	2,883
Other-part time - Autres à temps partiel	No.	1,233	9	3	31	40	247	602
Other-total compensation - Autres-rémunération total	\$	200,565,405	3,287,769	77,600	3,768,799	5,895,179	40,412,651	69,754,388
Total-full time - Total à temps plein	No.	73,295	1,342	125	2,419	1,890	18,224	26,282
Total-part time - Total à temps partiel	No.	10,805	208	39	462	448	2,295	3,203
Grand total-employées - Grand total employées	No.	84,100	1,550	164	2,881	2,338	20,518	29,485
Grand total-compensation - Grand total rémunération	\$	2,036,168,835	34,856,069	2,748,053	60,532,173	43,093,128	480,221,831	718,717,110
Average salary/employées - Traitement moyen des employées	\$	24,211	22,552	16,762	21,010	18,431	23,403	24,409
		Manitoba	Saskat-	Alberta	British Columbia	Yukon	N.W.T.	
			chewan		Colombie-Britannique			T. N.-D.
Firms reporting - Entreprises déclarantes	No. - Nbre	91	117	443	262	12	25	
Drivers-full time - Chauffeurs à temps plein	No.	1,334	2,159	6,659	6,575	26	103	
Drivers-part time - Chauffeurs à temps partiel	No.	398	463	1,432	1,209	4	72	
Drivers-compensation - Chauffeurs-rémunération	\$	37,798,595	64,966,063	207,164,978	207,647,824	761,742	3,689,031	
Drivers leased-full time - Chauffeurs loués à temps plein	No.	30	4	59	16	0	3	
Drivers leased-part time - Chauffeurs loués à temps partiel	No.	2	9	13	36	0	6	
Drivers leased-compensation - Chauffeurs loués-rémunération	\$	715,068	115,500	1,541,307	657,405	0	230,000	
Driver-total compensation - Chauffeurs-rémunération total	\$	38,513,663	65,081,563	208,706,285	208,305,229	781,742	3,819,031	
Mechanics-full time - Mécaniciens à temps plein	No.	160	280	1,159	1,438	6	26	
Mechanics-part time - Mécaniciens à temps partiel	No.	31	34	85	41	0	4	
Mechanics-total compensation - Mécaniciens-rémunération total	\$	4,087,012	7,140,686	35,588,308	44,253,843	230,000	822,970	
Other-full time - Autres à temps plein	No.	128	394	1,207	1,218	3	26	
Other-part time - Autres à temps partiel	No.	42	55	107	89	2	6	
Other-total compensation - Autres-rémunération total	\$	3,321,834	10,797,024	28,592,472	34,027,700	94,195	535,814	
Total-full time - Total à temps plein	No.	1,652	2,637	9,084	9,247	35	158	
Total-part time - Total à temps partiel	No.	473	561	1,547	1,375	6	88	
Grand total-employées - Grand total-employées	No.	2,125	3,398	10,731	10,622	41	246	
Grand total-compensation - Grand total-rémunération	\$	45,822,509	83,018,273	272,887,065	285,586,772	1,105,837	5,377,815	
Average salary/employées - Traitement moyen des employées	\$	21,610	24,431	25,428	26,960	26,974	21,861	

FUEL

The amount of fuel consumed by type of fuel and fuel costs are presented in figure 4.5.

The industry consumed 1.4 billion litres of fuel, of which 61% was diesel oil, 34.6% was gasoline, and 4.4% was propane.

The average fuel cost per litre varied from a high of 49.5 cents per litre in Newfoundland to a low of 39.0 cents per litre in Alberta.

It is interesting to note that 79% of the total propane consumption was consumed by carriers domiciled in Alberta and Ontario. Propane consumption in Ontario amounted to 34.5 million litres but only 2.6 million litres in Quebec. Eight provinces share 21% of all propane consumption.

DISTANCE TRAVELED

Figure 4.6 provides summary information about the distance travelled by private trucking fleets (broker operators excluded).

The total distance travelled by all power units was 3 458 245 660 km, of which Ontario-domiciled carriers represented 32.1%, Quebec domiciled carriers 20.8% and Alberta-based carriers 15.8%. Canadian domiciled carriers travelled 69.3 million km in the United States, which represents approximately 2% of the total vehicle kilometres travelled by Canadian carriers.

The average distance travelled per carrier was highest (1 476 561 km per year) for Saskatchewan domiciled carriers and lowest (630 883 km) for carriers domiciled in Prince Edward Island.

CARBURANT

La consommation de carburant, selon le genre de carburant et le coût, est indiquée à la figure 4.5.

Les entreprises de camionnage ont consommé 1.4 milliard de litres de carburant, dont 61% était du diesel, 34.6%, de l'essence, et 4.4%, du propane.

Le coût moyen du carburant par litre variait, allant de 49.5 cents le litre à Terre-Neuve à 39.0 cents le litre en Alberta.

Il est intéressant de noter que les transporteurs domiciliés en Alberta et en Ontario ont consommé 79% de la consommation totale de propane. L'Ontario a consommé 34.5 millions de litres de propane, comparativement à seulement 2.6 millions de litres pour le Québec. Huit provinces se sont partagées 21% du propane consommé.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 4.6 donne des renseignements sommaires sur la distance parcourue par les véhicules des transporteurs pour compte propre (chauffeurs contractants non compris).

L'ensemble des unités motorisées ont parcouru une distance totale de 3 458 245 660 km. Les unités de camionneurs domiciliés en Ontario ont parcouru 32.1% de cette distance, celles des entreprises du Québec, 20.8%, et celles de l'Alberta, 15.8%. Les entreprises domiciliées au Canada ont parcouru 69.3 millions de km aux États-Unis, ce qui représente environ 2% du nombre total de véhicules-kilomètres parcourus par les transporteurs canadiens.

Les entreprises domiciliées en Saskatchewan ont enregistré la plus longue distance moyenne parcourue par transporteur (1 476 561 km par année), et les camionneurs de l'Île-du-Prince-Édouard, la plus courte (630 883 km).

FIGURE 4.5**Private Trucking, 1984:****Fuel Consumption and Fuel Expenses by Province or Territory of Domicile****Cammionnage pour compte propre, 1984:****Consommation et dépenses de carburant, selon la province ou le territoire de domicile**

	Reporting Units Unités déclarantes	Gasoline	Diesel	Propane	Total	Fuel Cost Total Coût total du carburant
		Essence	Litres	Litres	Litres	\$
	No. - Nbre					
Newfoundland - Terre-Neuve	73	17 135 911	17 608 674	1 444	34 746 029	17,199,395
Prince Edward Island - Île-du- Prince-Édouard	21	1 022 968	1 916 660	0	2 939 628	1,339,114
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	218	20 566 719	25 297 834	933 761	46 798 314	21,907,162
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	91	12 946 003	21 186 009	844 184	34 976 196	16,105,511
Quebec - Québec	738	102 484 165	194 848 001	2 566 706	299 898 872	137,979,903
Ontario	863	141 434 828	356 081 476	34 462 566	531 978 870	221,616,156
Manitoba	91	14 738 084	22 897 675	2 564 321	40 200 080	16,443,830
Saskatchewan	117	22 777 048	29 104 779	1 184 528	53 066 355	21,469,236
Alberta	443	92 472 279	105 777 439	14 770 142	213 019 860	83,162,332
British Columbia - Colombie-Britannique	262	59 547 340	80 981 338	4 973 969	145 502 647	63,094,933
Yukon	12	594 298	553 685	0	1 147 983	577,489
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	25	1 807 326	4 154 253	12 566	5 974 145	3,121,808
Canada Total	2,954	487 526 969	860 407 823	62 314 187	1 410 248 979	604,016,869

FIGURE 4.6**Private Trucking, 1984:****Estimated Distance Travelled by Province or Territory of Domicile****Cammionnage pour compte propre, 1984:****Distance estimative parcourue, selon la province ou le territoire de domicile**

	Reporting Units Unités déclarantes	Distance Travelled Distance parcourue
	No. - Nbre	Km
Newfoundland - Terre-Neuve	73	89 967 562
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	21	13 248 556
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	218	141 008 148
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	91	102 524 664
Quebec - Québec	738	720 126 058
Ontario	863	1 112 636 622
Manitoba	91	95 138 972
Saskatchewan	117	172 757 702
Alberta	443	547 578 291
British Columbia - Colombie-Britannique	262	370 141 400
Yukon	12	5 978 672
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	25	17 789 358
United States - États-Unis		69 349 655
Total	2,954	3 458 245 660
Canada Total	2,954	3 388 896 005

EQUIPMENT OPERATED

Data presented in figure 4.7 describe in detail the types of equipment operated by private truckers. Private carriers own 95,453 trucks and lease another 5,529 for a total of 100,982 trucks. The majority (34%) are pickup trucks, 28% are vans and 14% are dump trucks. The industry also owns and leases 12,747 tractors, of which 80.4% are line-haul tractors.

Of 28,267 trailers operated, 48% are van trailers and 27% are rack and flatbed trailers. The rest are evenly distributed as tank, dump and other trailer types.

Leasing of equipment appears to be popular among Ontario-domiciled carriers (11% of the total), while only 3% of equipment is leased by carriers domiciled in Nova Scotia. At the national level, 7.3% of all equipment operated by private truckers is leased. It is interesting to note that the leasing of tractors and trailers is more prevalent than the leasing of straight trucks.

The tractor-to-trailer ratio varied from 2.6 for carriers domiciled in Saskatchewan and Ontario to 1.84 for Manitoba-based carriers. The higher ratio for Ontario- and Saskatchewan-based carriers might be explained by the extensive use of broker services by Saskatchewan-based carriers and the more prevalent purchase of piggy-back services by carriers domiciled in Ontario.

EQUIPMENT OPERATED, DISTANCE TRAVELED, AND FUEL CONSUMED

Figure 4.8 relates information about equipment operated to distances travelled and fuel consumed.

Of the bulk of fuel consumed by straight trucks, approximately 53% was gasoline; 39.7% was diesel oil and 7% was propane. The average distance travelled by gasoline-fuelled straight trucks was 23 109 km per year with an average fuel consumption rate of 31 L per 100 km. For diesel-fuelled trucks the corresponding numbers are 30 432 km per year and 42 L per 100 km, and for propane-fuelled trucks 24 982 km per year and 33 L per 100 km.

In contrast to straight trucks, approximately 98% of fuel consumed by road tractors was diesel oil. The average distance travelled by diesel-powered road tractors was 72 795 km per year and the average fuel consumption rate was 56 L per 100 km. Corresponding numbers for gasoline-fuelled tractors are 37 399 km per year and 59 L per 100 km, and for propane-fuelled tractors, 32 637 km per year and 72 L per 100 km. The high fuel consumption rate for propane-powered tractors is explained by the very specialized use of these vehicles. Specifically, a very large percentage of the few tractors which consume propane fuel are used for "yard switching" and not for line-haul transportation.

In conclusion, as might be expected, it can be stated that road tractors are travelling approximately twice as far annually as straight trucks and that the use of diesel fuel is more prevalent among tractors than straight trucks.

MATÉRIEL EN SERVICE

Les données de la figure 4.7 décrivent en détail le genre de matériel exploité par les transporteurs pour compte propre. Les entreprises de camionnage pour compte propre possèdent 95,453 camions et en louent 5,529; ils en exploitent donc en tout 100,982. La majorité de ces camions (34%) sont des camionnettes (pick-up), 28% sont des fourgons, et 14%, des camions à benne. Les entreprises possèdent et louent également 12,747 tracteurs routiers, dont 80.4% sont des tracteurs de longue distance.

Des 28,267 remorques exploitées, 48% sont des fourgons, et 27%, des camions à ridelles et à plate-forme. Le reste est réparti de façon équitable entre les citernes, les bennes et d'autres types de remorques.

La location de matériel semble très populaire chez les transporteurs domiciliés en Ontario (qui louent 11% de l'ensemble du matériel), tandis que seulement 3% des véhicules sont loués par les camionneurs de la Nouvelle-Écosse. Au niveau national, 7.3% de l'ensemble du matériel exploité par les camionneurs pour compte propre est loué. Il est intéressant de noter que la location de tracteurs routiers et de remorques est plus courante que la location de camions.

Le rapport entre le nombre de tracteurs et le nombre de remorques varie, allant de 2.6 pour les transporteurs domiciliés en Saskatchewan à 1.84 pour les camionneurs du Manitoba. Le rapport plus élevé attribué aux entreprises de l'Ontario et de la Saskatchewan peut s'expliquer par le fait que les transporteurs de la Saskatchewan ont beaucoup recours aux services de chauffeurs contractants et que les camionneurs de l'Ontario achètent davantage de services rail-route.

MATÉRIEL EN SERVICE, DISTANCE PARCOURUE ET CARBURANT CONSOMMÉ

La figure 4.8 établit un rapport entre d'une part, les données sur le matériel en service et d'autre part, la distance parcourue et le carburant consommé.

Du volume total de carburant consommé par les camions, la plus grande partie (environ 53%) était de l'essence, 39.7%, du diesel, et 7%, du propane. Les camions à essence ont parcouru en moyenne 23 109 km par année et ont consommé 31 L par 100 km. Les chiffres correspondants pour les camions diesel sont 30 432 km par année et 42 L par 100 km, et pour les camions au propane, 24 982 km par année et 33 L par 100 km.

Contrairement aux camions, 98% du carburant consommé par les tracteurs routiers était du diesel. Les tracteurs diesel ont parcouru en moyenne 72 795 km par année et ont consommé 56 L par 100 km. Les statistiques correspondantes pour les tracteurs à essence sont 37 399 km par année et 59 L par 100 km, et pour les tracteurs au propane, 32 637 km par année et 72 L par 100 km. Le taux élevé de consommation de carburant par les tracteurs au propane s'explique par l'utilisation très spécialisée de ces véhicules. Plus précisément, une très forte proportion de ces quelques tracteurs qui consomment du propane sont utilisés pour de très courts trajets et non pour de longues distances.

En conclusion, on peut affirmer, comme il fallait s'y attendre, que les tracteurs routiers parcourent environ deux fois plus de distance par année que les camions et que l'utilisation du diesel est plus fréquente chez les tracteurs que chez les camions.

FIGURE 4.7 Private Trucking, 1984: Equipment Operated

Cammionnage pour compte propre, 1984: Matériel en service

	Canada		Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New- Brunswick	Quebec		Ontario
			Terre- Neuve	Île-du- Prince Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	Québec	
	Number - Nombre								
Firms reporting - Entreprises déclarantes		2,954	73	21	218	91	738		863
Straight Trucks - Camions	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)
Van-Under 10,000 lbs. (4 540 kg) - Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	18,970	1,175	292	43	33	0	1,124	16	317
Van-Over 10,000 lbs. (4 540 kg) - Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	7,420	604	72	0	12	0	135	5	114
Rack and Flatbed - Plats et à ridelles	5,423	302	96	0	10	0	241	0	78
Tank - Citerne	2,938	221	130	0	4	0	143	0	49
Dump - A benne	14,178	132	392	0	20	0	361	2	468
Pick-ups - Pick-up	32,434	1,681	828	46	55	0	847	10	832
Others - Autres	14,090	1,414	349	0	107	0	892	54	610
Total	95,453	5,529	2,159	88	241	0	3,743	87	2,488
Tractors - Tracteurs									
Linehaul - De longue distance	8,582	1,667	134	0	37	0	342	21	230
City - De ville	2,245	253	17	0	2	0	49	0	23
Total	10,827	1,920	151	0	38	0	391	21	253
Trailers (semi and full) - Remorques et semi-remorques									
Van - Fourgons	11,450	2,168	80	2	18	0	148	2	251
Rack and Flatbed - Plats et à ridelles	7,189	507	140	0	21	0	375	40	150
Tank - Citerne	1,890	126	20	0	6	0	40	0	44
Dump - A benne	2,311	27	13	0	14	0	102	0	20
Others - Autres	2,352	147	31	0	7	0	48	1	47
Total	25,282	2,875	284	2	66	0	713	43	512
Grand Total - Total général	131,572	10,424	2,594	81	346	0	4,847	151	3,233
	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta		British Columbia			N.W.T.	
					Colombie- Britannique		Yukon	T. N.-O.	
Firms Reporting - Entreprises déclarantes	91	117	443	262	12	25			
Straight Trucks - Camions	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)
Van-Under 10,000 lbs. (4 540 kg) - Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	747	20	199	39	2,872	375	3,572	129	11
Van-Over 10,000 lbs. (4 540 kg) - Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	202	28	173	2	1,288	48	786	40	0
Rack and Flatbed - Plats et à ridelles	172	33	346	14	1,089	87	1,119	28	2
Tank - Citerne	193	43	177	8	531	20	227	2	8
Dump - A benne	272	2	680	2	1,491	15	2,529	5	7
Pick ups - Pick-up	891	10	2,018	66	8,716	672	4,242	179	110
Others - Autres	361	41	553	267	2,015	165	1,374	101	8
Total	2,838	177	4,147	388	18,002	1,383	13,849	484	146
Tractors - Tracteurs									
Linehaul - De longue distance	309	54	396	19	1,121	72	502	35	12
City - De ville	94	7	40	0	261	21	299	15	0
Total	403	61	436	19	1,382	83	801	50	12
Trailers (semi and full) - Remorques et semi-remorques									
Van - Fourgons	359	13	377	20	888	35	866	73	0
Rack and Flatbed - Plats et à ridelles	221	17	475	11	1,318	14	511	27	8
Tank - Citerne	30	0	127	0	313	0	153	4	6
Dump - A benne	71	0	99	0	453	15	61	0	1
Others - Autres	62	3	48	7	325	2	165	12	0
Total	743	33	1,126	38	3,287	56	1,758	116	15
Grand Total - Total général	3,984	271	5,708	455	22,681	1,542	16,405	850	173

(1) Owned - Possédés.

(2) Leased - Loués.

FIGURE 4.8

Private Trucking, 1984: Equipment Operated by Type of Fuel and Distance Travelled

Cammionnage pour compte propre, 1984: Matériel en service, distance parcourue et carburant consommé

Type of Fuel Genre de carburant	Number of units Nombre d'unités		Fuel Consumed carburat consommé	Estimated Distance Travelled Distance estimati- tive parcourue	Fuel/ Distance Carburant distance	TOTAL	
	Owned Possédées	Leased Louées				Litres	km
						L/100 km	km
Straight Trucks - Camions							
Gasoline - Essence	62,898	3,420	477 460 220	1 532 550 667	319		
Diesel	25,880	1,465	356 107 733	832 179 008	42		
Propane	6,675	644	61 559 987	182 844 289	33		
Total	95,453	5,529	895 127 940	2 547 573 964	35	487 526 969 860 407 823	1 549 417 82 1 724 939 162
Road Tractors - Tracteurs routiers							
Gasoline - Essence	433	18	10 066 749	16 867 162	59		
Diesel	10,366	1,898	504 300 090	892 760 154	56		
Propane	28	4	754 200	1 044 380	72		
Total	10,827	1,920	515 121 039	910 671 696	56	62 314 187 1 410 248 979	183 888 669 3 458 245 660

BROKER OPERATORS

Figure 4.9 provides information about the extent of utilization of broker services. Private truckers spent \$254 million (6.2%) of total operating expenses to purchase the services of broker operators. The average compensation per broker (both full and part time) was \$49,595.

These brokers travelled a total distance of 233 891 927 km and used 4,751 road tractors. The average distance travelled was 49 230 km per year. The average distance travelled and the average compensation of broker operators is somewhat unexpected when compared to the average utilization of carrier-owned road tractors (71 442 km per year). This finding is probably explained by the data shown in figure 4.1 which illustrate the use of broker services by local carriers where the average distance travelled was only 31 177 km per year.

It is also interesting to note that the average distance travelled by power units varies greatly from province to province. For example, the average is 88 612 km for Saskatchewan, 82 850 km for Manitoba, 74 242 km for British Columbia, 33 534 km for Alberta, 55 358 km for Ontario, 38 151 km for Quebec and only 27 680 km for Newfoundland. The corresponding compensation (income per broker operator) figures also vary greatly: for example \$128,966 for British Columbia, \$32,236 for Alberta and \$55,000 for Ontario. Brokers employed by Newfoundland-based carriers travel the lowest average annual distance but cost more than brokers travelling longer distances employed by carriers domiciled elsewhere. This is perhaps explained by the method of payment to broker operators. For example, Newfoundland-based carriers may not pay broker operators by distance travelled but rather by the "load", by the "trip" or by the hour.

CHAUFFEURS CONTRACTANTS

La figure 4.9 donne des renseignements sur l'étendue de l'utilisation des services de chauffeurs contractants. Les transporteurs pour compte propre ont consacré \$254 millions (6.2%) de leurs frais d'exploitation totaux à l'achat de services de chauffeurs contractants. La rémunération moyenne de ces derniers (qu'ils soient employés à plein temps ou à temps partiel) s'établissait à \$49,595.

Les chauffeurs contractants ont parcouru en tout 233 891 927 km et utilisé 4,751 tracteurs routiers. La distance moyenne parcourue était de 49 230 km par année. La distance moyenne parcourue et la rémunération moyenne des chauffeurs contractants sont quelque peu surprenantes, comparativement à l'utilisation moyenne des tracteurs routiers appartenant aux transporteurs (71 442 km par année). Ce résultat s'explique probablement par les données indiquées à la figure 4.1, qui illustre l'utilisation des services de chauffeurs contractants par les transporteurs locaux, qui n'ont parcouru en moyenne que 31 177 km par année.

Il est également intéressant de noter que la distance moyenne parcourue par les unités motorisées varie beaucoup d'une province à l'autre. Par exemple, la moyenne s'établit à 88 612 km pour la Saskatchewan, à 82 850 km pour le Manitoba, à 74 242 km pour la Colombie-Britannique, à 33 534 km pour l'Alberta, à 55 358 km pour l'Ontario, à 38 151 km pour le Québec et à seulement 27 680 km pour Terre-Neuve. La rémunération correspondante (c'est-à-dire le revenu par chauffeur contractant) varie aussi beaucoup: par exemple, les chauffeurs contractants de la Colombie-Britannique gagnent \$128,966, ceux de l'Alberta, \$32,236, et ceux de l'Ontario, \$55,000. Les chauffeurs contractants embauchés par les transporteurs de Terre-Neuve parcourent la plus courte distance annuelle moyenne, mais coûtent plus chers que les chauffeurs contractants parcourant de plus longues distances et travaillant pour les camionneurs domiciliés dans les autres provinces et territoires du pays. Cette observation peut s'expliquer par le mode de rémunération des chauffeurs contractants. Ainsi, il se peut que les transporteurs de Terre-Neuve ne paient pas les chauffeurs contractants selon la distance parcourue, mais plutôt en fonction de la "charge", en fonction du nombre de "voyages" ou à l'heure.

FIGURE 4.9 Private Trucking, 1984: Broker Operators by Province or Territory of Domicile

Cammionnage pour compte propre, 1984: Chauffeurs contractants selon la province ou le territoire de domicile

		Canada	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New- Brunswick	Quebec		
			Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario	
Number Full-time and Part-time Brokers - Chauffeurs contractants à temps plein et à temps partiel	No. - Nbre		5,113	68	10	128	76	1,492	1,397
Cost of Brokers Equipment - Coût du matériel des chauffeurs contractants	\$	253,578,949	4,138,258	90,896	6,128,391	2,096,644	61,280,229	76,835,649	
Tractors - Tracteurs									
Linehaul - De longue distance	No. - Nbre	4,164	68	10	121	76	1,305	1,227	
City - De ville	No. - Nbre	587	0	0	8	0	83	142	
Tractors Total Tracteurs	No. - Nbre	4,751	68	10	128	76	1,388	1,368	
Estimated Distance Travelled - Distance estimative parcourue									
Linehaul Tractors - Tracteurs de longue distance	Km	210 062 558	1 882 250	25 000	6 084 543	3 039 175	51 242 641	66 543 111	
City Tractors - Tracteurs de ville	Km	23 829 369	0	0	76 000	0	1 712 134	9 242 411	
Total Distance Travelled - Distance total parcourue	Km	233 891 927	1 882 250	25 000	6 160 543	3 039 175	52 954 775	75 785 522	
Avg. Distance Travelled per Equipment - Distance moyenne parcourue par unité	Km	49 230	27 680	2 500	47 756	39 989	38 151	55 358	
		Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia		N.W.T.		
							Yukon	T.N.-D.	
Number Full-time and Part-time Brokers - Chauffeurs contractants à temps plein et à temps partiel	No. - Nbre		136	321	1,140	330	0	15	
Cost of Brokers Equipment - Coût du matériel des chauffeurs contractants	\$	4,702,266	18,433,430	36,749,398	42,558,788	0	555,000		
Tractors - Tracteurs									
Linehaul - De longue distance	No. - Nbre	72	238	774	266	0	6		
City - De ville	No. - Nbre	66	51	166	69	0	2		
Tractors Total Tracteurs	No. - Nbre	138	280	940	335	0	8		
Estimated Distance Travelled - Distance estimative parcourue									
Linehaul Tractors - Tracteurs de longue distance	Km	9 893 400	24 340 008	23 220 996	23 286 434	0	505 000		
City Tractors - Tracteurs de ville	Km	1 540 000	1 357 577	8 301 441	1 584 806	0	15 000		
Total Distance Travelled - Distance total parcourue	Km	11 433 400	25 697 585	31 522 437	24 871 240	0	520 000		
Avg. Distance Travelled per Equipment - Distance moyenne parcourue par unité	Km	82 850	88 612	33 534	74 242	0	85 000		

INDUSTRY ACTIVITY

Figures 5.1 to 5.3 describe the output of the private trucking industry in terms of tonnes transported, tonne kilometres performed and numbers of trips made intraprovincially, interprovincially and internationally. The data illustrate the following points:

- 86.1% of the total tonnage of freight transported was carried within the province or territory of origin (Intraprovincial transport).
- 69.7% of the total tonne kilometres performed were intraprovincial.
- 87.6% of the total number of trips made were intraprovincial.
- Interprovincial truck transport was important only between the two most populous provinces, Ontario and Quebec. Between them, these two provinces represented 7.9% of total truck tonnage and 57.0% of the total extraprovincial truck tonnage.
- The average intraprovincial tonnes per trip varied from a high of 22.72 in Saskatchewan to a low of 12.52 in Prince Edward Island.
- Approximately 1.5 million tonnes of freight (2.7% of the total) originated in Canada and was destined for the United States; almost half of this tonnage originated in Ontario. Traffic from the United States to Canada amounted to 321 893 tonnes, of which 244 158 tonnes were destined for Ontario.

COMMODITIES TRANSPORTED

Figure 5.4 ranks according to tonnage the most important commodities transported by private truckers and shows the associated tonne kilometres performed. It is not surprising to note that the most important commodities, such as petroleum, food and food preparations, lumber, pulpwood, alcoholic and non-alcoholic beverages, were those transported by carriers associated with very specialized industry sectors.

The total tonnage carried was 58 million tonnes, of which 41.1% consisted of the 5 most important commodities and 61.1% consisted of the 10 most important commodities.

In terms of tonne kilometres, the top 5 commodities represented 36% of the total tonne-kilometres performed, and the top 10 commodities represented 50.6%.

Some interesting observations are as follows:

1. In terms of tonnage, non-alcoholic beverages was the third most important commodity. However, in terms of tonne kilometres it ranked fifth. This implies that this commodity was transported relatively shorter distances than some other high ranking commodities.
2. The above phenomenon is similarly observed for dairy products, lumber and timber, pulpwood, and sand and gravel.
3. On the other hand, some of the manufactured products such as bolts, nuts and nails, although not as important when ranked by tonnage, become more prominent in terms of tonne kilometres performed, implying a longer average length of haul.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

Les figures 5.1 à 5.3 décrivent le rendement du secteur du camionnage pour compte propre, évalué selon les tonnes transportées, les tonnes kilomètres parcourues et le nombre de voyages interprovinciaux et internationaux effectués. Les données illustrent les points suivants:

- 86.1% du nombre total de tonnes de marchandises ont été déplacées à l'intérieur de la province ou du territoire d'origine (transport intraprovincial).
- 69.7% du nombre total de tonnes kilomètres ont été parcourues à l'intérieur de la province ou du territoire d'origine.
- 87.6% du nombre total de voyages ont été effectués à l'intérieur de la province ou du territoire d'origine.
- Le transport interprovincial par camion n'a été important qu'entre les deux provinces les plus peuplées, c'est-à-dire l'Ontario et le Québec. Ces deux provinces représentent ensemble 7.9% du nombre total de tonnes de marchandises transportées par camion et 57.0% du nombre total de tonnes transportées à l'extérieur de la province d'origine.
- Le nombre moyen de tonnes par voyage intraprovincial variait, allant de 22.72 en Saskatchewan à 12.52 à l'Île-du-Prince-Édouard.
- Environ 1.5 million de tonnes de marchandises (soit 2.7% de l'ensemble) ont été transportées du Canada aux États-Unis; près de la moitié de ces produits provenaient de l'Ontario. En sens inverse, c'est-à-dire, des États-Unis au Canada, 321 893 tonnes de marchandises ont été transportées, dont 244 158 tonnes à destination de l'Ontario.

PRODUITS TRANSPORTÉS

La figure 5.4 indique le classement, établi selon le nombre de tonnes, des principaux produits transportés par les camionneurs pour compte propre et signale le nombre de tonnes kilomètres correspondants parcourus. Il n'est pas surprenant de constater que les principaux produits, comme le pétrole, les aliments et préparations alimentaires, le bois, le bois à pâte ainsi que les boissons alcooliques et non alcooliques, ont été transportés par des camionneurs travaillant pour des secteurs très spécialisés.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées équivaut à 58 millions de tonnes, dont 41.1% étaient constituées des cinq principaux produits, et 61%, des dix principaux produits transportés.

Les cinq principaux produits transportés représentaient 36% du nombre total de tonnes kilomètres parcourues, et les dix principaux produits, 50%.

Voici quelques observations intéressantes:

1. Selon le nombre de tonnes, les boissons non alcooliques constituaient le troisième principal produit. Toutefois, en tonnes kilomètres, elles se classaient au cinquième rang. Ce résultat indique que les boissons non alcooliques étaient déplacées sur des distances relativement plus courtes que certains autres principaux produits transportés.
2. Le même phénomène s'observe pour les produits laitiers, le bois de construction et de sciage, le bois à pâte ainsi que le sable, le gravier et la pierre brute.
3. Par ailleurs, même si certains produits fabriqués, comme les boulons, les écrous et les clous, ne se classaient pas parmi les principaux produits selon le nombre de tonnes transportées, ils se hissaient aux premiers rangs du classement établi selon le nombre de tonnes kilomètres parcourus, ce qui sous-entend des trajets d'une plus longue distance moyenne.

FIGURE 5.1 Private Trucking, 1984: Intercity Commodity Movements Total Tonnes for all Goods in Canada

Origin No.	Newfound- land	Prince Edward	Nova Scotia	New- Brunswick Island	Quebec	Ontario	Manitoba
	Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec		
Destination							
1 Newfoundland	607 874	0	13 169	0	898	0	0
2 Prince Edward Island	0	165 443	25 503	25 316	0	0	0
3 Nova Scotia	43 076	24 073	1 689 165	162 818	4 180	2 665	0
4 New Brunswick	10 721	20 820	99 509	1 873 863	20 463	20 169	0
5 Quebec	4 375	597	39 913	183 207	13 554 036	2 904 892	141
6 Ontario	3 027	1 978	17 796	22 999	1 696 538	22 558 128	39 805
7 Manitoba	0	0	0	0	0	80 561	974 158
8 Saskatchewan	0	0	0	0	0	889	4 282
9 Alberta	89	0	4 320	60	1 010	3 620	46 047
10 British Columbia	0	0	0	0	0	4 262	2 547
11 Yukon	0	0	0	0	0	0	0
12 Northwest Territories	0	0	0	0	0	0	0
13 Canada	568 162	212 811	1 888 375	2 268 263	15 343 918	25 819 344	1 072 751
14 United States	0	0	0	0	66 783	244 158	5 771

FIGURE 5.2 Private Trucking, 1984: Intercity Commodity Movements Total Tonne kilometres for all Goods in Canada

Origin No.	Newfound- land	Prince Edward	Nova Scotia	New- Brunswick Island	Quebec	Ontario	Manitoba
	Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec		
Destination							
1 Newfoundland	163 269 488	0	7 894 326	0	2 600 926	0	0
2 Prince Edward Island	0	17 720 517	7 788 928	7 254 083	0	0	0
3 Nova Scotia	27 380 190	4 866 240	310 197 167	52 842 146	5 249 596	5 039 273	0
4 New Brunswick	5 330 208	6 165 991	38 665 367	251 897 501	10 686 464	32 039 713	0
5 Quebec	7 467 499	655 593	47 819 543	78 051 568	2 313 199 170	713 666 167	341 444
6 Ontario	8 632 840	3 581 604	25 794 892	34 526 966	611 747 576	3 893 997 059	78 576 103
7 Manitoba	0	0	0	0	0	90 816 895	193 794 575
8 Saskatchewan	0	0	0	0	0	2 431 568	2 107 403
9 Alberta	565 211	0	21 647 360	275 880	3 801 220	12 428 436	60 032 475
10 British Columbia	0	0	0	0	0	22 439 660	6 248 968
11 Yukon	0	0	0	0	0	0	0
12 Northwest Territories	0	0	0	0	0	0	0
13 Canada	212 645 436	33 088 845	459 607 583	424 848 144	2 980 054 102	4 889 674 726	346 543 266
14 United States	0	0	0	0	32 788 150	216 815 855	5 442 298

FIGURE 5.3 Private Trucking, 1984: Intercity Commodity Movements Total Annual Trips for all Goods in Canada

Origin No.	Newfound- land	Prince Edward	Nova Scotia	New- Brunswick Island	Quebec	Ontario	Manitoba
	Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	Québec		
Destination							
1 Newfoundland	41,942	0	389	0	90	0	0
2 Prince Edward Island	0	13,218	2,177	2,274	0	0	0
3 Nova Scotia	1,320	4,541	118,083	8,291	115	145	0
4 New Brunswick	452	2,314	6,270	92,079	1,189	1,105	0
5 Quebec	200	147	1,659	6,183	625,057	119,830	82
6 Ontario	235	100	1,170	1,727	70,056	1,129,094	2,672
7 Manitoba	0	0	0	0	0	5,351	66,058
8 Saskatchewan	0	0	0	0	0	28	203
9 Alberta	5	0	217	4	67	272	2,000
10 British Columbia	0	0	0	0	0	280	156
11 Yukon	0	0	0	0	0	0	0
12 Northwest Territories	0	0	0	0	0	0	0
13 Canada	44,164	20,320	128,855	110,558	701,711	1,268,436	71,480
14 United States	0	0	0	0	5,137	13,331	309

FIGURE 5.1 Camionnage pour compte propre 1984: Nombre estimatif de tonnes transportées de la province ou territoire d'origine à la province ou territoire de destination

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia		Northwest Territories	United States	Total	Origine	No
		Colombie- Britannique	Yukon					
Destination								
0	0	0	0	0	0	621 941	Terre-Neuve	1
0	0	0	0	0	0	216 262	Île-du-Prince-Édouard	2
0	0	0	0	0	1 393	1 927 370	Nouvelle-Écosse	3
0	0	0	0	0	11 242	2 056 787	Nouveau-Brunswick	4
168	1 988	0	0	0	760 476	17 449 793	Québec	5
12 369	26 396	11 331	0	0	733 738	25 124 105	Ontario	6
49 330	21 633	3 091	799	0	35 143	1 164 715	Manitoba	7
165 110	34 521	1 741	0	0	1 885	2 208 428	Saskatchewan	8
165 662	4 498 669	219 466	6 792	31 733	2 592	4 968 050	Alberta	9
1 741	57 217	1 958 763	0	0	2 286	2 026 816	Colombie-Britannique	10
0	0	0	6 728	0	0	6 728	Yukon	11
0	0	0	0	5 077	0	5 077	Territoires du Nord-Ouest	12
2 383 105	4 642 584	2 196 678	14 318	36 810	1 548 755	58 087 875	Canada	13
725	2 160	2 286	0	0	0	321 883	États-Unis	14

FIGURE 5.2 Camionnage pour compte propre, 1984: Nombre estimatif des tonnes kilomètres parcourues de la province ou territoire d'origine à la province ou territoire de destination

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia		Northwest Territories	United States	Total	Origine	No
		Colombie- Britannique	Yukon					
Destination								
0	0	0	0	0	0	173 564 740	Terre-Neuve	1
0	0	0	0	0	0	32 763 528	Île-du-Prince-Édouard	2
0	0	0	0	0	676 998	406 251 610	Nouvelle-Écosse	3
0	0	0	0	0	8 470 509	353 235 753	Nouveau-Brunswick	4
503 099	8 042 795	0	0	0	394 320 111	3 564 066 989	Québec	5
35 334 292	75 756 113	54 262 123	0	0	498 811 655	5 322 171 223	Ontario	6
35 332 242	28 384 751	7 228 744	546 837	0	14 840 758	370 844 802	Manitoba	7
455 338 912	23 905 916	2 973 293	0	0	1 378 944	471 197 036	Saskatchewan	8
98 046 111	1 099 486 994	182 970 506	13 976 277	53 844 501	9 504 000	1 556 579 071	Alberta	9
2 973 293	61 456 156	383 444 260	0	0	4 957 790	481 530 126	Colombie-Britannique	10
0	0	0	538 252	0	0	538 252	Yukon	11
0	0	0	0	406 165	0	406 165	Territoires du Nord-Ouest	12
511 773 821	1 305 241 724	635 846 816	15 061 366	54 250 666	832 870 765	13 001 608 360	Canada	13
235 872	8 208 000	4 867 780	0	0	0	268 459 065	États-Unis	14

FIGURE 5.3 Camionnage pour compte propre 1984: Nombre estimatif de voyages de la province ou territoire d'origine à la province ou territoire de destination

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia		Northwest Territories	United States	Total	Origine	No
		Colombie- Britannique	Yukon					
Destination								
0	0	0	0	0	0	42 421	Terre-Neuve	1
0	0	0	0	0	0	17 569	Île-du-Prince-Édouard	2
0	0	0	0	0	145	132 540	Nouvelle-Écosse	3
0	0	0	0	0	359	103 778	Nouveau-Brunswick	4
30	147	0	0	0	24 638	777 973	Québec	5
730	819	678	0	0	35 432	1 242 713	Ontario	6
3 718	1 055	186	235	0	1 625	78 228	Manitoba	7
1 510	1 900	96	0	0	104	97 641	Saskatchewan	8
7 645	215 481	10 056	493	1 537	132	238 209	Alberta	9
96	3 297	145 279	0	0	112	149 220	Colombie-Britannique	10
0	0	0	163	0	0	163	Yukon	11
0	0	0	0	123	0	123	Territoires du Nord-Ouest	12
107 869	222 807	156 407	891	1 660	62 547	2 899 815	Canada	13
40	108	112	0	0	0	18 037	États-Unis	14

FIGURE 5.4

Estimated Tonnes and Tonne kilometres for the Movement of Major Commodities, 1984

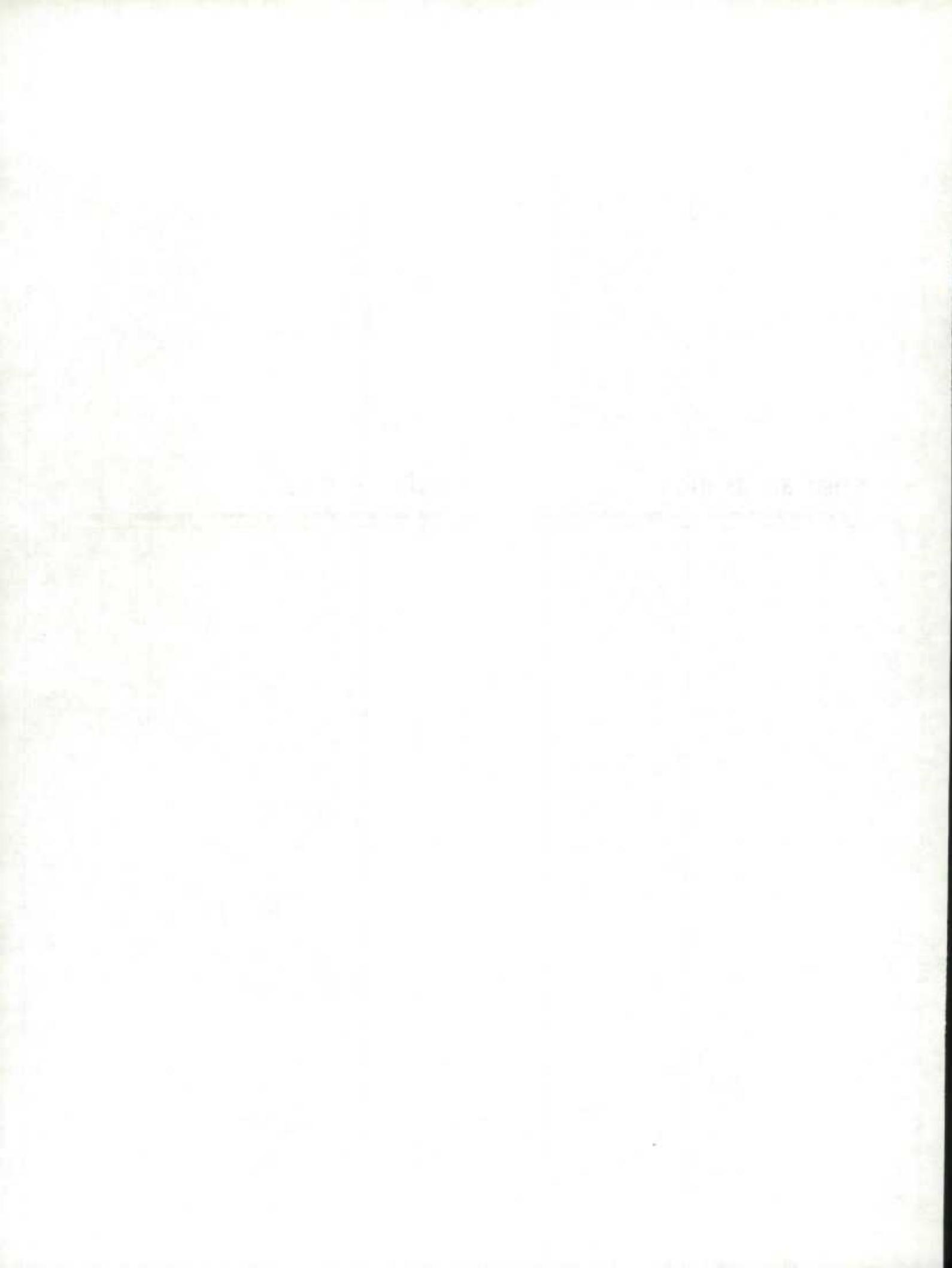
Nombre estimatif de tonnes et de tonnes kilomètres des principaux produits transportés, 1984

Private - Compte propre	Tonnes	Tonnes-km
Petroleum and coal products (1) - Dérivés du pétrole et de la houille (1)	9 157 051	1 391 832 602
Other food preparations - Autres préparations alimentaires	5 520 223	1 048 905 520
Non-alcoholic beverages - Boissons non alcoolisées	3 184 956	583 126 529
General freight - Fret général	3 019 316	1 167 081 816
Dairy products - Produits laitiers	2 996 199	506 890 451
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	2 705 653	722 534 203
Pulpwood (round wood) - Bois à pâte (bois rond)	2 366 386	290 974 237
Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées	2 348 602	590 620 079
Sand, gravel and crude stone - Sable, gravier et pierre brute	2 128 539	113 961 715
Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	2 075 231	160 160 144
Logs and bolts - Billots et billes	1 343 334	177 563 700
Other bakery products - Autres produits de boulangerie	1 297 706	278 446 636
Shipping and distribution containers and closures - Récipients conteneurs et fermetures livraison et distribution	1 291 344	333 361 774
Paper end-products - Produits finals en papier	1 200 755	412 118 202
Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	1 116 005	460 392 967
Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	798 180	279 315 948
Food, beverages and tobacco products machinery and equipment - Machines et matières industries aliments boissons et du tabac	772 084	264 777 948
Other waste and scrap materials - Autres déchets et rebuts	742 543	191 749 571
Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous, vis et quincaillerie de base	704 798	339 621 457
Castings and forgings, iron and steel - Moulages et forgeages, de fer et acier	619 185	195 679 883
Cereal grains, unmilled - Grains de céréales, non moulus	523 418	82 715 699
Vegetables, fresh or chilled - Légumes, frais ou réfrigérés	498 894	188 740 059
Chemical elements (except radioactive, ferrous and non-ferrous metals) - Éléments chimiques (sauf matériaux radioactifs, métaux ferreux et non ferreux)	465 979	122 389 102
Complete feed - Aliments complets	456 395	46 550 953
Other crude animal products, inedible - Autres produits bruts d'origine animale non comestible	391 960	74 593 317
Drilling, excavating, mining, oil and gas machinery - Machines à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétrole	389 905	101 682 025
Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques	385 320	124 873 268
Meat, fresh, chilled or frozen - Viande, fraîche, réfrigérée ou congélée	363 836	155 676 809
Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	363 673	97 645 798
Construction and maintenance machinery and equipment - Machines et matériel de construction et d'entretien	344 315	30 500 586
Poultry - Volaille	338 637	51 814 631
Chemical products, fertilizers and fertilizer materials - Produits chimiques, engrais et matériaux fertilisants	324 008	53 643 348
Miscellaneous equipment - Matériel divers	288 240	79 890 380
Paper for printing - Papier d'impression	281 469	122 709 522
Structural clay products and refractories - Produits d'argile de construction et matériaux réfractaires	280 849	43 957 370
Canned food, n.e.s. - Autres préparations alimentaires en boîtes	269 930	99 854 056
Newspapers - Journaux	268 126	34 472 386
Other crude wood materials - Autres matières de bois brutes	261 998	99 088 647
Plumbing fixtures and sanitary ware - Matériel de plomberie et articles sanitaires	231 570	17 640 960
Cereal grains and by-products processed for feed - Grains de céréales et sous-produits pour animaux	224 104	27 269 030
Auxiliary electronic equipment for internal combustion engines - Matières électriques auxiliaires de moteurs à combustion interne	204 500	11 154 500
Insulated wire and cable - Fils et câbles isolés	203 636	48 057 135
Iron ores, concentrates and scrap - Minéraux de fer, concentrés et ferraille	202 866	18 407 630
Synthetic rubber (inc. rubber comp. and reclaimed rubber) - Caoutchouc synthétique (compris comp. de caoutchouc et régénéré)	200 779	111 364 506
Sugar, molasses and syrups - Sucre, mélasse et sirops	200 050	56 256 833
Plastics basic shapes and forms - Profils et formes de base en matière plastique	197 781	184 018 929
Cereal grains, milled - Grains de céréales, moulus	186 239	37 537 248
Paperboard - Carton	178 409	47 627 969
Fish, whole (round) or dressed, fresh or chilled - Poissons entiers ou habillés, frais ou réfrigérés	155 802	34 674 633
Other service equipment - Autres matériel de service	153 080	31 176 130
Total weight for first 50 commodities - Poids total pour les 50 premiers produits	54 223 878	11 745 098 954
TOTAL WEIGHT FOR ALL COMMODITIES - POIDS TOTAL POUR TOUS LES PRODUITS	58 097 975	13 001 608 360

(1) Gasoline - SCC code 431 and Fuel oil - SCC code 432 are included in Petroleum and coal products - SCC code 439. - Essence - SCC code 431 et Mازوت - SCC code 432 sont inclus avec Dérivés du pétrole et de la houille - SCC code 439.

Special Studies

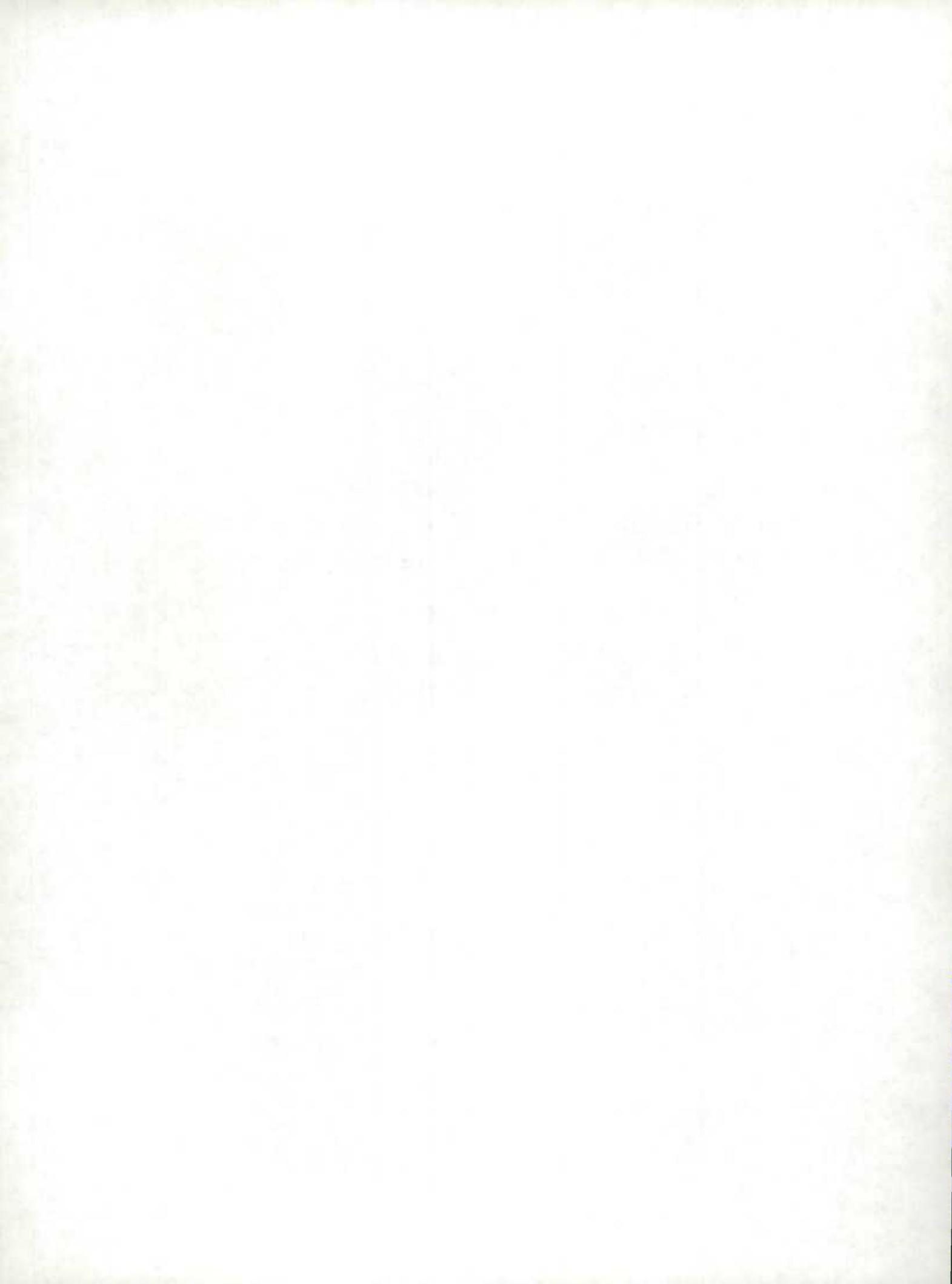
Études spéciales



A faint, grayscale photograph of a large truck cab, possibly a Kenworth, centered in the background of the slide. It appears to be a heavy-duty vocational model, likely used for long-haul transport.

The Long Distance Freight Transport Market

Le marché du camionnage de long parcours



INTRODUCTION

The objective of this analysis is to provide a comparison between for-hire and private trucking in the long-distance market where these two segments of the trucking industry may compete.

The data presented are based on the 1984 results of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, the For-hire Trucking Survey and the Trucking Activity Survey. These three surveys are described in the **Methods, Data Quality and Limitations** section on page 201.

For the purpose of this analysis observations were limited to those intercity motor carriers of freight (both for-hire and private) operating 15 or more vehicles: a restriction which permitted an analysis of comparative data for the for-hire and private carriers.

NUMBER OF CARRIERS AND SELECTED STATISTICS

As shown in figure 6.1, there were 1,128 for-hire carriers and 1,525 private carriers that met the requirements of the definitions applied for this analysis.

The distribution of carriers according to region of domicile was quite similar for both for-hire and private trucking, with the exception of the Atlantic provinces. Here, 14% of the private carriers were domiciled in the region, while only 8% of the for-hire carriers were based in the region.

The data describing "number of provinces or territories served" clearly indicate that private carriers were more involved in intraprovincial trucking than in extraprovincial trucking.

The majority of all carriers were incorporated companies. The different levels of government owned 4% of the private trucking firms.

INTRODUCTION

L'objectif de la présente analyse est d'établir une comparaison entre le secteur du camionnage pour compte d'autrui et celui du camionnage pour compte propre à l'intérieur du marché du transport de long parcours, où ces deux secteurs de l'industrie du camionnage peuvent être en concurrence.

Les données présentées sont fondées sur les résultats de 1984 de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement, de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et de l'enquête sur le camionnage. Ces trois enquêtes sont décrites dans la section **Méthode, qualité et limites des données**, à la page 201.

Aux fins de la présente analyse, les observations ont été limitées aux transporteurs interurbains (pour compte d'autrui et pour compte propre) exploitant 15 véhicules ou plus: cette restriction permet l'analyse de données comparées sur les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs pour compte propre.

NOMBRE DE TRANSPORTEURS ET CERTAINES STATISTIQUES

Comme le montre la figure 6.1, 1,128 transporteurs pour compte d'autrui et 1,525 camionneurs pour compte propre répondaient aux exigences des définitions appliquées à la présente analyse.

La répartition des transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre selon la région de domicile est très semblable, sauf dans les provinces de l'Atlantique; en effet, 14% des transporteurs pour compte propre étaient domiciliés dans cette région, tandis que seulement 8% des transporteurs pour compte d'autrui y avaient leur siège.

Les données décrivant le "nombre de provinces ou territoires desservis" indiquent clairement que les camionneurs pour compte propre pratiquaient davantage le camionnage intraprovincial que le camionnage extraprovincial.

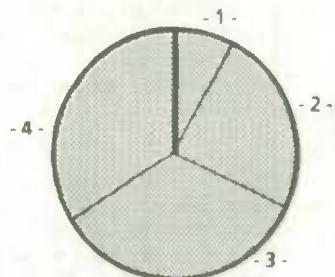
La majorité des transporteurs étaient des entreprises constituées en société. Les différents ordres d'administration publique possédaient 4% des entreprises de camionnage pour compte propre.

FIGURE 6.1

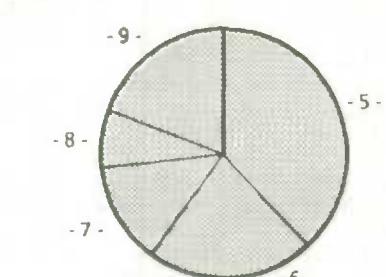
Long-distance For-hire and Private Carriers:
Number of Carriers and Selected Statistics, 1984

Transporteurs de long parcours pour compte d'autrui et pour compte propre:
Nombre de transporteurs et certaines statistiques, 1984

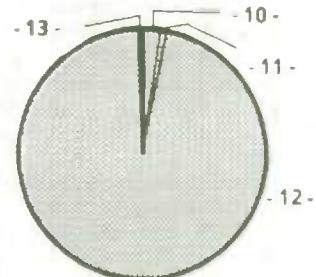
Province or Territory of Domicile
Province ou territoire de domicile



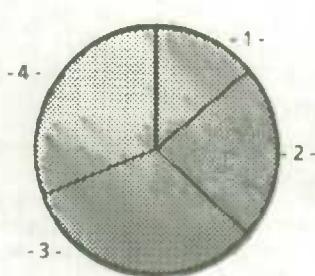
Number of Provinces/Territories Served
Nombre de provinces ou territoires desservis



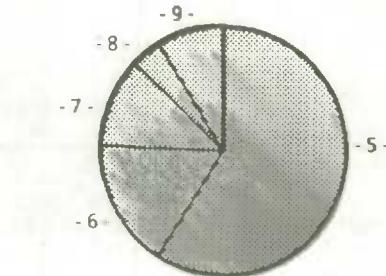
Type of Ownership
Genre de propriété



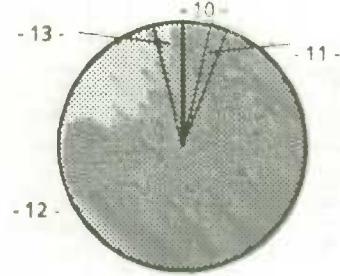
Province or Territory of Domicile
Province ou territoire de domicile



Number of Provinces/Territories Served
Nombre de provinces ou territoires desservis



Type of Ownership
Genre de propriété



		For-Hire Compte d'autrui		Private Compte propre	
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%	

Number of Carriers - Nombre de transporteurs

1,128 100 1,525 100

Province or Territory of Domicile - Province ou territoire de domicile

-1- Atlantic provinces - Provinces de l'Atlantique	92	8	217	14
-2- Quebec - Québec	267	24	343	23
-3- Ontario	386	34	490	32
-4- Western provinces and Territories - Provinces de l'Ouest et Territoires	383	34	475	31

Number of Provinces/Territories Served - Nombre de provinces ou territoires desservis

-5- One - Un	430	38	906	59
-6- Two - Deux	246	22	256	17
-7- Three - Trois	153	13	168	11
-8- Four - Quatre	74	7	62	4
-9- Five or more - Cinq ou plus	225	20	133	9

Type of Ownership - Genre de propriété

-10- Sole owner - Propriétaire unique	23	2	64	4
-11- Partnership - Partenaire	15	1	27	2
-12- Incorporated ⁽¹⁾ - Entreprise constituée en société ⁽¹⁾	1,079	96	1,374	90
-13- Other (e.g. government) - Autre (exemple administration publique)	11	1	60	4

(1) Some private trucking operations are separately incorporated and some are divisions of corporations whose principal activity is not trucking. Both are included as "Incorporated". Crown corporations are also included in this category. - Certaines entreprises de camionnage pour compte propre sont constituées séparément en société et d'autres sont des divisions de sociétés dont l'activité principale n'est pas le camionnage. Ces deux genres d'entreprise sont compris dans les "entreprises constituées en société". Les sociétés d'État ne font pas partie de cette dernière catégorie.

EQUIPMENT OPERATED

Total Equipment

The data relating to fleet (figure 6.2) clearly illustrate the principal difference in fleet composition between for-hire and private trucking. The main types of vehicles operated by for-hire carriers are tractors and trailers, while private truckers operated mainly straight trucks. Only 9% of the for-hire vehicle fleet consisted of straight trucks, whereas straight trucks represented 54% of the private trucking fleet. This difference in equipment operated might imply a difference in the volume of traffic carried and in the distances travelled.

The average number of vehicles operated per for-hire carrier was 99, and 44 per private carrier. Thus the average number of vehicles operated by a for-hire carrier was more than twice that for a private carrier, indicating the potential for economies of scale in for-hire trucking.

Straight Trucks

In total, private truckers operated more than three times the number of straight trucks than did for-hire truckers. On average, private carriers owned more than twice the number of straight trucks as did for-hire carriers. Leasing of trucks was not a popular alternative in either case.

Road Tractors

The number of road tractors operated reveals an important difference between for-hire and private trucking: the average for-hire carrier operated 2.7 times the number of road tractors as did private carriers. Few tractors were leased by for-hire carriers (7.1% of the total number of tractors on average), whereas 18.5% of road tractors operated by private truckers were leased. This difference in number of power units in the fleets implies that private truckers were more involved in short-distance transport than were for-hire carriers.

Trailers

In total, for-hire carriers operated more than three times the number of trailers as did private carriers. The average number of trailers owned by for-hire carriers was five times that of private truckers. The trailer-per-tractor ratio for the for-hire trucking sector was 2.85 and for private carriers was 2.26.

PLEASE NOTE: Private carriers using leased equipment exclusively were not included in the Trucking Activity Survey because they could not be identified from the motor vehicle registration files which were used to develop the survey universe. As a result, data presented in this analysis underestimate "true" values for private trucking.

MATÉRIEL EN SERVICE

Matériel

Les données sur les parcs de véhicules (figure 6.2) illustrent clairement la principale différence entre les parcs de véhicules des entreprises pour compte d'autrui et de celles pour compte propre. Les camionneurs pour compte d'autrui exploitaient principalement des tracteurs et des remorques, tandis que les camionneurs pour compte propre utilisaient surtout des camions. Seulement 9% du parc de véhicules des transporteurs pour compte d'autrui était constitué de camions, qui par ailleurs représentaient 54% du parc de véhicules des entreprises pour compte propre. Cette différence sur le plan du matériel en service laisse supposer une différence dans le volume de marchandises transportées et dans la distance parcourue.

En moyenne, les transporteurs pour compte d'autrui exploitaient 99 véhicules et les transporteurs pour compte propre, 44. Le nombre moyen de véhicules exploités par un transporteur pour compte d'autrui était donc deux fois plus élevé que le nombre de véhicules utilisés par un camionneur pour compte propre, ce qui indique que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui pouvaient réaliser des économies d'échelle.

Camions

En tout, les camionneurs pour compte propre exploitaient trois fois plus de camions que les transporteurs pour compte d'autrui. En moyenne, les transporteurs pour compte propre possédaient au-delà de deux fois plus de camions que les entreprises pour compte d'autrui. La location de camions n'intéressait pas tellement les entreprises des deux secteurs.

Tracteurs routiers

Le nombre de tracteurs routiers exploités révèle une différence importante entre les entreprises pour compte d'autrui et celles pour compte propre: le transporteur pour compte d'autrui type exploitait 2.7 fois plus de tracteurs routiers que le transporteur pour compte propre. Les entreprises pour compte d'autrui ont loué très peu de tracteurs (en moyenne 7.1% du nombre total de tracteurs), tandis que 18.5% des tracteurs routiers exploités par les camionneurs pour compte propre étaient loués. Cette différence dans le nombre d'unités motorisées à l'intérieur des parcs de véhicules laisse supposer que les transporteurs pour compte propre ont effectué davantage de trajets de courte distance que les transporteurs pour compte d'autrui.

Remorques

Dans l'ensemble, les transporteurs pour compte d'autrui ont exploité au-delà de trois fois plus de remorques que les camionneurs pour compte propre. En moyenne, les entreprises pour compte d'autrui possédaient cinq fois plus de remorques que les camionneurs pour compte propre. Le rapport entre le nombre de remorques et le nombre de tracteurs s'établissait à 2.85 dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui et à 2.26 dans le secteur du camionnage pour compte propre.

VEUILLEZ NOTER: Les camionneurs pour compte propre n'utilisant que du matériel loué ne faisaient pas partie de l'enquête sur le camionnage parce qu'ils ne pouvaient être identifiés au moyen des dossiers d'immatriculation des véhicules, qui ont servi à établir l'univers de l'enquête. Par conséquent, les données de la présente analyse sous-estiment les valeurs "réelles" liées au camionnage pour compte propre.

FIGURE 6.2

**Long-distance For-hire and Private Carriers:
Equipment Operated, 1984**

**Transporteurs de long parcours pour compte d'autrui et pour compte propre:
matériel en service, 1984**

	For-hire - Compte d'autrui		Private - Compte propre	
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Total vehicles operated - Nombre total de véhicules exploités	111,691	100	68,058	100
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	99		44	
Total vehicles owned - Nombre total de véhicules possédés	104,180	93	60,347	89
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	93		40	
Total vehicles leased - Nombre total de véhicules loués	7,511	7	7,711	11
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	7		5	
Straight Trucks owned - Camions possédés	10,246	9	33,613	49
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	9		22	
Straight Trucks leased - Camions loués	284	..	3,151	5
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	0		2	
Road Tractors owned - Tracteurs routiers possédés	24,420	22	7,816	11
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	22		5	
Road Tractors leased - Tracteurs routiers loués	1,862	2	1,779	3
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	2		1	
Trailers owned - Remorques possédées	69,514	62	18,918	28
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	62		12	
Trailers leased - Remorques louées	5,365	5	2,781	4
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	5		2	
Total vehicles operated - Nombre total de véhicules exploités	111,691	100	68,058	100
Average number per carrier - Nombre moyen par transporteur	99		44	

DISTANCE TRAVELED

Figure 6.3 provides data concerning distances travelled. In total, private carriers travelled 1.9 billion kilometres and for-hire carriers travelled 3.9 billion kilometres. The average annual distance travelled per carrier was 3.46 million kilometres per for-hire carrier and 1.25 million kilometres per private carrier.

In total, straight trucks operated by private carriers travelled more than twice the distance of those operated by for-hire carriers. The opposite was true for road tractors. On average, trucks and tractors operated by private truckers travelled shorter annual distances than those operated by for-hire carriers. Therefore, if average annual distance travelled is applied as a measure of utilization, it may be concluded that private carriers utilized their equipment less intensively than did for-hire carriers.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 6.3 offre des données sur la distance parcourue. En tout, les transporteurs pour compte propre ont parcouru 1.9 milliard de kilomètres, et les camionneurs pour compte d'autrui, 3.9 milliards. La distance annuelle moyenne parcourue par un transporteur pour compte d'autrui totalisait 3.46 millions de kilomètres, comparativement à 1.25 million de kilomètres dans le cas des camionneurs pour compte propre.

Dans l'ensemble, les camions exploités par les transporteurs pour compte propre ont parcouru deux fois plus de distance que ceux utilisés par les entreprises pour compte d'autrui. Les statistiques correspondantes pour les tracteurs routiers sont tout à fait contraires. En moyenne, les camions et les tracteurs exploités par les camionneurs pour compte propre ont parcouru de plus courtes distances annuelles que ceux utilisés par les transporteurs pour compte d'autrui. Par conséquent, si la distance annuelle moyenne parcourue sert à mesurer l'utilisation, on peut conclure que les camionneurs pour compte propre ont moins utilisé leur matériel que les transporteurs pour compte d'autrui.

FIGURE 6.3**Long-distance For-hire and Private Carriers:****Distance Travelled by Power Units, 1984****Transporteurs de long parcours pour compte d'autrui et pour compte propre:
distance parcourue par unité motorisée, 1984**

	For-hire - Compte d'autrui		Private - Compte propre	
	No. - Nbre	%	No. - Nbre	%
Total distance travelled by Power Units (millions of km) Distance totale parcourue par les unités motorisées (millions de km)	3 900	100	1 900	100
Total distance travelled by Straight Trucks (millions of km) Distance totale parcourue par les camions (millions de km)	500	13	1 100	58
Average distance travelled by Straight Trucks (km) Distance moyenne parcourue par les camions (km)	47 483		29 920	
Total distance travelled by Road Tractors (millions of km) Distance totale parcourue par les tracteurs routiers (millions de km)	3 400	87	790	42
Average distance travelled by Road Tractors (km) Distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers (km)	129 366		101 075	

OPERATING EXPENSES**Fuel Cost**

For-hire and private carriers spent \$520 million and \$350 million respectively on fuel, as shown in figure 6.4. For-hire carriers spent \$0.13 per kilometre, or \$0.05 less than private carriers. The fact that private carriers used more gasoline-powered vehicles than diesel-powered vehicles and operated them over shorter distances might explain the difference.

Average Salary per Driver

The average salary paid to drivers employed by the two types of carriers was not significantly different.

Maintenance Expenses

The difference between the maintenance expenses per piece of equipment paid by for-hire carriers and private carriers is not considered to be statistically significant even when the difference in fleet composition is taken into consideration.

Broker Operator Expenses

For-hire carriers spent more than seven times the amount spent by private truckers for the services of broker operators. Furthermore, for-hire carriers spent 18.9% of total operating expenses for the purchase of such services while the corresponding figure for private carriers was only 6.7%.

Vehicle Rental Costs

The difference between the amount spent on average for vehicle rental by the two groups is not considered to be significant, and may perhaps be explained by the more extensive use made by private carriers of leased tractor-trailer combinations.

FRAIS D'EXPLOITATION**Coût du carburant**

Comme le montre la figure 6.4, les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre ont consacré respectivement \$520 millions et \$350 millions à l'achat de carburant. Les camionneurs pour compte d'autrui ont payé \$0.13 le kilomètre, soit \$0.05 de moins que les entreprises pour compte propre. Le fait que les transporteurs pour compte propre ont utilisé un plus grand nombre de véhicules à essence que de véhicules diesel et qu'ils ont parcouru de plus courtes distances peut expliquer cette différence.

Traitement moyen par chauffeur

Il n'y a pas de différence importante entre le salaire moyen versé aux chauffeurs par les transporteurs pour compte d'autrui et par les entreprises pour compte propre.

Frais d'entretien

La différence entre les frais d'entretien par pièce d'équipement payés par les transporteurs pour compte propre et par les entreprises pour compte d'autrui n'est pas considérée comme statistiquement significative, même si la différence dans la composition du parc de véhicules doit être prise en considération.

Frais des chauffeurs contractants

Les transporteurs pour compte d'autrui dépensent au-delà de sept fois plus d'argent que les camionneurs pour compte propre pour acheter les services de chauffeurs contractants. De plus, les transporteurs pour compte d'autrui consacrent 18.9% de leurs frais d'exploitation totaux à l'achat de tels services, comparativement à seulement 6.7% pour les entreprises pour compte propre.

Coût de location des véhicules

La différence entre le montant que consacrent en moyenne les deux groupes à la location de véhicules n'est pas considérée comme significative et peut s'expliquer par le fait que les transporteurs pour compte propre utilisent davantage de remorques et de tracteurs loués.

Insurance and Licence Costs

On average, for-hire carriers spent 64% more on insurance and license costs than did private carriers, probably because of the difference in fleet compositions in the two groups.

Total Operating Expenses per Vehicle

The average cost of operating a for-hire vehicle was \$47,452, approximately \$17,000 higher than the cost to private carriers. This higher operating cost may be explained by the following factors:

- Fleet composition: for-hire carriers used more tractor-trailer combinations than did private carriers.
- Fleet utilization: the average annual distance travelled per vehicle was higher for vehicles operated by for-hire truckers than for those operated by private truckers.
- Other cost variables: some costs which could not be directly allocated to the trucking operation (such as overhead expenses) were excluded from the total operating expenses of some private carriers.

Total Operating Expenses per Carrier

Total operating expenses of the 1,128 for-hire carriers amounted to \$5.3 billion, or \$4.6 million per carrier. The 1,525 private carriers spent a total of \$2.1 billion or \$1.3 million per carrier. This demonstrates that the average size of a private trucking operation was significantly smaller than the average for-hire trucking firm.

Operating Expenses per Vehicle-kilometre

The operating cost was \$1.36 per for-hire vehicle-kilometre, and \$1.11 per private trucking vehicle-kilometre. This difference of \$0.25 is due chiefly to two factors, different fleet mix and different fleet utilization. In addition, it should be noted that some head office and other expenses not directly related to private trucking operations were excluded from the private trucking data. This resulted in a slight underestimation of private trucking cost figures.

Assurances et permis d'exploitation

En moyenne, les dépenses des transporteurs pour compte d'autrui au titre des assurances et des permis d'exploitation sont supérieures de 64% aux frais correspondants des entreprises pour compte propre, probablement en raison de la différence dans la composition des parcs de véhicules des deux groupes.

Frais d'exploitation totaux par véhicule

Le coût moyen d'exploitation d'un véhicule d'une entreprise pour compte d'autrui totalisait \$47,452, soit environ \$17,000 de plus que l'exploitation d'un véhicule d'un transporteur pour compte propre. Le coût d'exploitation plus élevé peut s'expliquer par les facteurs suivants:

- Composition du parc de véhicules: les camionneurs pour compte d'autrui ont utilisé plus souvent des tracteurs et des remorques que les transporteurs pour compte propre.
- Utilisation du parc de véhicules: la distance annuelle moyenne parcourue par les véhicules exploités par des transporteurs pour compte d'autrui était supérieure à celle des véhicules des entreprises pour compte propre.
- Autres variables du coût: certains frais ne pouvant être attribués directement au camionnage (comme les frais généraux) ont été exclus des frais d'exploitation totaux de certains transporteurs pour compte propre.

Frais d'exploitation totaux par transporteur

Les frais d'exploitation totaux des 1,128 transporteurs pour compte d'autrui totalisaient \$5.3 milliards, soit \$4.6 millions par transporteur. Les 1,525 transporteurs pour compte propre ont dépensé en tout \$2.1 milliards ou \$1.3 million par transporteur. Ces chiffres montrent que la taille moyenne d'une entreprise de camionnage pour compte propre était beaucoup plus petite que celle d'une entreprise de camionnage pour compte d'autrui.

Frais d'exploitation par véhicule-kilomètre

Les frais d'exploitation des entreprises pour compte d'autrui totalisaient \$1.36 par véhicule-kilomètre, et ceux des transporteurs pour compte propre, \$1.11 par véhicule-kilomètre. La différence de \$0.25 s'explique principalement par deux facteurs: la composition différente du parc de véhicules et l'utilisation différente de celui-ci. De plus, il faut noter que certains frais du siège social et d'autres dépenses non directement liées au camionnage pour compte propre ont été exclues des données sur le camionnage pour compte propre. Cette mesure a entraîné une légère sous-estimation des frais de camionnage des entreprises pour compte propre.

FIGURE 6.4

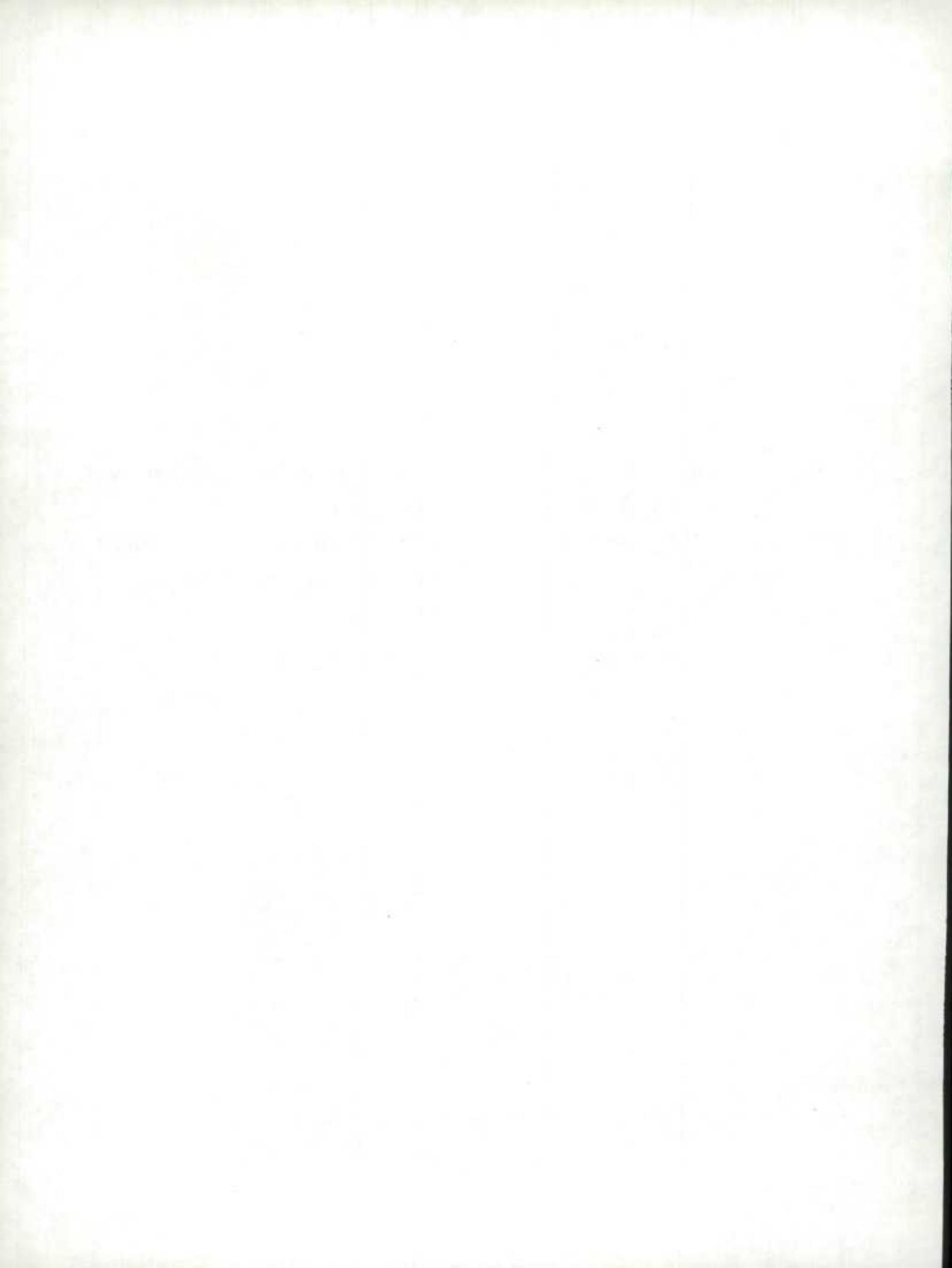
Long-distance For-hire and Private Carriers: Operating Expenses, 1984

Transporteurs de long parcours pour compte d'autrui et pour compte propre: Frais d'exploitation, 1984

Fuel Carburant		For-hire Compte d'autrui	Private Compte propre
Total fuel cost - Coût total du carburant	Millions \$	520	350
Fuel cost per km - Coût du carburant par km	\$	0.13	0.18
Average salary per driver - Traitement moyen par chauffeur	\$	27,435	26,065
Maintenance cost per piece of equipment - Frais d'entretien par pièce d'équipement	\$	4,566	4,848
Broker operators' expenses - Frais des chauffeurs contractants	Millions \$	1,000	140
Rental cost per vehicle rented - Coût de location par véhicule loué	\$	9,458	11,103
Insurance and license cost per vehicle owned - Coût des assurances et des permis d'exploitation par véhicule possédé	\$	1,536	934
Total operating expenses - Frais d'exploitation totaux	Billions - Milliards \$	5.3	2.1
Total operating expenses per piece of equipment - Frais d'exploitation totaux par pièce d'équipement	\$	47,452	30,856
Total operating expenses per Carrier - Frais d'exploitation totaux par transporteur	Millions \$	4.6	1.3
Total operating expenses per Vehicle-km - Frais d'exploitation totaux par véhicule-km	\$	1.36	1.11

**International
Activity of For-hire
Trucking Companies
Domiciled in
Canada**

**Activités internationales
des entreprises de
camionnage pour compte
d'autrui domiciliées au
Canada**



INTRODUCTION

The deregulation of the transportation industry in the United States in the late 1970's and recent deregulation proposals for the Canadian transportation industry have led to an increased demand for information about international truck transport. In response to this demand, a special survey was conducted by the Transportation Division of Statistics Canada with the objective of collecting data on the characteristics of international movement by Canadian-domiciled for-hire trucking companies during fiscal years 1983 and 1984. This survey was financed by Transport Canada, and was designed jointly by Statistics Canada, Transport Canada and the Canadian Trucking Association. This survey was a pilot project and results should be treated with caution.

A special supplementary questionnaire, International Movements by Trucks 1983 and 1984, was attached to the 1984 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey form and sent to those for-hire trucking companies which were known to be involved in international truck transport. The responses received were verified and edited, missing data were estimated and tabulations were created. The data presented in this report are based on the findings of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey and the special attachment.

SURVEY COVERAGE AND DATA QUALITY

The intention of the special survey was to collect data from a number of firms representing approximately 90% of the total international revenue generated by the Canadian-domiciled for-hire trucking industry as measured by the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (MCF) of the previous year. The 90% coverage was selected for resource and practical considerations: although many small carriers were involved in international trucking, the revenue generated was small and expensive to collect.

The results of the special survey represented only 62% at the Canada level of international revenues due to the specific nature of the information requested and the difficulty, and in some cases the impossibility, for some companies to provide the information requested. The representation is illustrated in figures 7.1 and 7.2.

An important factor to bear in mind when interpreting the results is that there was a bias toward surveying large carriers as opposed to small ones. This resulted in survey coverage which was lower in terms of numbers of respondents than in terms of international trucking revenue.

A detailed description of the survey is provided in the **Methods, Data Quality and Limitations** section on page 201 of this publication. Relevant definitions are provided in the Glossary of Terms.

INTRODUCTION

La déréglementation de l'industrie du transport aux États-Unis à la fin des années 70 et les récentes propositions dans ce sens au Canada ont fait croître la demande en renseignements sur le camionnage international. Pour répondre à cette demande, la Division des transports de Statistique Canada a mené une enquête spéciale en vue de recueillir des données sur les caractéristiques des mouvements internationaux effectués par les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada au cours des années financières 1983 et 1984. L'enquête, subventionnée par Transports Canada, a été conçue conjointement par Statistique Canada, Transports Canada et l'Association canadienne du camionnage. L'enquête ne représentant qu'un projet pilote, les résultats devraient être utilisés avec prudence.

Un questionnaire supplémentaire spécial, Mouvements internationaux par camion 1983 et 1984, accompagnait le questionnaire de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement et a été envoyé à tous les transporteurs pour compte d'autrui qui, selon nos dossiers, offraient des services internationaux de camionnage. Les réponses reçues ont été vérifiées et contrôlées, les données manquantes, estimées et les totalisations, établies. Les données mentionnées dans le présent rapport sont fondées sur les résultats de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement et sur l'enquête spéciale supplémentaire.

COUVERTURE DE L'ENQUÊTE ET QUALITÉ DES DONNÉES

L'enquête spéciale visait à recueillir des données auprès d'un certain nombre d'entreprises touchant environ 90% des recettes tirées des voyages internationaux des entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada et évaluées d'après l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement (ETRM) de l'année précédente. La couverture de 90% a été retenue pour des raisons de ressources et de considérations pratiques: bien que de nombreux petits transporteurs effectuent des voyages internationaux, les recettes qu'ils en tirent sont faibles et les frais de collecte de ces données sont très élevés.

Les résultats de l'enquête spéciale ne représentent que 62% de la somme des recettes tirées des voyages internationaux par les transporteurs canadiens, en raison de la nature précise des renseignements demandés et de la difficulté et parfois de l'impossibilité, pour certaines entreprises, de fournir les renseignements requis. Les résultats sont indiqués aux figures 7.1 et 7.2.

Lorsqu'on interprète les résultats, il faut tenir compte d'un facteur important: l'enquête menée auprès de grands transporteurs, sans tenir compte des petits transporteurs, a biaisé les résultats. Par conséquent, l'enquête couvrait un plus petit nombre de répondants, mais un montant plus élevé de recettes tirées des voyages internationaux.

La section **Méthode, qualité et limites des données**, à la page 201 de la présente publication, donne une description détaillée de l'enquête. Les définitions pertinentes sont données dans le glossaire.

FIGURE 7.1

International Revenue of Canadian-domiciled For-hire Carriers, 1983
Recettes des voyages internationaux par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada, 1983

Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile	Companies Surveyed Entreprises interviewées		International Revenue Recettes des voyages internationaux	
	Number Nombre	Percentage of MCF ⁽¹⁾ En pourcentage de l'ETRM ⁽¹⁾	Surveyed (\$) Interviewées (\$)	Percentage of MCF ⁽²⁾ En pourcentage de l'ETRM ⁽²⁾
Atlantic - Atlantique	11	16.9	14,782,998	52.3
Quebec - Québec	27	18.6	45,331,183	60.9
Ontario	67	25.5	262,523,200	60.6
Manitoba and Saskatchewan - Manitoba et Saskatchewan	11	15.7	23,006,587	53.2
Alberta	11	15.5	50,117,704	93.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britanique et les Territoires	12	14.0	35,075,286	54.4
Canada	139	19.9	430,836,958	61.8

FIGURE 7.2

International Revenue of Canadian Domiciled For-hire Carriers, 1984
Recettes des voyages internationaux par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada, 1984

Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile	Companies Surveyed Entreprises interviewées		International Revenue Recettes des voyages internationaux	
	Number Nombre	Percentage of MCF ⁽¹⁾ En pourcentage de l'ETRM ⁽¹⁾	Surveyed (\$) Interviewées (\$)	Percentage of MCF ⁽²⁾ En pourcentage de l'ETRM ⁽²⁾
Atlantic - Atlantique	16	21.9	25,659,188	80.9
Quebec - Québec	35	17.3	57,860,759	56.4
Ontario	78	28.6	315,064,338	61.2
Manitoba and Saskatchewan - Manitoba et Saskatchewan	13	16.3	32,116,382	56.1
Alberta	13	17.3	67,682,720	95.9
British Columbia and Territories - Colombie-Britanique et les Territoires	16	16.2	42,724,264	48.4
Canada	161	20.0	541,107,651	62.6

(1) Number of companies surveyed by International Truck Movements Survey as a percentage of all companies reporting international activity to Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (MCF). - Nombre d'entreprises interviewées au moyen de l'enquête sur les mouvements internationaux par camion en pourcentage de l'ensemble des entreprises déclarant des activités internationales dans le cadre de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement (ETRM).

(2) International revenue of companies surveyed by International Truck Movements Survey as a percentage of all international revenue reported on Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers (MCF). - Recettes des voyages internationaux des entreprises couvertes par l'enquête sur les mouvements internationaux par camion en pourcentage de l'ensemble des entreprises déclarant des activités internationales dans le cadre de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement (ETRM).

SUMMARY OF FINDINGS

The major findings of the special study of international activity are listed below. The coverage and quality constraints previously described must be kept in mind when interpreting these results.

- The Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey data for 1983 showed that the amount of international revenue earned by Canadian for-hire carriers was \$697,526,588 representing 12.1% of total operating revenues. For 1984, international revenue earned was \$864,851,001 or 12.8% of total operating revenues.
- The highest amount of international revenue was generated by carriers domiciled in Ontario: as shown in figure 7.3, the \$514 million earned in 1984 by carriers domiciled in Ontario represented 59.5% of the total \$865 million earned by all Canadian-domiciled carriers. In this same province, the percentage of the total operating revenue earned from international trucking was 18.6% (figure 7.4).
- More international revenue of Canadian-domiciled carriers was earned from trips originating in Canada and destined for the United States than from trips originating in the United States and destined for Canada (Figure 7.5).
- More than 90% of the power units used for international transport travelled more than 8 000 km annually in the United States.
- More than 80% of international trips were for distances of more than 200 km in the United States (Figure 7.10).
- The majority of the international trips represented truckload trips (Figure 7.11).

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

Les principaux résultats de l'enquête spéciale sur les activités internationales des transporteurs sont énumérés ci-dessus. Aux fins de l'interprétation des résultats, il faut tenir compte des restrictions liées à la couverture et à la qualité des données décrites auparavant.

- Les données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1983 ont indiqué que les transporteurs canadiens pour compte d'autrui ont tiré des voyages internationaux un revenu de \$697,526,588, soit 12.1% de leurs recettes d'exploitation totales. En 1984, ces recettes s'élevaient à \$864,851,001, ou 12.8% des recettes d'exploitation totales.
- Ce sont les transporteurs domiciliés en Ontario qui ont tiré des voyages internationaux les recettes les plus élevées: comme le montre la figure 7.3, les transporteurs de l'Ontario ont touché \$514 millions en 1984, soit 59.5% du montant global de \$865 millions qu'ont touché l'ensemble des transporteurs domiciliés au Canada. En Ontario, les recettes engendrées par les voyages internationaux constituaient 18.6% des recettes d'exploitation totales (figure 7.4).
- Les recettes des voyages internationaux effectués par les transporteurs domiciliés au Canada provenaient, dans une plus forte proportion, des voyages effectués à partir du Canada à destination des États-Unis plutôt que des voyages à partir des États-Unis à destination du Canada (figure 7.5).
- Plus de 90% des unités motorisées utilisées pour les voyages internationaux ont parcouru plus de 8,000 kilomètres par année aux États-Unis.
- La distance de plus de 80% des voyages internationaux effectués aux États-Unis était supérieure à 200 kilomètres (figure 7.10).
- La majorité des voyages internationaux étaient en charge complète (figure 7.11).

FIGURE 7.3

Percentage Distribution of Total International Revenue by Province or Territory of Domicile, 1984⁽¹⁾
Répartition en pourcentage des recettes totales des voyages internationaux, selon la province ou le territoire de domicile, 1984⁽¹⁾

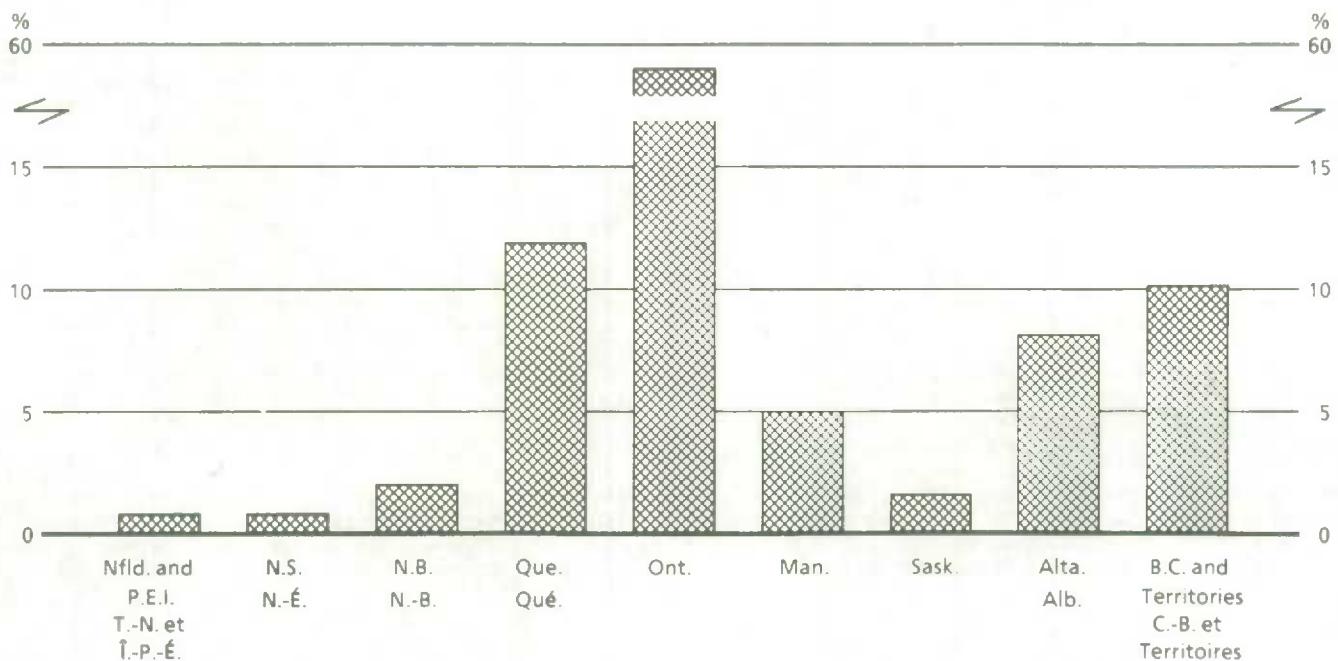
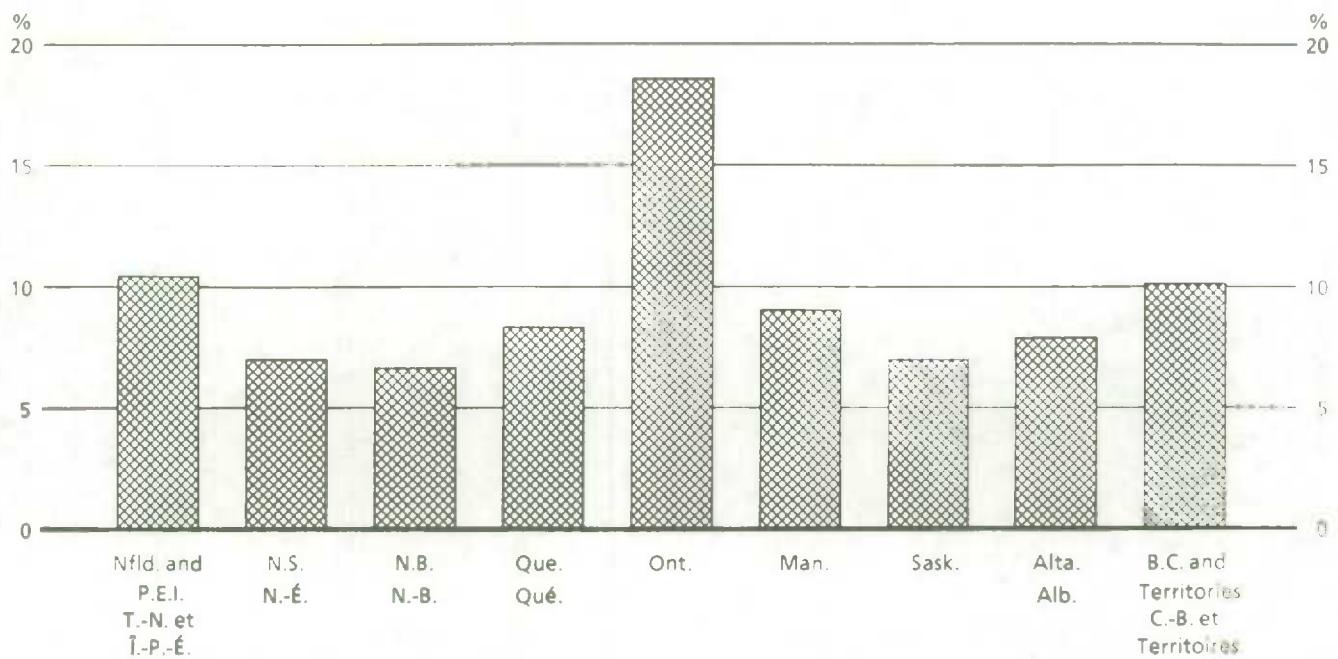


FIGURE 7.4

International Revenue Earned as a Percentage of Operating Revenue, 1984⁽¹⁾
Recettes tirées des voyages internationaux en proportion des recettes d'exploitation, 1984⁽¹⁾



(1) Source: Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, 1984. - Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, 1984.

OWNERSHIP OF CARRIERS INVOLVED IN INTERNATIONAL TRUCKING

Of the carriers studied in 1983, 93% were Canadian-owned. In 1984 the percentage of Canadian ownership was 94%. The difference in number of carriers between the two years is not considered to be statistically significant.

Owners of carriers under foreign control were mainly from the United States.

REVENUES PREPAID AND COLLECTED ON INTERNATIONAL TRIPS

Figure 7.5 shows that, in 1983, 55.4% of the total international revenue earned by Canadian domiciled carriers was generated from trips to the United States from Canada, while 44.6% was generated from trips to Canada from the United States. This trend is true for all regions except Manitoba-Saskatchewan and British Columbia-Territories where the directional revenue earned was not only reversed but also constant over the two years.

As these data were often estimated by respondents these statistics should be interpreted with caution.

Portions of the international revenue reported in this study were used to purchase interline services from other carriers. In figures 7.6 and 7.7 the distinction is made between interline carriers which are parent companies and those which are separate companies. As illustrated by figure 7.6, there are relatively few occurrences of carriers interlining with a parent company.

Figure 7.7 presents some puzzling results, in particular the fact that no interline payments were reported by either the Atlantic provinces or British Columbia and the Territories. This interesting phenomenon was further investigated. It was found that carriers domiciled in the Atlantic provinces transport specialized commodities to and from the United States (such as forest products). This type of transport does not lend itself to interlining. Carriers domiciled in British Columbia used broker operators almost exclusively for long distance international hauls and probably for that reason were not using services of interline carriers.

RECETTES (PORT DÛ ET PORT PAYÉ) POUR VOYAGES INTERNATIONAUX

Des transporteurs étudiés en 1983, 93% étaient sous contrôle Canadien. En 1984, cette proportion s'établissait à 94%. La différence relative au nombre de transporteurs entre les deux années n'est pas considérée statistiquement significative.

Les propriétaires de transporteurs sous contrôle étranger venaient principalement des États-Unis.

RECETTES (PORT DÛ ET PORT PAYÉ) POUR VOYAGES INTERNATIONAUX

La figure 7.5 indique que, en 1983, 55.4% des recettes totales des voyages internationaux effectués par les transporteurs domiciliés au Canada provenaient de voyages dont la destination était les États-Unis, tandis que 44.6% de ces recettes étaient tirées des voyages à destination du Canada. Cette tendance s'applique aussi à toutes les régions, sauf le Manitoba-Saskatchewan et la Colombie-Britannique-Territoires, où cette tendance était non seulement inversée mais également constante pour les deux années visées.

Comme les répondants ont souvent estimé ces données, les statistiques doivent être interprétées avec prudence.

Certaines portions des recettes des voyages internationaux déclarées dans la présente étude ont servi à acheter des services de liaisons intertransporteurs d'autres entreprises. Les figures 7.6 et 7.7 établissent une distinction entre les entreprises de liaisons intertransporteurs qui sont des entreprises mères et celles qui sont des sociétés distinctes. Comme l'illustre la figure 7.6, les liaisons intertransporteurs entre les entreprises et leurs sociétés mères sont relativement rares.

La figure 7.7 présente certains résultats curieux, en particulier le fait que les provinces de l'Atlantique, la Colombie-Britannique et les Territoires n'ont déclaré aucun paiement de liaisons intertransporteurs. Ce phénomène intéressant a fait l'objet d'une étude plus poussée. On a découvert que les entreprises domiciliées dans les provinces de l'Altantique transportent des produits spéciaux (comme les produits de la forêt) en provenance et à destination des États-Unis. Ce genre de transport ne se prête pas aux liaisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique utilisent presque exclusivement les services de chauffeurs contractants pour les voyages internationaux de longue distance; voilà probablement pourquoi ils n'avaient pas recours aux services de liaisons intertransporteurs.

FIGURE 7.5

Percentage of International Revenue Earned From Trips to the United States
and to Canada 1983 and 1984

Pourcentage des recettes des voyages internationaux tirées des voyages aux États-Unis
et au Canada 1983 et 1984

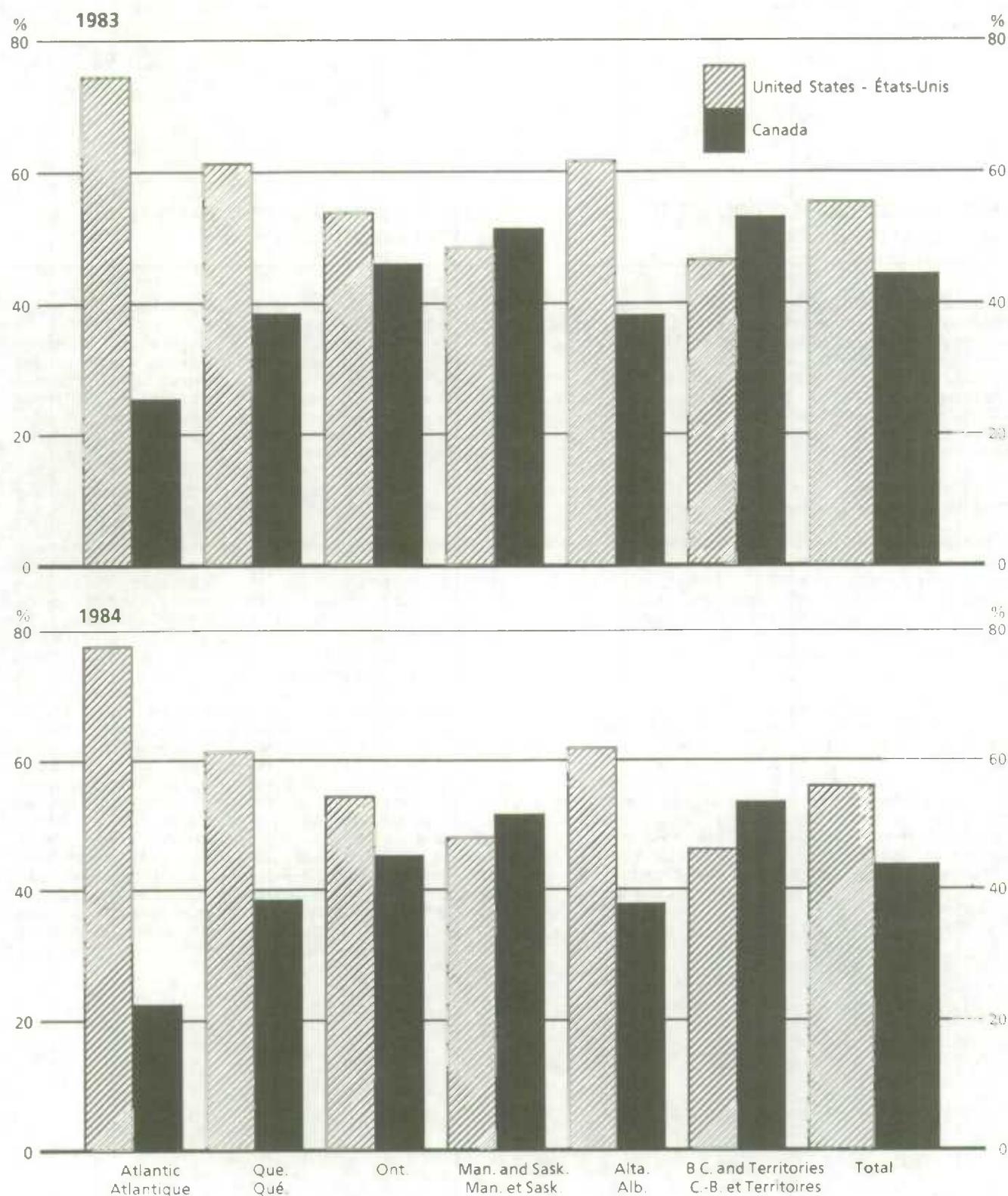


FIGURE 7.6

Interline Payments to Parent Companies for International Trips, 1983 and 1984
 Paiements de liaisons intertransporteurs versés aux entreprises mères lors voyages internationaux, 1983 et 1984

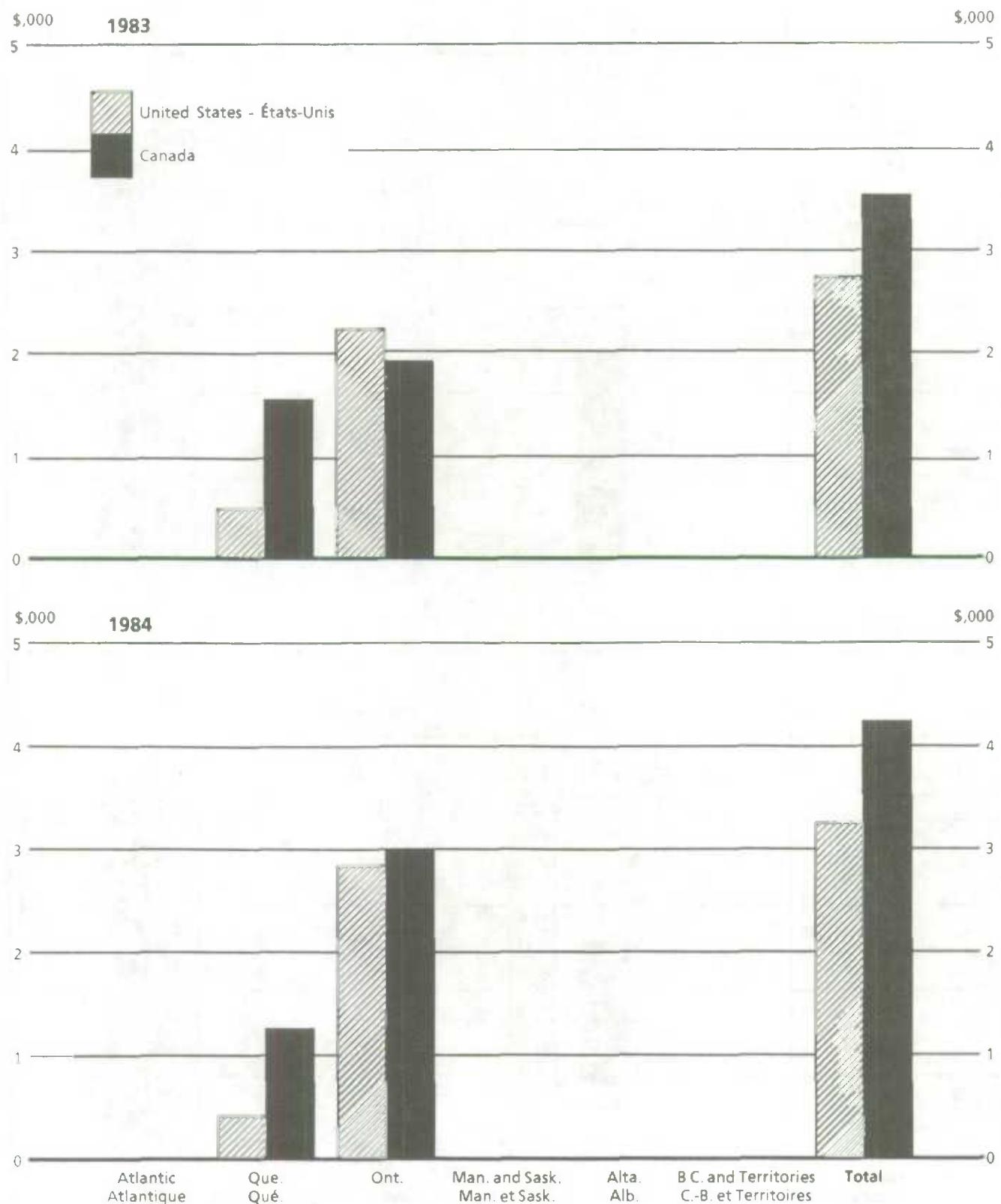
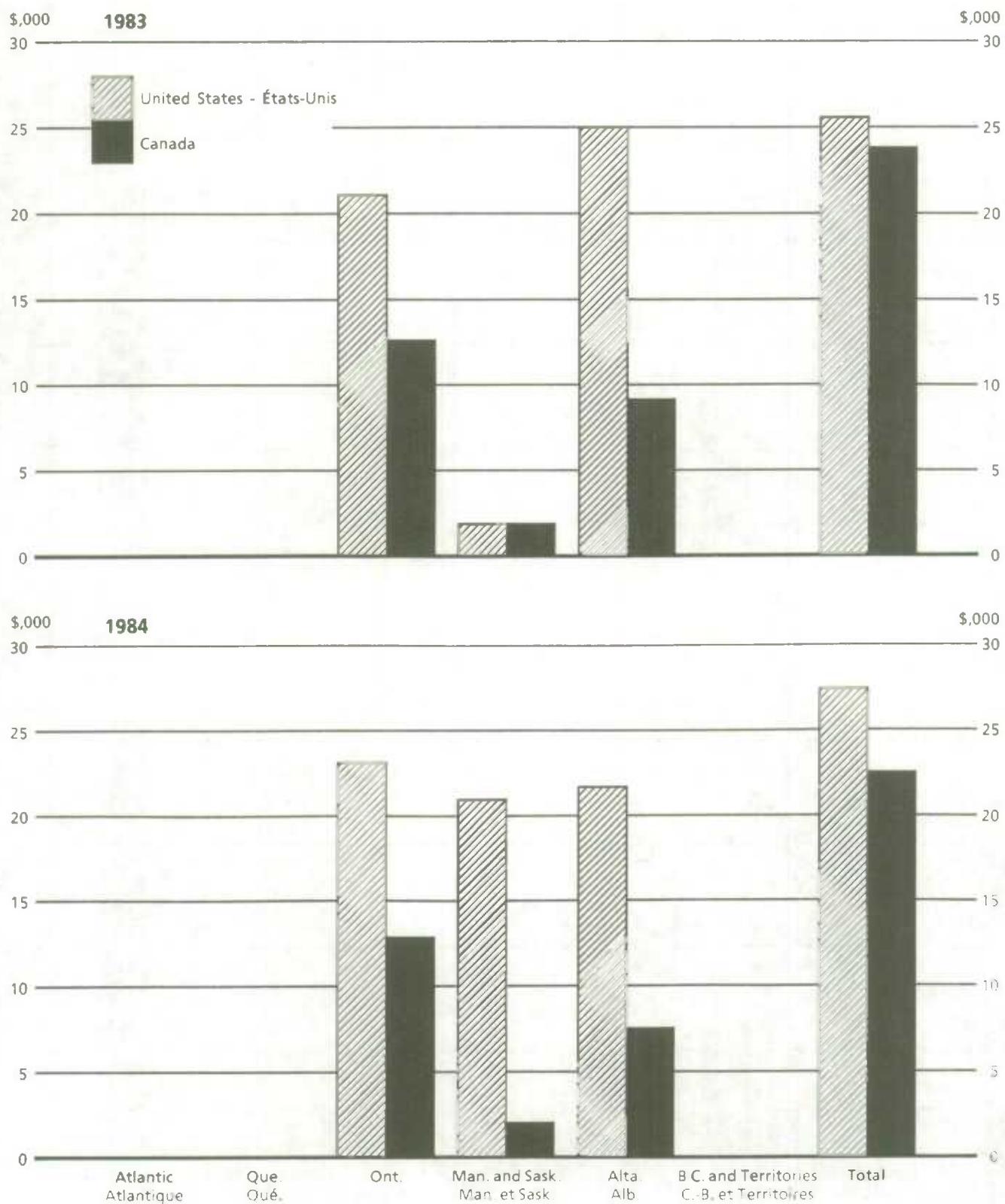


FIGURE 7.7

Interline Payments to Other than Parent Companies for International Trips, 1983 and 1984
Paiements de liaisons intertransporteurs versés à des entreprises autres que les entreprises mères
lors de voyages internationaux, 1983 et 1984



EQUIPMENT, TRIPS AND DISTANCES

The equipment and distance data reported for this special study appear to be consistent with similar information for other sectors of the trucking industry. This consistency demonstrates the high quality of the results. However, it is difficult to draw the same conclusion for data regarding trips. The concept of "trips" is not usually used by the carriers and is not reported for other surveys which could normally be used for comparison purposes. As a result, the numbers of trips presented in figures 7.9 through 7.11 are often estimates. Therefore any measures related to the trip concept should be interpreted with care.

The data on equipment reported by carriers are consistent from 1983 to 1984, as shown in figure 7.8. The regional distribution of the average number of power units per carrier appears uneven, particularly in Alberta where the average is higher than in other provinces. This may be explained by the fact that fewer small carriers domiciled in the western regions responded to the survey than in the eastern regions. The national average of 27 power units per carrier for 1983 is somewhat lower than the average of 30 derived for all carriers using Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey results for the same year.

An important fact revealed in figure 7.8 is the high number of power units which travel more than 8 000 km per year in the United States.

Data presented in figure 7.9 show that the total distance travelled for international trips by equipment operated by Canadian-domiciled carriers increased 12% between 1983 and 1984.

In figure 7.10 international trips are broken into categories of distance travelled in the United States. The respondents reported that a majority of trips in the United States were over distances of more than 200 km.

Carriers reported the percentage of international trips which were truckloads. These data, shown in figure 7.11, reveal that a majority of the trips are truckloads. For example, 77% of the carriers surveyed reported in 1983 (76% in 1984) that international trips were truckloads between 80% and 100% of the time.

MATÉRIEL, VOYAGES ET DISTANCE

Les données sur le matériel et la distance utilisées dans la présente étude semblent correspondre aux renseignements similaires obtenus pour d'autres secteurs de l'industrie du camionnage. Cette cohérence prouve la qualité élevée des résultats. Toutefois, il est difficile de tirer la même conclusion pour les données sur les voyages. Le concept de "voyages" n'est habituellement pas utilisé par les transporteurs et n'est pas déclaré dans d'autres enquêtes qui serviraient normalement à des fins de comparaison. Par conséquent, le nombre de voyages indiqué dans les figures 7.9 à 7.11 est souvent estimé. Donc, toute mesure liée au concept des voyages doit être interprétée avec prudence.

Comme le montre la figure 7.8, les données sur le matériel déclarées par les transporteurs sont cohérentes de 1983 à 1984. La répartition régionale du nombre moyen d'unités motorisées par transporteur semble inégale, particulièrement en Alberta où la moyenne est supérieure aux autres provinces. Ce résultat s'explique par le fait que les petits transporteurs domiciliés dans les régions de l'Ouest ont moins répondu à l'enquête que les petits transporteurs des régions de l'Est. La moyenne nationale de 27 unités motorisées par transporteur pour 1983 est quelque peu inférieure à la moyenne pour l'ensemble des transporteurs établie pour la même année à partir des résultats de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, moyenne qui s'élève à 30 unités motorisées.

La figure 7.8 révèle également un fait important, soit le nombre élevé d'unités motorisées parcourant plus de 8 000 kilomètres par année aux États-Unis.

Les données de la figure 7.9 indiquent que, entre 1983 et 1984, la distance totale parcourue par le matériel des transporteurs domiciliés au Canada pendant les voyages internationaux a augmenté de 12%.

À la figure 7.10, les voyages internationaux sont ventilés selon la distance parcourue aux États-Unis. Les répondants ont déclaré que la majorité des voyages effectués aux États-Unis étaient de plus de 200 km.

Les transporteurs ont indiqué la proportion de voyages internationaux qui étaient en charge complète. Ces données, indiquées à la figure 7.11, révèlent que la majorité des voyages étaient en charge complète. Par exemple, 77% des transporteurs interviewés ont déclaré en 1983 (et 76% en 1984) que entre 80% et 100% de leurs voyages internationaux étaient en charge complète.

FIGURE 7.8

Power Units Operated for International Trips, 1983 and 1984

Unité motorisées utilisées pour les voyages internationaux, 1983 et 1984

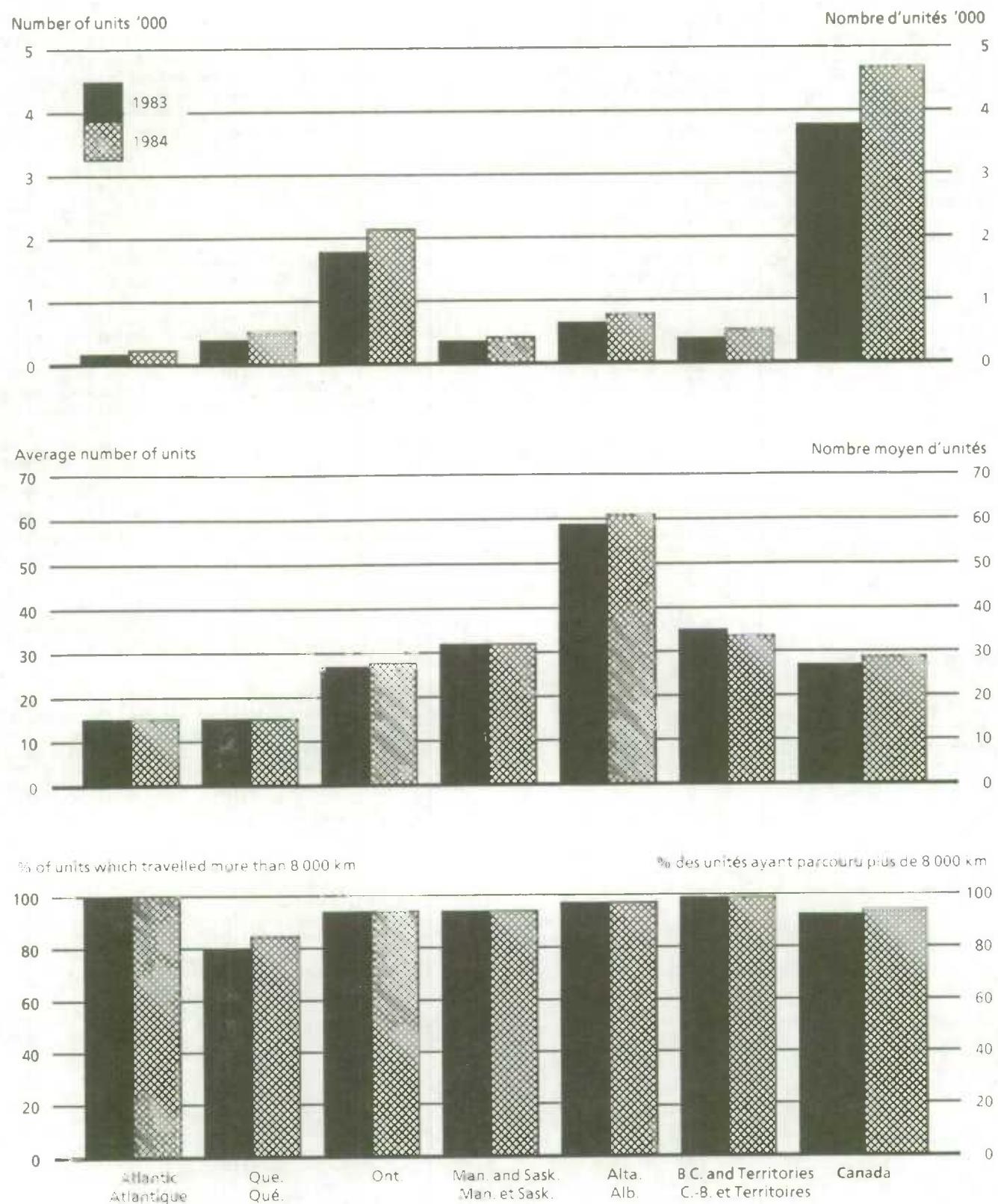


FIGURE 7.9

Total Distance Travelled by Power Units for International Trips, 1983 and 1984

Distance totale parcourue par les unités motorisées pendant les voyages internationaux, 1983 et 1984

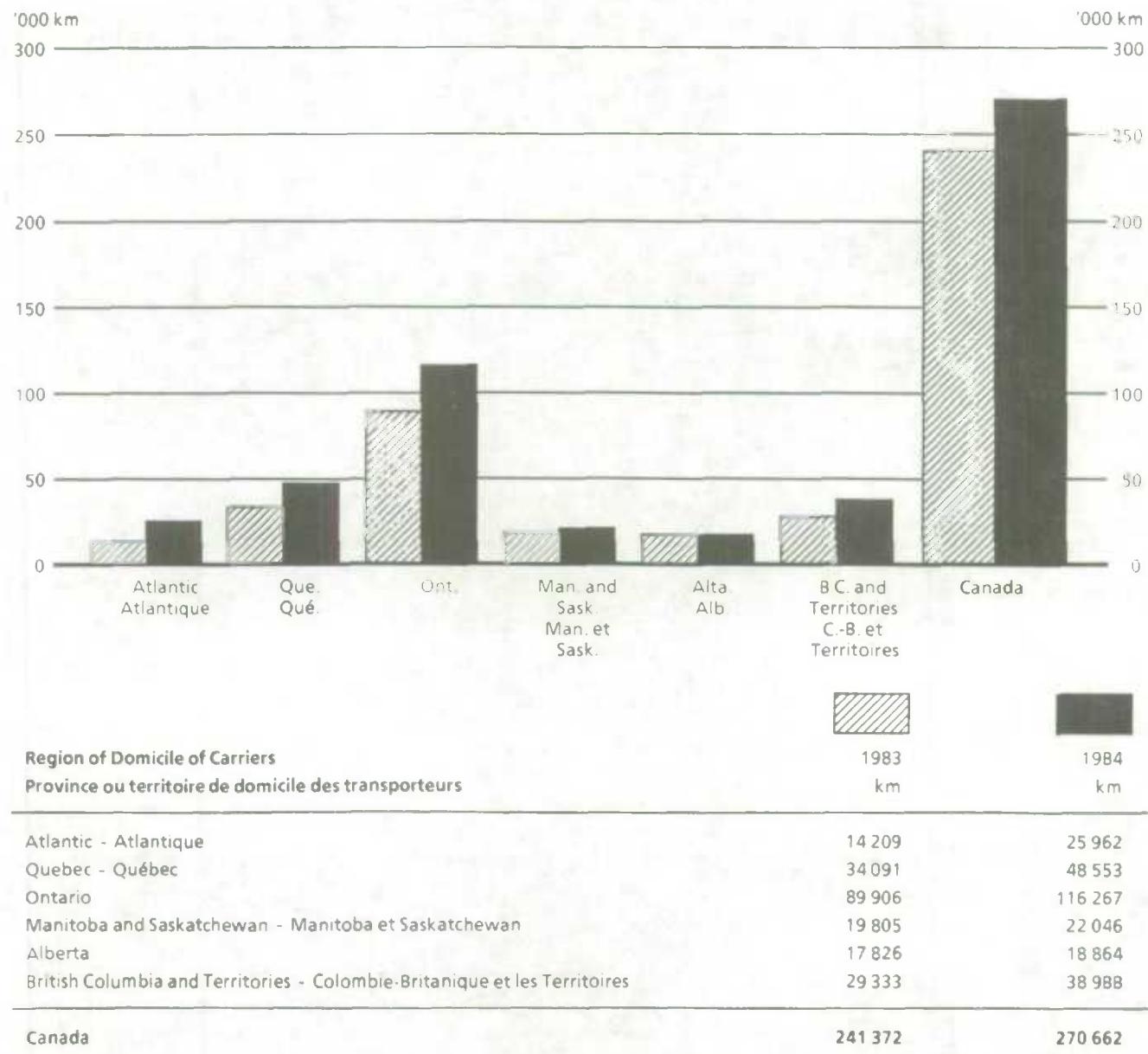


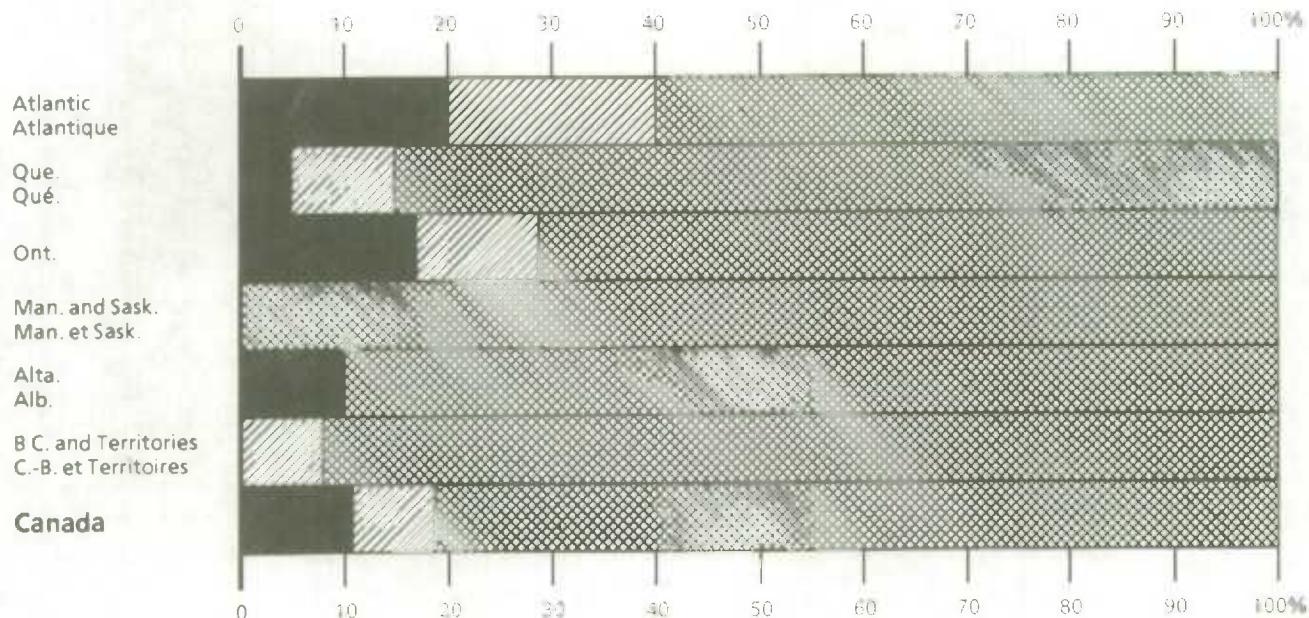
FIGURE 7.10

Percentage of International Trips by Distance Travelled in the United States, 1983 and 1984

Pourcentage des voyages internationaux selon la distance parcourue aux États-Unis, 1983 et 1984



1983



1984

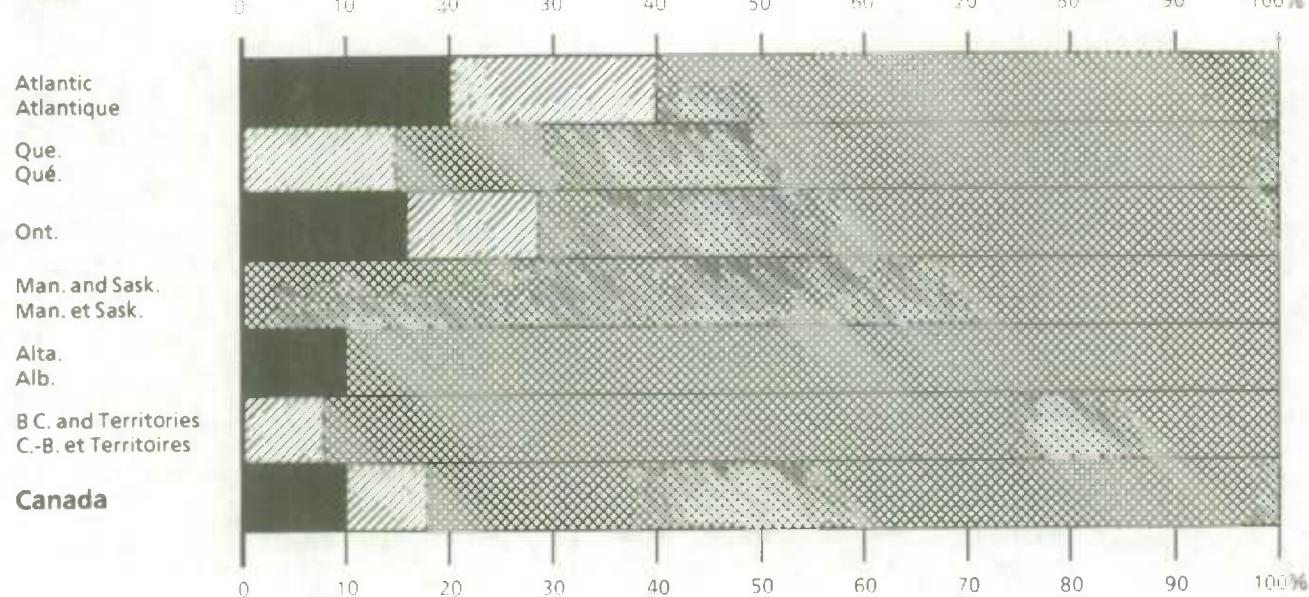
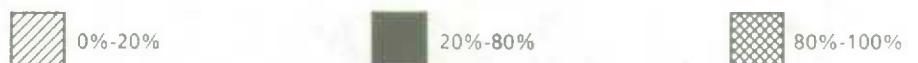


FIGURE 7.11

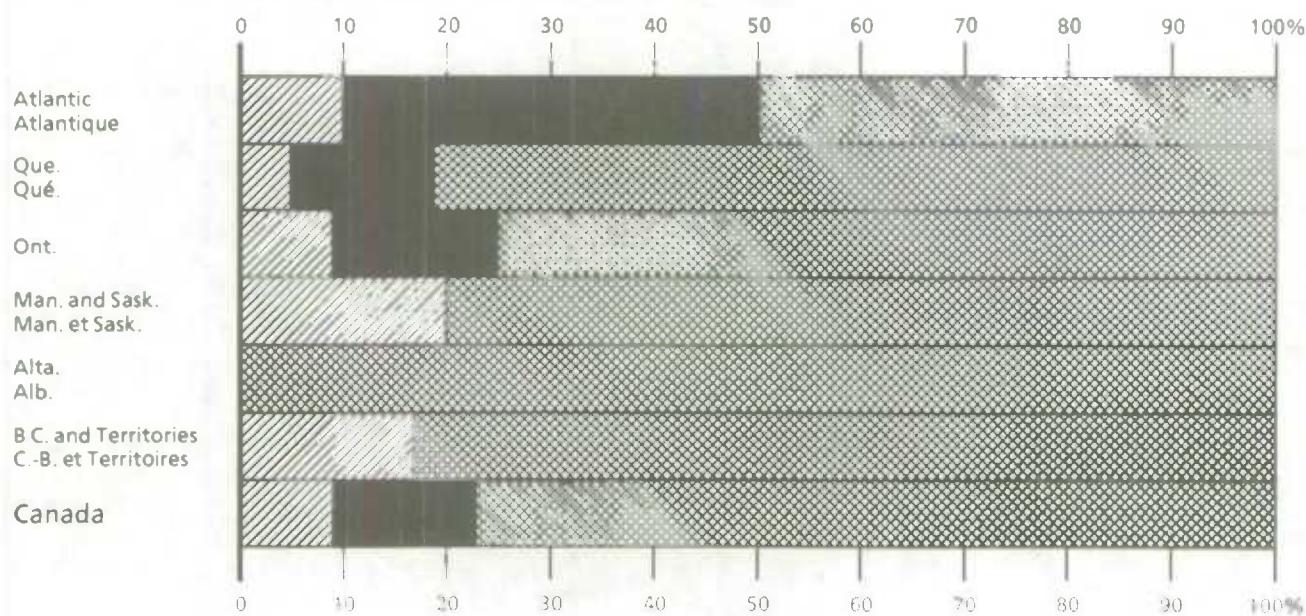
Percentage of International Trips that Represented Truckloads, 1983 and 1984

Pourcentage des voyages internationaux en charge complète, 1983 et 1984

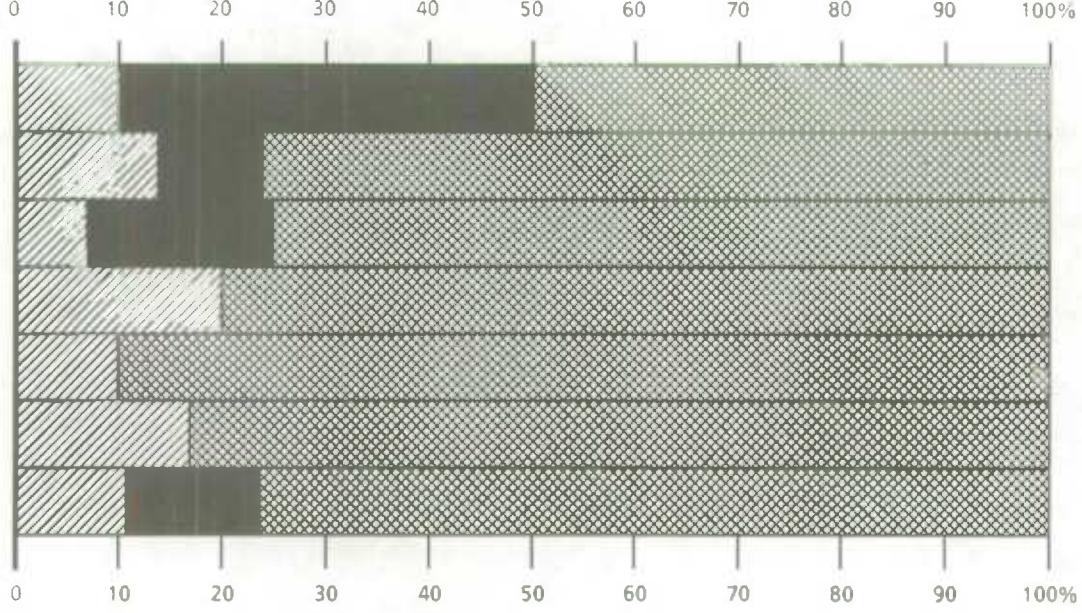


1983

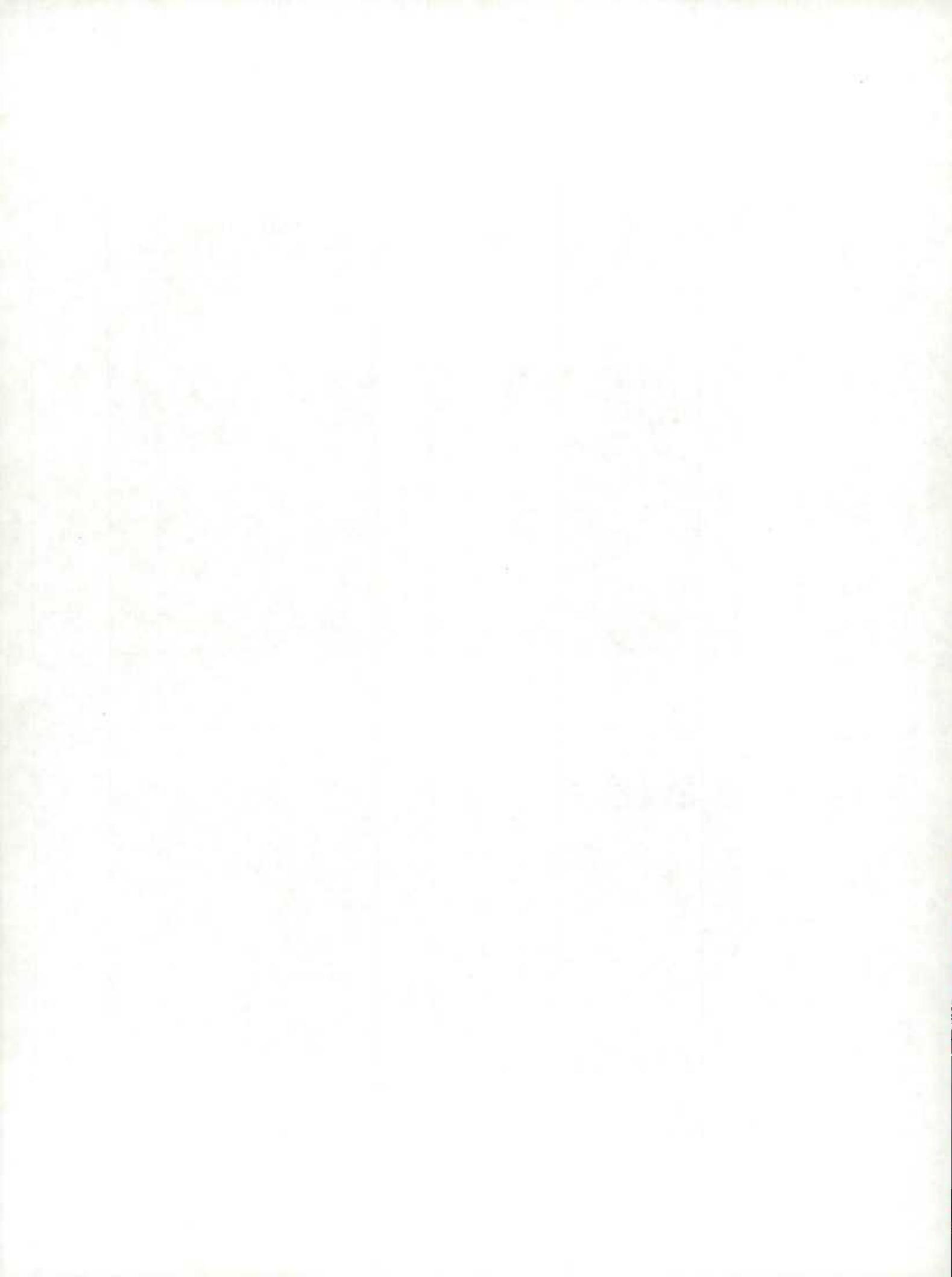
Précentage of carriers - Pourcentage des transporteurs



1984

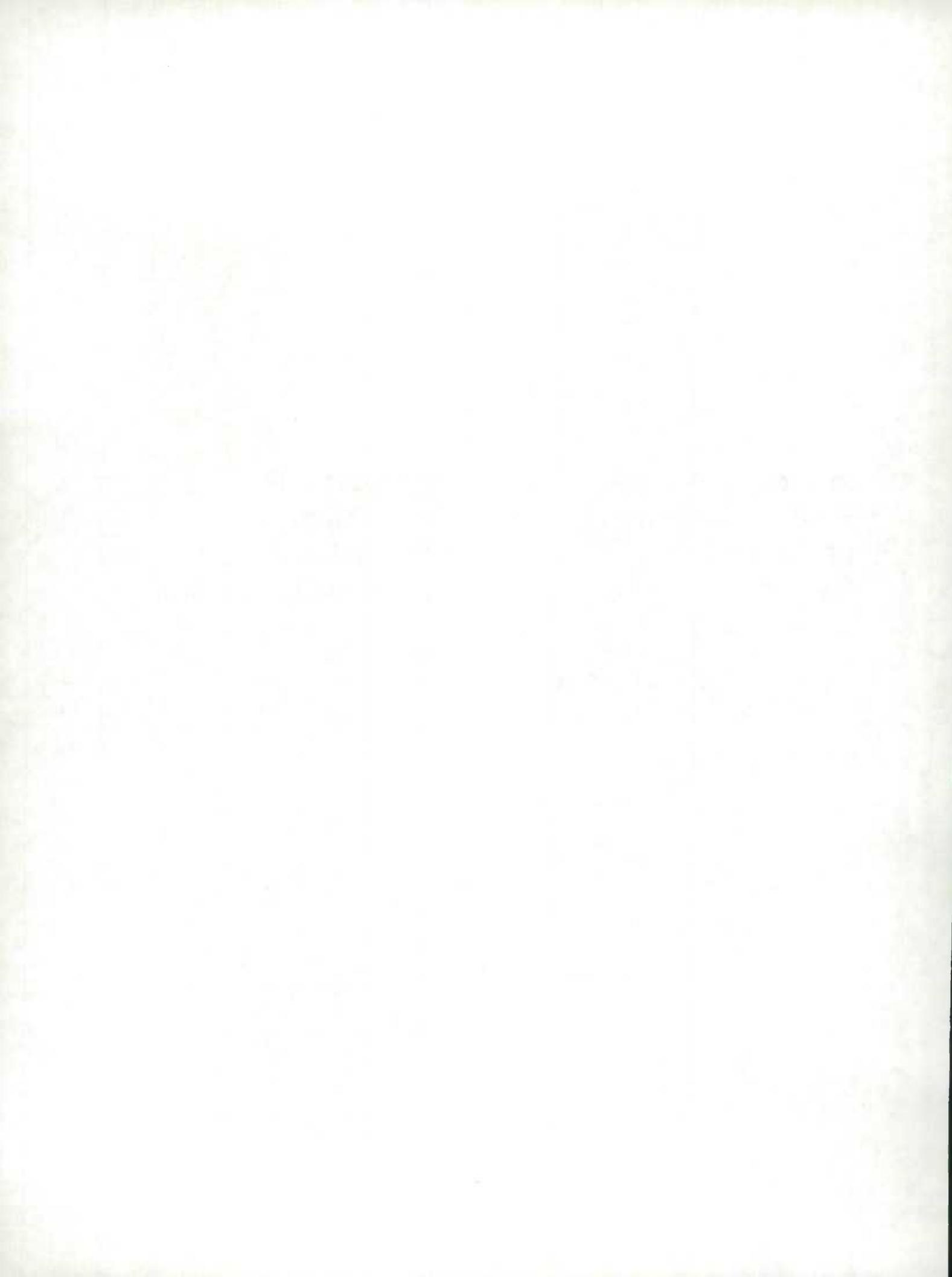


Précentage of carriers - Pourcentage des transporteurs



**Intercity
For-hire Carriers
of General
Freight**

**Transporteurs
interurbains
de Marchandises diverses
pour compte d'autrui**



INTRODUCTION

This study provides an analysis of for-hire intercity carriers of general freight earning at least \$2 million annually in operating revenues. The objective of the analysis is to provide a detailed, empirical analysis of the performance of this segment of the trucking industry both in terms of finances and in terms of output. In addition, a detailed financial analysis of various sub-groups was undertaken in order to further evaluate the intercity general freight transport industry. Special emphasis was placed on the analysis of differences between carriers using the services of broker operators and carriers not using these services.

For the purpose of this study, **Intercity General Freight Carriers** were defined as those for-hire carriers earning \$2 million or more annually and generating more than 50% of their revenues from general freight shipments carried over distances of 25 km and more. These carriers were sub-divided into three groups:

Group One Carriers (heavy users of broker operator services) were defined as intercity general freight carriers spending 30% or more of their operating expenses to purchase the services of broker operators.

Group Two Carriers (moderate users of broker operator services) were defined as intercity general freight carriers spending less than 30% of their operating expenses to purchase the services of broker operators.

Group Three Carriers (not users of broker operator services) were defined as intercity general freight carriers not purchasing the services of broker operators.

All data presented in this study are based on the results of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (1984) and the For-hire Trucking Survey (1984). Descriptions of these two surveys are provided in the **Methods, Data Quality and Limitations** section on page 201 of this publication.

PLEASE NOTE: Two factors should be taken into account when interpreting the data presented in this analysis:

1. Route Canada, one of the largest carriers of general freight, was not included among the carriers studied because of its unique financial structure. More information about **Route Canada** may be found in the **Annual Report of the Canadian National Railway Company**.
2. Data presented under Industry Structure were derived from the **Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey**, while data presented under Industry Activity were derived from the **For-hire Trucking Survey**. Although the methodologies of the two surveys differ, the results, measured in terms of domestic intercity revenues earned by the 191 carriers in question, may be reconciled as shown in figure 8.1.

INTRODUCTION

La présente étude concerne les transporteurs interurbains de marchandises diverses pour compte d'autrui touchant chaque année des recettes d'exploitation d'au moins \$2 millions. L'objectif de l'étude est de fournir une analyse détaillée et empirique du rendement de ce secteur de l'industrie du camionnage tant sur le plan des finances que sur celui de la production. De plus, une analyse financière détaillée des divers sous-groupes a permis d'évaluer davantage le secteur du transport interurbain de marchandises diverses. Les analystes ont porté une attention particulière à l'étude des différences entre les transporteurs utilisant les services de chauffeurs contractants et ceux qui n'y ont pas recours.

Aux fins de cette étude, les **transporteurs interurbains de marchandises diverses** représentent les transporteurs pour compte d'autrui qui gagnent chaque année \$2 millions ou plus et dont plus de 50% des recettes proviennent du transport de marchandises diverses sur des distances de 25 km et plus. Ces transporteurs sont subdivisés en trois groupes:

Les transporteurs du groupe 1 (utilisant beaucoup les services de chauffeurs contractants) représentent les transporteurs interurbains de marchandises diverses qui consacrent plus de 30% de leurs frais d'exploitation à l'achat de services de chauffeurs contractants.

Les transporteurs du groupe 2 (utilisant modérément les services des chauffeurs contractants) sont les transporteurs interurbains de marchandises diverses qui consacrent moins de 30% de leurs frais d'exploitation à l'achat de services de chauffeurs contractants.

Les transporteurs du groupe 3 (n'utilisant pas les services de chauffeurs contractants) sont les transporteurs interurbains de marchandises diverses qui ne retiennent pas les services de chauffeurs contractants.

Toutes les données de l'étude sont fondées sur les résultats de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement (1984) et de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui (1984). Les deux enquêtes sont décrites à la section **Méthode, qualité et limites des données**, que vous trouverez à la page 201 de la présente publication.

VEUILLEZ NOTER: L'interprétation des données de la présente analyse doit tenir compte de deux facteurs:

1. Route Canada, un des plus importants transporteurs de marchandises diverses, ne fait pas partie des transporteurs visés en raison de sa structure financière unique. Le lecteur peut obtenir de plus amples renseignements sur **Route Canada** dans le **Rapport annuel de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada**.
2. Les données sur la structure de l'industrie sont tirées de l'**Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement**, tandis que les données sur l'activité de l'industrie proviennent de l'**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui**. Même si la méthodologie des deux enquêtes est différente, les résultats, évalués selon les recettes tirées du camionnage interurbain intérieur par les 191 entreprises visées, peuvent être raccordés, comme le montre la figure 8.1.

FIGURE 8.1
Operating Revenue (millions of \$)
Recettes d'exploitation (en millions de \$)

	Motor Carriers of Freight Survey Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises	For-hire Trucking Survey Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui	% Différence en %
Total operating revenues (including international, local) - Recettes d'exploitation totales (y compris le camionnage international et local)	2,952	...	...
International revenue - Recettes - Camionnage international	-415	...	...
Local revenue - Recettes - Camionnage local	-86	...	...
Other revenue (storage, warehousing) - Autres recettes (entreposage, emmagasinage)	-28	...	...
Piggyback expenses - Dépenses - Rail-route	-75	...	...
Interline expenses - Dépenses - Liaisons intertransporteurs	-105	...	...
Net domestic intercity revenue - Recettes nettes - Camionnage interurbain intérieur	2,243	2,210	1.5%

This table illustrates that the difference, in terms of net domestic intercity revenues, between the results derived from two entirely different surveys is only 1.5%, demonstrating the integrity of the two surveys and supporting the validity of a comparative analysis of the results.

INDUSTRY STRUCTURE (All groups)

As illustrated in figure 8.2, there were 191 intercity general freight carriers earning \$2 million or more in 1984. These carriers earned approximately 44% (\$3.1 billion) of the total revenue earned by all for-hire carriers surveyed. This demonstrates that the intercity general freight segment is the largest within the for-hire trucking industry.

The total operating expenses of these carriers were distributed as follows: 39.9% spent for salaries, wages and benefits; 16.6% for the purchase of services of broker operators; 2.5% for piggyback services; 3.5% on interline services; 7.8% for fuel; 4.3% for depreciation; 21.7% accounted for by "other" expenses; and 3.7% by non-operating expenses such as interest payments.

Several interesting observations were drawn from these data:

- The intercity general freight segment of the for-hire trucking industry was labour-intensive. If broker operator payments are included, the industry probably spent more than 50% of its expenses on labour.
- General freight carriers relied heavily on the services of broker operators and other purchased transportation such as piggybacking and interlining. In total they spent 23% of their total expenses to purchase services from other transportation companies.

Le tableau indique que la différence, sur le plan des recettes tirées du camionnage interurbain intérieur, entre les résultats de deux enquêtes distinctes n'est que de 1.5%, ce qui prouve l'intégrité des deux enquêtes et appuie la validité de l'analyse comparée des résultats.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE (Tous les groupes)

Comme l'illustre la figure 8.2, 191 transporteurs interurbains de marchandises diverses ont gagné \$2 millions ou plus en 1984. Ces transporteurs ont touché environ 44% (\$3.1 milliards) des recettes totales enregistrées par l'ensemble des camionneurs pour compte d'autrui visés. Ces chiffres indiquent que le camionnage interurbain de marchandises diverses représente le plus important secteur de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui.

Les frais d'exploitation totaux de ces transporteurs étaient répartis comme suit: 39.9% des dépenses étaient consacrées aux salaires, traitements et avantages sociaux; 16.6%, à l'achat de services de chauffeurs contractants; 2.5%, aux services rail-route; 3.5%, aux liaisons intertransporteurs; 7.8%, au carburant; 4.3% à l'amortissement; 21.7%, aux "autres" dépenses, et 3.7%, aux dépenses non liées à l'exploitation, comme les versements d'intérêt.

Plusieurs observations intéressantes ont été tirées de ces données:

- Le secteur du transport interurbain de marchandises diverses de l'industrie du camionnage a une forte concentration de main-d'œuvre. L'industrie consacre plus de 50% de ses frais (incluant les paiements versés aux chauffeurs contractants) à la main-d'œuvre.
- Les transporteurs de marchandises diverses utilisent beaucoup les services de chauffeurs contractants et d'autres modes de transport achetés, comme les services rail-route et les liaisons intertransporteurs. En tout, ils consacrent 23% de leurs frais totaux à l'achat de services d'autres entreprises de camionnage.

- Fuel expenses represented less than 10% of total operating expenses. However, as this figure did not include fuel expenses associated with broker operator services (these were included as part of the broker operator service cost), this percentage underestimates the "true" value.
- "Other" operating expenses, including such items as parts and supplies, purchased repair and certain administrative expenses, amounted to 21.7% of total operating expenses; insurance and claim expenses represented only 2% of the total operating expenses.

The carriers studied had total assets of \$1.538 billion, total liabilities of \$1.09 billion capital stock of \$102 million and retained earnings of \$341 million.

The liquidity ratios were close to one (for example 0.9 for the current ratio and 0.8 for the quick ratio). This implies that these carriers were able to meet their financial obligations easily, since current debts were almost covered by current assets.

With regard to the solvency ratios, however, the picture was somewhat different. The carriers' ability to service long-term debt was questionable since the debt equity ratio appeared to be high. If, as a rule of thumb, a debt equity ratio of one is considered good (an equal proportion of equity capital and debt), then the ratio of 2.47 associated with these carriers indicates that they were carrying a large debt service. These numbers imply that these carriers must finance growth internally, in order to improve their capitalization structure or they will face financial difficulties in the long run.

Intercity carriers of general freight made efficient use of assets, as indicated by an asset turnover rate of 1.988. In other words, for each dollar invested in assets, these companies made about two dollars in revenue. That excellent operational efficiency was offset, however, by a decrease in operating profit margin (financial efficiency) as illustrated by using the Dupont equation. This equation reveals that asset turnover varies directly with revenue but operating profit margin varies indirectly with revenue, all other things being equal. The equation is an overall measure of performance (financial and operational).

Applying the Dupont equation to the general freight carriers, it can be concluded that these carriers as a whole were profitable with an operating profit margin of 3.2%, an asset turnover rate of 1.988, a return on equity of 14.81%, and a return on investments of 6.3%.

Of the 40,789 employees working in this segment of the trucking industry (figure 8.5), 51% were drivers or other transportation related employees, 7.6% were maintenance employees, 26.3% were platform and terminal employees, and 14% were classified as "other" employees (mostly administrative staff). These employment statistics exclude broker operators.

Average annual salaries and wages were lowest for terminal and platform employees (\$26,975) and highest for transportation employees (\$32,508).

The general freight carriers studied operated a total of 67,560 pieces of equipment (figure 8.6), excluding the equipment of broker operators.

- Les dépenses en carburant représentent moins de 10% des frais d'exploitation totaux. Toutefois, comme ce chiffre ne comprend pas les dépenses en carburant des chauffeurs contractants dont les services ont été retenus (ces dépenses faisant partie des frais de service des chauffeurs contractants), ce pourcentage sous-estime la valeur "réelle".
- Les "autres" frais d'exploitation, comprenant entre autres les pièces et les approvisionnements, les réparations effectuées par d'autres et certains frais administratifs, correspondaient à 21.7% des dépenses d'exploitation totales; les frais liés aux assurances et aux indemnités ne représentaient que 2% des frais d'exploitation totaux.

Les transporteurs visés possédaient un actif total de \$1.538 milliard, un passif global de \$1.09 milliard, du capital-actions de \$102 millions et des bénéfices non répartis de \$341 millions.

Les coefficients de liquidité étaient presque égaux à un (par exemple, 0.9 pour le coefficient de liquidité générale et 0.8 pour le coefficient de liquidité restreinte). Ainsi, les transporteurs ont pu facilement respecter leurs obligations financières, puisque l'actif à court terme couvrait presque toutes les dettes courantes.

Toutefois, quant aux coefficients de solvabilité, la situation était quelque peu différente. La capacité des transporteurs de payer leurs dettes à long terme était douteuse, puisque le ratio d'endettement semblait élevé. Comme on considère en général qu'un ratio d'endettement de 1 est bon (une proportion égale de capitaux propres et de dettes), le ratio de 2.47 qu'affichaient ces transporteurs indique un service de la dette élevé. Ces chiffres laissent supposer que les transporteurs doivent financer leur croissance de façon interne, pour améliorer leur structure de capitalisation, sinon ils connaîtront à la longue des difficultés financières.

Les transporteurs interurbains de marchandises diverses ont utilisé leur actif de façon efficace, comme le montre le taux de rotation de l'actif de 1.988. En d'autres termes, pour chaque dollar investi en actif, ces entreprises ont réalisé deux dollars de recettes. L'efficacité sur le plan du rendement a toutefois été contrebalancée par la baisse de la marge de profit d'exploitation (efficacité financière), comme le prouve l'équation de Dupont. Cette équation révèle que, toutes choses étant égales par ailleurs, la rotation de l'actif varie directement en fonction des recettes, tandis que la marge de profit d'exploitation varie dans le sens contraire. L'équation est une mesure du rendement global.

En appliquant l'équation de Dupont aux transporteurs de marchandises diverses, on peut conclure que ces entreprises étaient dans l'ensemble rentables, puisqu'elles enregistraient une marge de profit d'exploitation de 3.2%, un rotation de l'actif de 1.988, un rendement des capitaux propres de 14.81% et un rendement des investissements de 6.3%.

Des 40,789 employés travaillant dans ce secteur de l'industrie du camionnage (figure 8.5), 51% étaient des chauffeurs ou d'autres employés affectés au transport, 7.6% étaient des préposés à l'entretien, 26.3% des employés de plate-forme et de terminus et 14% faisaient partie de la catégorie des "autres" employés (représentant surtout du personnel administratif). Ces statistiques de l'emploi ne comprennent pas les chauffeurs contractants.

Les employés de plate-forme et de terminus touchaient les salaires et traitements annuels moyens les plus faibles (\$26,975), et les employés affectés au camionnage, les plus élevés (\$32,508).

Les transporteurs de marchandises diverses visés exploitaient en tout 67,560 pièces d'équipement (figure 8.6), ce qui ne comprend pas l'équipement des chauffeurs contractants.

Straight trucks made up 9.5% of the equipment, 19.2% were road tractors, and 71.3% were trailers. The tractor-to-trailer ratio was 3.7.

Straight trucks travelled an average annual distance of approximately 30 thousand kilometres, less than one third of the average annual distance travelled by linehaul tractors, which amounted to 93 thousand kilometres. City tractors travelled an average of about 45 thousand kilometres per year, approximately half as much as linehaul tractors.

INDUSTRY ACTIVITY (All groups)

Figure 8.7 provides information on the commodities transported by the carriers being studied. It is estimated that these 191 carriers transported a total of 42 million tonnes of freight, or 26% of the trucking industry's total tonnage for 1984. These carriers generated \$2.2 billion in net domestic intercity revenue from the transportation of 18.6 million shipments, and performed 21.3 billion tonne kilometres.

It is interesting to note that the carriers analysed earned 50% of the revenue of the total domestic intercity for-hire market but transported only 27% of the total freight hauled. Apparently, general freight carriers were transporting high-value low-weight (volume) commodities which commanded relatively high freight rates.

In terms of revenues, the five most important commodity groups transported were:

- Other foods and food materials (\$182 million).
- Road motor vehicles (\$128 million).
- General or unclassified freight (\$119 million).
- Iron, steel, and alloys (\$111 million).
- Chemicals and related products (\$102 million).

These five commodity groups together represented 29.0% of the total revenues earned from the transportation of all commodities.

In terms of tonnes transported, the five most important commodity groups were:

- Iron, steel and alloys (4.7 million).
- Other foods and food materials (3.5 million).
- General or unclassified freight (2.9 million).
- Non-metallic mineral basic products (2.4 million).
- Paper and paperboard (2.3 million).

These commodity groups represented 31.8% of the total tonnage transported. In terms of tonne kilometres, the five most important commodity groups were:

- Other foods and food materials (2.0 billion).
- Iron, steel, and alloys (1.7 billion).
- Paper and paperboard (1.2 billion).
- Wood fabricated material (1.2 billion).
- Non-metallic mineral basic products (1.1 billion).

Les camions représentaient 9.5% de l'équipement, les tracteurs routiers, 19.2%, et les remorques, 71.3%. Le rapport entre le nombre de tracteurs utilisés et le nombre de remorques s'établissait à 3.7.

Les camions ont parcouru une distance moyenne d'environ 30 milles kilomètres par année, soit moins du tiers de la distance annuelle moyenne parcourue par les tracteurs de ligne, qui totalisait 93 milles kilomètres. Les tracteurs de ville ont parcouru en moyenne environ 45 milles kilomètres par année, c'est-à-dire à peu près la moitié de la distance parcourue par les tracteurs de ligne.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE (Tous les groupes)

La figure 8.7 fournit des renseignements sur les produits transportés par les camionneurs visés. On estime que les 191 camionneurs ont transporté en tout 42 millions de tonnes de marchandises, soit 26% du nombre total de tonnes transportées par les entreprises de l'industrie du camionnage en 1984. Ces camionneurs ont tiré des recettes de \$2.2 milliards de 18.6 millions d'expéditions interurbaines intérieures et ont parcouru 21.3 milliards de tonnes kilomètres.

Il est intéressant de noter que les transporteurs étudiés ont touché 50% des recettes du marché du camionnage interurbain intérieur pour compte d'autrui, mais n'ont transporté que 26% du volume total des produits transportés. Apparemment, les transporteurs de marchandises diverses transportaient de petits volumes de produits de grande valeur, qui entraînaient des tarifs de transport relativement élevés.

Voici les cinq principaux produits transportés, évalués en fonction des recettes:

- Autres aliments et préparations alimentaires (\$182 millions).
- Véhicules automobiles routiers (\$128 millions).
- Fret général et non classé (\$119 millions).
- Fer, acier et alliages (\$111 million).
- Produits chimiques et connexes (\$102 millions).

Ensemble, ces cinq principaux produits représentaient 29.0% des recettes totales tirées du transport de l'ensemble des marchandises.

Voici les cinq principaux produits transportés, selon le nombre de tonnes:

- Fer, acier et alliages (4.7 millions).
- Autres aliments et préparations alimentaires (3.5 millions).
- Fret général ou non classé (2.9 millions).
- Produits minéraux non métalliques de base (2.4 millions).
- Papier et carton (2.3 millions).

Ces produits représentaient 31.8% du nombre total de tonnes de marchandises transportées. Voici les cinq principaux produits transportés, selon le nombre de tonnes-kilomètres.

- Autres aliments et préparations alimentaires (2.0 milliards).
- Fer, acier et alliages (1.7 milliard).
- Papier et carton (1.2 milliard).
- Demi-produits en bois (1.2 milliard).
- Produits minéraux non métalliques de base (1.1 milliard).

These five commodity groups represented 33.5% of the total tonne kilometres performed.

The fact that individual commodities rank differently depending on the ranking measure applied (revenue, tonnes, or tonne kilometres) implies that revenue earned from transporting one tonne varied from one commodity to another and that the average distance these commodities were transported also varied.

Figure 8.8 illustrates the importance of intraprovincial versus interprovincial traffic for the carriers under study. Some highlights are as follows:

Intraprovincial traffic represented 46.1% of the total revenue, 72.9% of the total tonnage, and 34.6% of the total tonne kilometres.

Interprovincial trucking represented 53.9% of the total traffic in terms of revenue, 27.1% in terms of tonnage, and 65.4% in terms of tonne kilometres. Interprovincial trucking is significant between the following provinces:

- Ontario to Quebec (\$161 million).
- Quebec to Ontario (\$146 million).
- Ontario to Alberta (\$76 million).
- Ontario to British Columbia (\$64 million).
- Ontario to Manitoba (\$47 million).
- Alberta to British Columbia (\$46 million).
- British Columbia to Alberta (\$45 million).

Data presented in figure 8.8, when compared to data shown in Figure 3.3, clearly indicate that intercity for-hire carriers of general freight earning at least \$2 million annually were the carriers which accounted for most (66%) of the interprovincial truck traffic in terms of revenues earned.

Figure 8.9 provides information about revenues, tonnes, and tonne kilometres by distance blocks. The following observations can be noted:

- Of the total tonnage transported, 44.0% was transported less than 200 km. The corresponding revenue figure was 18.3%, while the associated tonne kilometres represented only 9.2%.
- More than 70% of the total tonnage, 40% of the total revenue, and 26% of the total tonne kilometres were associated with trips of less than 500 km.
- An unexpectedly large volume of traffic (11% in terms of revenue, 6% in terms of tonnage, and 14% in terms of tonne kilometres) was transported in the 1 000 to 1 500 km distance range. The possible explanation for this probably lies in the busy Calgary-Edmonton-Vancouver corridor traffic.
- As a general rule, the longer the distance the less traffic was moved by motor vehicles, with the notable exception mentioned above.
- approximately 20% of the revenue earned by these carriers was generated from trips of more than 2 000 km in length.

Ces cinq produits représentaient 33.5% du nombre total de tonnes kilomètres parcourues.

Le fait que le rang de chaque produit soit fonction de la méthode de classement utilisée (recettes, tonnes ou tonnes kilomètres) laisse supposer que les recettes tirées du transport d'une tonne varie d'un produit à l'autre et que la distance moyenne sur laquelle ces marchandises ont été transportées varie également.

La figure 8.8 illustre l'importance que revêt pour les entreprises visées le camionnage intraprovincial par rapport au camionnage interprovincial. Voici quelques faits saillants:

Les voyages intraprovinciaux représentaient 46.1% des recettes totales, 72.9% du nombre total de tonnes et 34.6% du nombre total de tonnes kilomètres.

Le camionnage interprovincial représentait 53.9% des recettes des voyages, 27.1% des tonnes transportées et 65.4% des tonnes-kilomètres parcourues. Le camionnage interprovincial est très important entre les provinces suivantes:

- de l'Ontario au Québec (\$161 millions).
- du Québec à l'Ontario (\$146 millions).
- de l'Ontario à l'Alberta (\$76 millions).
- de l'Ontario à la Colombie-Britannique (\$64 millions).
- de l'Ontario à Manitoba (\$47 millions).
- de l'Alberta à la Colombie-Britannique (\$46 millions).
- de la Colombie-Britannique à l'Alberta (\$45 millions).

Lorsqu'on compare les données de la figure 8.8 aux données de la figure 3.3, on voit clairement que ce sont les transporteurs interurbains de marchandises diverses pour compte d'autrui gagnant au moins \$2 millions par année qui ont touché la majeure partie des recettes (66%) provenant des voyages inter provinciaux.

La figure 8.9 donne des renseignements sur les recettes, les tonnes transportées et les tonnes kilomètres selon la distance parcourue. On peut observer les faits suivants:

- En tout 44.0% du nombre total de tonnes ont été transportées sur une distance inférieure à 200 kilomètres, représentant 18.3% des recettes, mais seulement 9.2% des tonnes kilomètres.
- Plus de 70% du nombre total de tonnes transportées, 40% des recettes totales et 26% du nombre total de tonnes kilomètres étaient liées aux voyages de moins de 500 km.
- Un nombre étonnamment élevé de voyages (correspondant à 11% des recettes, à 6% des tonnes transportées et à 14% des tonnes kilomètres) ont été effectués sur des distances variant entre 1 000 et 1 500 km. Ce résultat peut probablement s'expliquer par le nombre élevé de liaisons entre Calgary, Edmonton et Vancouver.
- En règle générale, plus la distance est longue, plus le nombre de voyages effectués par les véhicules moteurs est faible, sauf l'importante exception mentionnée auparavant.
- Environ 20% des recettes touchées par ces transporteurs provenaient de voyages de plus de 2 000 kilomètres.

INDUSTRY STRUCTURE

A Financial Analysis of the Three Sub-groups of Carriers of General Freight.

The overall financial performance of the intercity general freight segment of the industry (earning \$2 million or more annually) was presented in figure 8.2 and analysed on pages 166 to 168 of this publication.

This analysis is aimed at determining if any significant differences in financial performance exist between carriers using brokers operator services and carriers not using these services.

Looking at figure 8.2, it can be observed that the 71 carriers using broker operator services to a moderate extent (Group 2) earned 61% of the total revenues; those using broker operator services extensively (Group 1) earned 21% of the total revenues; and those carriers not using the services of broker operators (Group 3) accounted for 18% of the total revenues. The average size of carriers, in terms of revenues, was \$14 million for Group 1, \$26 million for Group 2, and \$7.2 million for Group 3. This indicates that the largest carriers of general freight used broker operator services to only a limited extent.

Liquidity ratios for all three groups of carriers were close to one (1), implying an ability to meet financial obligations without difficulty since current debts were almost covered by current assets (figure 8.4).

The solvency of these carriers, as measured by the debt-equity ratio, was out of line for those using broker operator services. Groups 1 and 2 had a debt-equity ratio close to 3, which means that they will have to finance their growth internally as they may have difficulty in obtaining access to financial markets. Group 3 carriers had a much lower debt-equity ratio of 1.6 (figure 8.4).

The profitability of these carriers also varied from group to group. The operating profit margin was the highest for Group 3 (5.8%) and the lowest for Group 2 (2.2%). Asset turnover was highest (2.35) for Group 1 and lowest (1.87) for Group 2. Return on equity was highest for Group 3 (25.9%) and lowest for Group 2 (8.5%). The most important profitability measure, the return on investments, was 8.9% for Group 1 carriers, 4.1% for Group 2 carriers, and 11.8% for Group 3 carriers (figure 8.4).

A general, and somewhat unanticipated, conclusion which may be drawn here is that Group 3 carriers (those not using broker operator services) financially outperformed the other segments of the general freight industry. A possible explanation for these results might be found in data presented in figures 8.2, 8.3 and 8.4 further research was undertaken and yielded the following

- Based on revenues, the average size of carrier was largest for Group 2 which showed the worst performance financially, while it was smallest for Group 3 which showed the best performance financially.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Analyse financière des trois sous-groupes de transporteurs de marchandises diverses.

Le rendement financier global des entreprises du secteur du transport interurbain de marchandises diverses (touchant \$2 millions ou plus par année) est illustré à la figure 8.2 et analysé aux pages 166 à 168 de la présente publication.

L'analyse vise à déterminer s'il existe de grandes différences entre le rendement des transporteurs ayant recours aux services de chauffeurs contractants et celui des transporteurs qui n'utilisent pas de tels services.

La figure 8.2 indique que les 71 transporteurs utilisant de façon modérée les services de chauffeurs contractants (groupe 2) ont enregistré 61% des recettes totales; les transporteurs utilisant beaucoup les services de chauffeurs contractants (groupe 1) ont touché 21% des recettes totales; et ceux n'ayant pas recours à de tels services (groupe 3) ont tiré 18% des recettes totales. La taille moyenne des transporteurs, exprimée en fonction des recettes, s'élevait à \$14 millions pour le groupe 1, à \$26 millions pour le groupe 2 et à \$7.2 millions pour le groupe 3. Ces chiffres montrent que les plus grands transporteurs de marchandises diverses utilisaient les services de chauffeurs contractants de façon modérée.

Les coefficients de liquidité des trois groupes de transporteurs étaient presque égaux à un (1), ce qui suppose que les camionneurs pouvaient respecter leurs obligations financières sans difficulté puisque l'actif à court terme couvrait presque toutes les dettes courantes (figure 8.4).

La solvabilité, mesurée par le ratio d'endettement, des transporteurs utilisant les services de chauffeurs contractants n'était pas conforme à la norme. Les transporteurs des groupes 1 et 2 avaient un ratio d'endettement d'environ 3, ce qui signifie qu'ils devront financer leur croissance de façon interne étant donné qu'ils pourraient avoir de la difficulté à percer les marchés financiers. Les transporteurs du groupe 3 possédaient un ratio d'endettement nettement inférieur, soit 1.6 (figure 8.4).

La rentabilité des transporteurs varie également d'un groupe à l'autre. Le groupe 3 a enregistré la marge de profit d'exploitation la plus élevée (5.8%), et le groupe 2, la plus faible (2.2%). Le groupe 1 affichait le taux de rotation de l'actif le plus élevé (2.35), et le groupe 2, le taux le plus faible (1.87). Le rendement des capitaux propres du groupe 3 était le plus élevé (25.9%), et celui du groupe 2, le plus faible (8.5%). La plus importante mesure de rentabilité, le rendement des investissements, s'élevait à 8.9% chez les transporteurs du groupe 1, à 4.1% chez ceux du groupe 2 et à 11.8% chez ceux du groupe 3 (figure 8.4).

On peut donc tirer la conclusion générale, et quelque peu imprévue: les transporteurs du groupe 3 (ceux qui n'ont pas recours aux services de chauffeurs contractants) ont un rendement financier supérieur aux autres secteurs du transport de marchandises diverses. Ces résultats peuvent peut-être s'expliquer par les données des figures 8.2, 8.3 et 8.4. Des recherches plus poussées ont donné les résultats suivants:

- Selon les recettes, le groupe 2 venait au premier rang en ce qui concerne la taille moyenne des transporteurs, mais il affichait le pire rendement financier, tandis que le groupe 3 venait au dernier rang sur le plan de la taille moyenne des transporteurs, mais il affichait le meilleur rendement financier.

- Groups 1 and 2 carriers were undertaking very small amounts of local trucking, whereas Group 3 carriers earned close to 7% of their revenues from local transportation.
- Group 1 carriers earned 17% of their revenues from international trucking, and Groups 2 and 3 earned 13% each.
- Group 3 carriers appeared to be less labour intensive than Groups 1 and 2 carriers if broker operators are considered as labour
- Non-operating expenses (such as interest payments) of Group 3 carriers were only half those of the other two groups of carriers.
- Group 3 carriers used piggyback services more extensively than the other two groups of carriers (especially Group 1).
- Total transportation expenses represented 56% of the total operating expenses for Group 3 carriers, 70% for Group 1 carriers, and 50% for Group 2 carriers.

To conclude, carriers not using broker operator services financially outperformed those using these services. This superior performance was partly due to the difference in operating structures between the carriers. In addition, group 3 carriers exercise more direct control over their equipment and labour, and so it is perhaps not unreasonable to observe a better financial performance from this group as compared to the other two groups.

- Les transporteurs des groupes 1 et 2 effectuaient très peu des voyages locaux, tandis que les camionneurs du groupe 3 ont tiré près de 7% de leurs recettes du transport local.
- Les camionneurs du groupe 1 ont tiré 17% de leurs recettes de voyages internationaux comparativement à 13% chacun pour les transporteurs des groupes 2 et 3.
- Les transporteurs du groupe 3 semblaient posséder une moins forte concentration de main-d'oeuvre que les camionneurs des groupes 1 et 2, si l'on considère les chauffeurs contractants comme des employés.
- Les dépenses non liées à l'exploitation (comme les versements d'intérêts) des transporteurs du groupe 3 n'équivalaient qu'à la moitié des dépenses correspondantes des camionneurs des deux autres groupes.
- Les transporteurs du groupe 3 utilisaient beaucoup plus les services de rail-route que les transporteurs des deux autres groupes (surtout ceux du groupe 1).
- Les frais de transport totaux représentaient 56% des frais d'exploitation totaux des transporteurs du groupe 3, 70% des frais totaux des camionneurs du groupe 1 et 50% de ceux des transporteurs du groupe 2.

Enfin, le rendement financier des transporteurs n'utilisant pas les services de chauffeurs contractants était supérieur à celui des camionneurs ayant recours à ces services. Ce rendement supérieur est partiellement attribuable à la différence entre les structures opérationnelles des transporteurs. De plus, les camionneurs du groupe 3 contrôlent plus directement leur équipement et leur main-d'oeuvre. Par conséquent, il n'est peut-être pas étonnant d'observer chez ce groupe un meilleur rendement financier que chez les deux autres groupes.

FIGURE 8.2 Intercity and General Freight Carriers Earning More Than \$2 Million Annually: Operating and Income Accounts

Transporteurs interurbains de marchandises diverses gagnant plus de \$2 millions chaque année: Compte d'exploitation et de revenu

	All groups of firms	Percent	Group 1	Percent
	Toutes les groupes d'entreprises	Pourcentage	Groupe 1	Pourcentage
Number of firms reporting - Nombre d'entreprises déclarantes	191	100.0	46	24.0
Revenue - Recettes	Dollars			
Operating revenue - Recettes d'exploitation	2,952,213,141		629,525,841	
Non-operating revenue - Recettes diverses	106,208,593		23,462,492	
Total revenue - Total, recettes	3,058,422,134	100.0	653,088,433	21.0
Operating expenses - Frais d'exploitation				
Salaries and wages - Traitements et salaires	1,180,255,666	39.9	123,055,909	19.6
Broker operators - Chauffeurs-contractants	491,564,838	16.6	284,042,864	45.2
Purchased trans. railroad (piggyback) - Transport ferroviaire acheté (transport rail - route impliquant des remorques)	74,195,174	2.5	7,213,326	1.1
Interline - Interligne	104,534,973	3.5	20,413,176	3.2
Fuel - Carburant	231,203,156	7.8	22,818,247	3.6
Depreciation on transport equipment - Amortissement du matériel de transport	127,070,912	4.3	22,546,404	3.6
Other expenses - Autres frais	642,016,503	21.7	123,127,506	19.6
Non-operating expenses - Frais divers	110,643,293	3.7	25,099,744	4.0
Total operating expenses - Dépenses d'exploitation total	2,961,484,516	100.0	628,317,176	100.0
Income before taxes - Avant l'impôt sur le revenu	96,937,618		24,771,257	
Provision for income taxes - Provision pour l'impôt sur le revenu	31,367,759		8,285,579	
Net income - Revenu net	65,569,859		16,485,678	
	Group 2	Percent	Group 3	Percent
	Groupe 2	Pourcentage	Groupe 3	Pourcentage
Number of firms reporting - Nombre d'entreprises déclarantes	71	37.0	14	35
Revenue - Recettes	Dollars			
Operating revenue - Recettes d'exploitation	1,789,016,710		533,570,490	
Non-operating revenue - Recettes diverses	65,050,846		17,695,555	
Total revenue - Total, recettes	1,854,067,556	61.0	551,266,145	18
Operating expenses - Frais d'exploitation				
Salaries and wages - Traitements et salaires	810,655,976	44.7	246,543,781	47
Broker operators - Chauffeurs-contractants	207,521,975	11.4	0	0
Purchased trans. railroad (piggyback) - Transport ferroviaire acheté (transport rail - route impliquant des remorques)	47,215,529	2.6	19,766,319	3
Interline - Interligne	56,819,554	3.1	27,302,243	5
Fuel - Carburant	151,451,450	8.4	56,933,459	11
Depreciation on transport equipment - Amortissement du matériel de transport	79,747,600	4.4	24,776,908	4
Other expenses - Autres frais	385,096,787	21.2	133,792,200	25
Non-operating expenses - Frais divers	75,183,447	4.1	10,360,102	2
Total operating expenses - Dépenses d'exploitation total	1,813,692,328	100.0	519,475,012	100
Income before taxes - Recettes avant l'impôt sur le revenu	40,375,228		31,791,152	
Provision for income taxes - Provision pour l'impôt sur le revenu	17,750,015		5,332,185	-
Net income - Revenu net	22,625,213		26,458,968	

FIGURE 8.3 Balance Sheet

Bilan

	Total	Group 1 Groupe 1	Group 2 Groupe 2	Group 3 Groupe 3
ASSETS - ACTIF				
Dollars				
Current assets - Disponibilités				
Cash and marketable securities - Encaisse et valeurs négociables	38,384,050	2,598,147	27,062,113	8,723,790
Account receivable - Comptes à recevoir	426,683,110	89,031,895	261,343,582	76,307,633
Prepaid expenses - Dépenses payées d'avance	29,916,132	7,608,657	17,956,023	4,351,452
Inventories (fuel,tires,etc.) - Stock (carburant,pneus,etc.)	28,791,743	4,370,202	20,078,535	3,282,008
Other current assets - Autres disponibilités	49,861,743	13,735,490	26,181,737	9,944,516
Total current assets - Total, disponibilités	572,575,780	117,344,391	352,621,990	102,609,399
Fixed assets (motor carrier freight) - Immobilisations (transport routier de marchandises)				
Land - Terrains	81,955,235	11,687,202	61,153,402	9,114,631
Building - Bâtiments	152,109,101	18,265,269	113,219,644	20,024,188
Revenue equipment - Matériel productif	469,850,339	88,751,166	290,285,923	90,813,250
Other automotive equipment - Autres équipements automatisés	11,295,992	2,679,544	7,595,886	1,020,562
Shop and garage equipment - Matériel d'atelier et de garage	15,912,436	1,827,133	12,426,515	1,658,788
Furniture and office equipment - Meubles et matériel de bureau	19,021,095	3,844,543	12,461,808	2,714,744
Other operating equipment - Autre matériel d'exploitation	10,361,636	2,203,682	7,209,597	948,357
Fixed assets (other than motor carrier freight) - Immobilisations (autres que de l'entreprise de transport)	8,709,967	1,140,786	6,174,109	1,395,072
Other assets - Autres éléments d'actif	196,596,283	30,258,591	128,740,885	37,596,807
Total fixed assets - Total immobilisations	965,812,084	160,657,916	639,267,769	165,886,399
TOTAL ASSETS - TOTAL ACTIF	1,538,387,864	278,002,307	991,889,759	268,495,798
LIABILITIES - PASSIF				
Current liabilities - Exigibilités				
Bank loans - Emprunts bancaires	96,387,297	25,424,939	51,753,771	19,208,587
Account payable - Comptes à payer	407,814,320	75,593,108	276,418,562	55,802,650
Current debt - Dette courante	123,905,803	23,485,957	62,132,655	38,287,191
Total current liabilities - Total exigibilités	628,107,420	124,504,004	390,304,988	113,298,428
Long term liabilities - Dette à long terme				
Mortgages - Hypothèques	95,877,629	24,170,569	65,709,723	5,997,337
Equipment loans - Emprunts sur le matériel	177,257,342	22,552,175	123,975,558	30,729,609
Other loans - Autres emprunts	194,300,322	32,513,707	145,291,872	16,494,743
Total long term liabilities - Total, dette à long terme	467,435,293	79,236,451	334,977,153	53,221,689
TOTAL LIABILITIES - TOTAL, PASSIF	1,095,542,713	203,740,455	725,282,141	166,520,117
SHAREHOLDERS EQUITY - AVOIR DES PROPRIÉTAIRES				
Capital stock - Capital-actions	102,175,348	13,224,615	77,268,449	11,682,284
Retained earnings - Bénéfices non répartis	340,669,803	61,037,237	189,339,169	90,293,397
Total equity - Total, avoir	442,845,151	74,261,852	266,607,618	101,975,681
Total liabilities and owners equity - Total, passif et avoir des propriétaires	1,538,387,864	278,002,307	991,889,759	268,495,798

FIGURE 8.4 Selected Financial Ratios

Ratios financiers divers

	Total	Group 1 Groupe 1	Group 2 Groupe 2	Group 3 Groupe 3
Liquidity Ratios - Coefficient de liquidité				
Current ratio - Ratio de liquidité	0.912	0.942	0.903	0.905
Quick ratio - Ratio de liquidité restreinte	0.818	0.846	0.806	0.838
Solvency Ratios - Coefficients de solvabilité				
Debt equity ratio - Ratio d'endettement	2.474	2.744	2.720	2.633
Debt ratio - Ratio d'autonomie financière	0.712	0.733	0.731	0.620
Equity ratio - Ratio de capitaux propre	0.288	0.267	0.269	0.380
Profitability Ratios - Coefficients de rentabilité				
Operating profit margin - Marge de profit d'exploitation	0.032	0.038	0.026	0.058
Assets turnover - Rotation de l'actif	1.988	2.349	1.869	2.053
Return on equity - Rendement des capitaux propre	0.148	0.222	0.085	0.259
Return on investment - Rendement des investissements	0.063	0.089	0.041	0.118

FIGURE 8.5 Intercity and General Freight Carriers Earning More Than \$2 Million Annually: Employees and Salaries and Wages

**Transporteurs interurbains de marchandises diverses gagnant plus de \$2 millions chaque année:
Employés et traitements et salaires**

	All Firms Toutes les entreprises			Group 1 Groupe 1		
	Number of employees Nombre d'employés	Salaries and wages Traitements et salaires	Average salary/wage Salaire/traitement moyen	Number of employees Nombre d'employés	Salaries and wages Traitements et salaires	Average salary/wage Salaire/traitement moyen
		Dollars	Dollars		Dollars	Dollars
Drivers - Chauffeurs	18,515	609,452,796	32,917	1,463	47,092,258	32,189
Others - Autres	2,395	70,297,020	29,352	232	5,519,495	23,791
Total transportation - Total- transports	20,910	679,749,816	32,508	1,695	52,611,751	31,039
Mechanics - Mécaniciens	2,400	72,225,220	30,094	358	9,067,231	25,327
Others - Autres	683	18,597,127	27,229	128	2,987,415	23,339
Total maintenance - Total- entretien	3,083	90,822,347	29,459	486	12,054,646	24,804
Platform and terminal - Terminus et plate-forme	10,719	289,142,586	26,975	1,194	28,916,816	24,218
All other employees - Autres employés	6,077	168,765,657	31,062	1,045	29,472,696	28,204
Total	40,789	1,248,480,406	30,608	1,420	123,055,909	27,841
Group 2 Groupe 2			Group 3 Groupe 3			
	Number of employees Nombre d'employés	Salaries and wages Traitements et salaires	Average salary/wage Salaire/traitement moyen	Number of employees Nombre d'employés	Salaries and wages Traitements et salaires	Average salary/wage Salaire/traitement moyen
		Dollars	Dollars		Dollars	Dollars
Drivers - Chauffeurs	11,520	386,144,788	33,520	4,232	142,115,284	33,581
Others - Autres	2,748	83,219,286	30,284	715	15,658,707	21,900
Total transportation - Total- transports	14,268	469,364,074	32,896	4,947	157,773,991	31,893
Mechanics - Mécaniciens	1,465	46,161,008	31,509	413	12,084,981	29,213
Others - Autres	544	16,122,979	29,638	175	4,418,739	25,250
Total maintenance - Total- entretien	2,009	82,283,987	31,002	588	16,483,714	28,034
Platform and terminal - Terminus et plate-forme	8,069	222,064,260	27,521	1,456	38,161,510	28,210
All other employees - Toutes autres employés	3,974	125,138,395	31,489	1,058	34,154,566	32,282
Total	28,320	878,850,716	31,033	8,049	246,573,781	30,634

FIGURE 8.6 Intercity General Freight Carriers Earning More Than \$2 Million Annually: Equipment Operated, Distance Travelled

Transporteurs interurbains de marchandises diverses gagnant plus de \$2 millions chaque année: Équipement exploité, distance parcourue

	All Groups of Firms			Group 1		
	Toute les groupe d'entreprises			Groupe 1		
	Number	Kilometres	Average distance per vehicle(km)	Number	Kilometres	Average distance per vehicle(km)
	Nombre	Kilomètres	Distance moyenne par véhicule(km)	Nombre	Kilomètres	Distance moyenne par véhicule(km)
Straight trucks - Camions	9,432	130 387 131	49 557	368	11 038 711	30 034
Linehaul tractors - Tracteurs de long parcours	8,006	743 029 380	92 809	856	78 901 465	92 178
City tractors - Tracteurs de ville	4,964	221 752 351	44 672	300	18 551 331	61 838
Other equipment - Autre équipement	48,127	...	...	9,113	...	...
Total	87,560	1 155 178 863	...	10,637	108 512 507	...
Group 2			Group 3			
Groupe 2			Groupe 3			
	Number	Kilometres	Average distance per vehicle(km)	Number	Kilometres	Average distance per vehicle(km)
	Nombre	Kilomètres	Distance moyenne par véhicule(km)	Nombre	Kilomètres	Distance moyenne par véhicule(km)
Straight trucks - Camions	4,848	110 318 001	47 526	1,416	50 712 612	35 819
Linehaul tractors - Tracteurs de long parcours	4,910	489 346 277	99 663	2,240	174 781 638	78 029
City tractors - Tracteurs de ville	3,771	192 712 132	43 143	920	40 482 363	43 140
Other equipment - Autre équipement	30,166	...	...	8,878	...	...
Total	43,496	780 576 440	...	13,427	265 989 916	...

FIGURE 8.7 Intercity General Freight Carriers Earning More Than \$2 Millions Annually Shipments, Revenue, Tonnes and Tonne Kilometres by Commodity in Order of Revenue

Transporteurs interurbains de marchandises diverses gagnant plus de \$2 millions chaque année:
Livraisons, recettes, tonnes et tonne kilomètre pour marchandises selon le revenu

	Estimated shipments	Estimated revenue	Estimated tonnes	Estimated tonne kilometres
	Livraisons (estimation)	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)	Tonnes kilomètres (estimation)
	No. - Nbre	Dollars	No. - Nbre	No. - Nbre
Other Foods, Food Materials and Food Preparations Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	844,057	182,159,912	3 504 790	2 016 882 313
Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	1,320,223	127,913,382	1 573 833	696 998 236
General or Unclassified Freight Fret ordinaire ou non classé	1,009,297	118,765,505	2 909 946	917 516 533
Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	521,522	111,022,180	4 660 280	1 697 821 143
Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	815,447	101,528,914	1 279 227	897 867 486
Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	945,074	96,924,775	1 283 506	762 965 879
Paper and Paperboard Papier et carton	402,163	86,103,648	2 335 596	1 200 666 680
Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non métalliques de base	383,393	81,997,057	2 381 176	1 059 299 613
Remaining End-products Classified by Material Autres produits finals classés selon la matière	479,043	67,712,093	1 107 047	581 469 367
Beverages Boissons	191,763	62,560,206	1 795 498	731 707 086
Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	631,496	58,867,848	403 089	295 250 171
Containers and Closures Sécurisants, contenants, conteneurs et fermetures	342,238	58,198,482	1 153 959	505 485 404
Furniture and Fixtures Meubles et accessoires	640,444	54,180,060	318 431	242 363 987
Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	208,695	52,931,676	1 676 674	1 169 018 085
Printed Matter Imprimés	861,275	46,333,446	358 275	331 197 842
Apparel and Accessories Vêtements et accessoires	637,670	45,041,340	187 167	238 356 717
Toiletries, Cleaning Prep. and Chemical Specialties Articles de toilette, produits de nettoyage et spécl. chim.	609,325	43,909,268	394 738	304 933 764
Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	209,198	42,392,295	409 003	536 594 736
Other Electric Equipment and Appliances Autres appareils et accessoires électriques	461,639	41,285,104	317 818	228 816 806
Communication and Related Equipment Matériel de communications et matériel connexe	566,361	40,361,288	225 110	249 494 600
Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	285,753	40,155,412	325 574	302 835 843
Textile Fabricated Materials Demi-produits en textiles	505,856	36,863,510	283 745	175 737 858
Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	148,085	35,564,667	1 044 271	480 678 228
Electric Lighting, Distribution and Control Equipment Matériel électr. d'éclairage, de distribution et commande	385,029	28,137,202	164 100	139 554 784
Rubber Tires and Tubes Jeux et chambres à air en caoutchouc	211,643	27,393,711	367 976	189 130 781

FIGURE 8.7 Intercity General Freight Carriers Earning More Than \$2 Millions Annually Shipments, Revenue, Tonnes and Tonne Kilometres by Commodity in Order of Revenue – Continued

**Transporteurs interurbains de marchandises diverses gagnant plus de \$2 millions chaque année:
Livrasons, recettes, tonnes et tonne kilomètre pour marchadises selon le revenu – suite**

	Estimated shipments Livrasons (estimation)	Estimated revenue Recettes (estimation)	Estimated tonnes Tonnes (estimation)	Estimated tonne kilometres Tonnes kilomètres (estimation)
	No. – Nbre.	Dollars	No. – Nbre.	No. – Nbre.
Stationers' and Office Supplies and Artists' Materials Papeterie et art. de bureau et fournitures pour artistes	450,228	23,459,715	157,321	102,462,863
Sugar and Sugar Preparations Sucré et préparations à base de sucre	192,010	22,465,669	403,294	221,364,106
Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) Grains de céréales (inclus semence, farine, semoule)	127,312	19,349,732	323,181	207,421,634
Medicinal and Pharmaceutical Products Médicaments et produits pharmaceutiques	479,122	18,721,544	101,874	78,431,734
Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	60,185	18,157,067	778,965	333,944,937
House Furnishings Articles d'ameublement	199,561	18,084,621	154,026	110,811,728
Non-ferrous Metals Métaux non ferreux	102,863	18,055,321	564,566	274,921,381
Other Rec. Equip., Toys, Games, Sporting and Athletic Goods Autre mat. récréatif, jouets, jeux, art. sport, athl.	207,562	17,659,083	75,677	68,546,133
Miscellaneous End-products Produits finals divers	312,198	17,517,942	51,485	65,769,822
Vegetables and Vegetable Preparations Légumes et préparations à base de légumes	92,307	17,340,554	223,222	230,020,065
Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) Prod. bruts d'or., vég., n. comest. (sauf tabac, fibres, bois)	74,004	14,805,073	329,738	267,167,819
Miscellaneous Fabricated Materials Demi-produits divers	166,033	14,238,185	122,730	73,500,425
Other Household and Personal Equipment (used) Autres articles ménagers et personnels (usagés)	193,235	14,126,149	66,079	70,603,543
Dairy Products, Eggs and Honey Produits laitiers, œufs et miel	76,024	13,913,453	284,335	158,419,798
Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	48,869	13,832,328	316,097	153,835,828
Other Waste and Scrap Materials Autres déchets et rebuts	50,288	12,574,181	842,943	122,705,381
Heating, Air Conditioning and Refrigeration Equipment Mat. de chauffage, de climatisation et de réfrigération	158,406	12,471,908	77,863	49,173,713
Footwear Chaussures	214,732	12,398,782	62,076	56,057,074
Crude Wood Materials Matières de bois brutes	33,162	10,305,378	367,385	134,373,265
Metal Dres, Metal in Ores, Concentrates and Slags Minéraux de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	30,838	10,072,323	324,794	116,392,407
Fruits and Fruit Preparations Fruits et préparations à base de fruits	19,851	11,816,518	165,112	187,318,728
Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	41,186	11,329,145	351,541	172,369,363
Tobacco Tabacs	62,265	11,015,244	180,694	62,151,431
Textile Fabricated Materials Demi-produits en textiles	107,828	10,350,191	73,197	51,724,188
Kitchen Utensils, Cutlery and Tableware (exc. Silverware) Art. de cuisine, coultererie, art. de table (sauf argenterie)	107,058	10,183,078	61,701	56,397,518

FIGURE 8.7 Intercity General Freight Carriers Earning More Than \$2 Millions Annually Shipments, Revenue, Tonnes and Tonne Kilometres by Commodity in Order of Revenue – Concluded

**Transporteurs interurbains de marchandises diverses gagnant plus de \$2 millions chaque année:
Livraisons, recettes, tonnes et tonne kilomètre pour marchandises selon le revenu – fin**

	Estimated shipments Livraisons (estimation)	Estimated revenue Recettes (estimation)	Estimated tonnes Tonnes (estimation)	Estimated tonne kilometres Tonnes kilomètres (estimation)
				<th>No. - Nbre</th> <th>Dollars</th> <th>No. - Nbre</th> <th>No. - Nbre</th>
Conveying, Elevating and Material Handling Equipment Convoyeurs et matériel de levage et de manutention	70,582	10,121,053	201 908	104 341 596
Hand Tools and Cutlery (except Table and Kitchen) Outils et ust. de coutellerie (sauf de table et cuisine)	136,901	9,883,912	424 432	174 501 759
Fodder and Feed (except Unmilled Cereals) Fourrage et aliments pour animaux (sauf céréales n. moulu.)	30,751	8,807,276	219 489	126 035 977
Fish Poisson	21,705	8,055,537	148 041	122 752 624
Measure, Control, Lab., Medical and Optical Inst. & Acc. Inst.. app.. acc. de mesure et contrôle, de lab.. méd.. opti..	128,535	7,519,780	32 103	26 228 698
Agricultural Machinery and Equipment (except Tractors) Machines et matériel agricoles (sauf les tracteurs)	58,268	6,960,539	67 582	61 599 782
Plumbing Eqp. and Fittings (exc. Valves, Pipes, fittings) Mat. de plomberie et garn. (sauf robinet, tuyau, raccords)	93,886	6,941,706	44 933	28 199 717
Textile Fabricated Materials Demi-produits en textiles	57,117	6,537,711	90 146	40 919 879
Medical Supplies, Ophthalmic Goods and Orthopaedic App. Fournitures médicales, articles ophthalmiques, app. ortho.	133,045	6,363,736	22 683	17 891 085
Cocoa, Coffee, Tea and Spices Cacao, café, thé et épices	53,134	5,970,517	50 921	48 079 482
Photographic Goods Articles de photographie	100,077	5,914,105	25 607	39 144 508
Rubber and Plastic Fabricated Materials Demi-produits en plastique et en caoutchouc	47,845	5,156,859	59 784	45 180 489
Other Equipment Autre matériel	65,663	4,667,348	37 727	24 452 939
Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	51,747	4,444,965	1 802 307	88 571 912
Safety and Sanitation Equip., Alarm and Signal Systems Mat. de sécurité et d'assainis.. syst. d'alarme et signal.	48,053	4,370,695	16 556	22 908 808
Tractors Tracteurs	42,487	4,093,577	26 958	21 513 386
Miscellaneous Vehicles (include Parts and Accessories) Véhicules divers (y compris pièces et accessoires)	31,505	3,962,095	27 834	17 578 469
Cooking Equipment for Food Matériel de cuisson des aliments	45,159	3,663,400	20 623	17 926 989
Pulp Pâte	8,770	3,358,335	151 348	69 333 732
Aircraft Aéronefs	22,756	3,285,205	11 959	16 383 037
Textile and Related Fibres (including Waste) Textile et fibres connexes (y compris les déchets)	20,604	3,086,622	67 365	31 039 749
Other Marine Products Autres produits marins	10,272	2,758,755	29 118	33 588 497
Ships and Boats Navires et bateaux	21,178	2,271,766	10 320	6 275 412
Margarine, Shortening and Lard Margarine, graisse préparée et saindoux	5,936	2,204,801	38 272	29 118 210
Firearms, Weapons and Ammunition Armes à feu, armes et munitions	15,277	2,062,810	15 448	15 752 799

FIGURE 8.8 Shipments, Revenue, Tonnes and Tonne kilometres from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Ranked by Revenues

Livraisons, recettes, tonnes et tonnes kilomètres entre la province ou le territoire d'origine et la province ou le territoire de destination, classés selon les recettes

Origin Origine	Destination Destination	Estimated shipments	Estimated revenue	Estimated tonnes	Estimated tonne kilometres
		Livraisons (estimation)	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)	Tonnes kilomètres (estimation)
		No. - Nbre	Dollars	No. - Nbre	No. - Nbre
Ont.	Dnt.	5,449,685	515,645,826	15 909 396	3 464 604 119
Que. - Qué.	Que. - Qué.	3,391,642	224,179,469	4 947 147	1 324 672 452
Ont.	Que. - Qué.	1,097,758	160,566,132	2 349 849	1 402 447 380
Que. - Qué.	Ont.	1,190,252	146,274,811	2 215 181	1 328 541 480
B.C. - C.-B.	B.C. - C.-B.	962,653	132,823,601	5 753 985	1 491 431 207
Dnt.	Alta. - Alb.	415,590	76,200,067	287 735	977 172 790
Ont.	B.C. - C.-B.	385,737	63,951,083	203 720	893 709 898
Alta. - Alb.	Alta. - Alb.	698,637	53,971,939	1 306 782	440 483 918
Ont.	Man.	301,837	46,605,106	279 553	534 434 449
Alta. - Alb.	B.C. - C.-B.	331,892	46,015,649	556 242	522 373 968
B.C. - C.-B.	Alta. - Alb.	262,741	44,818,467	542 858	539 922 467
Ont.	N.S. - N.-É.	187,458	35,706,868	202 333	366 918 861
B.C. - C.-B.	Ont.	140,233	32,969,802	139 589	603 566 323
Que. - Qué.	B.C. - C.-B.	155,952	30,882,717	101 111	469 407 451
Que. - Qué.	Alta. - Alb.	155,949	29,943,743	90 743	332 145 679
Man.	Ont.	258,002	29,721,922	262 307	349 257 091
Man.	Sask.	257,686	27,558,414	295 630	203 726 279
Ont.	N.B.	168,282	25,077,902	145 379	215 152 964
Alta. - Alb.	Ont.	108,981	25,037,129	151 006	509 437 159
N.B.	N.B.	238,372	23,396,314	918 705	194 338 972
Sask.	Sask.	411,135	23,040,401	740 774	123 188 737
Man.	Man.	260,328	22,746,486	576 050	174 208 954
Dnt.	Sask.	150,370	22,650,693	90 885	234 251 673
Que. - Qué.	N.B.	151,789	22,335,574	217 720	174 785 078
Que. - Qué.	N.S. - N.-É.	117,896	19,758,995	143 506	169 766 193
Man.	Alta. - Alb.	105,442	18,791,957	165 458	216 318 457
N.S. - N.-É.	N.S. - N.-É.	289,169	18,228,329	584 239	114 613 110
N.B.	N.S. - N.-É.	177,798	17,756,491	301 500	114 104 136
Alta. - Alb.	Sask.	170,466	16,809,918	212 457	140 724 020
Alta. - Alb.	Man.	84,858	16,240,015	240 841	322 300 270
Que. - Qué.	Man.	108,586	14,577,691	78 756	184 607 495
Alta. - Alb.	Que. - Qué.	28,989	14,251,499	82 719	297 888 520
Alta. - Alb.	N.W.T. - T. N.-D.	68,588	13,513,215	68 293	100 406 588
B.C. - C.-B.	Sask.	63,693	12,945,191	94 434	145 996 792
Dnt.	Nfld. - T.-N.	51,564	12,805,810	59 587	186 271 055
N.B.	Que. - Qué.	36,084	11,502,155	263 045	194 642 937
N.B.	Ont.	31,439	10,917,791	167 230	230 872 139
B.C. - C.-B.	Man.	48,468	10,571,800	82 114	190 222 624
B.C. - C.-B.	Que. - Qué.	40,908	9,796,969	40 649	186 839 020
N.S. - N.-É.	N.B.	120,269	9,497,481	179 872	65 444 619
N.S. - N.-É.	Ont.	44,201	9,489,476	103 352	177 928 283
Que. - Qué.	Nfld. - T.-N.	30,282	7,844,307	35 737	71 872 567
Sask.	Alta. - Alb.	57,014	7,556,824	135 391	100 831 045
Man.	Que. - Qué.	33,024	7,035,512	50 958	121 111 511
Sask.	Man.	57,730	6,125,153	126 267	80 100 437

FIGURE 8.8 Shipments, Revenue, Tonnes and Tonne kilometres from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Ranked by Revenues – Continued

Livraisons, recettes, tonnes et tonnes kilomètres entre la province ou le territoire d'origine et la province ou le territoire de destination, classés selon les recettes – suite

Origin Origine	Destination Destinat.	Estimated shipments	Estimated revenue	Estimated tonnes	Estimated tonne kilometres
		Livraisons (estimation)	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)	Tonnes kilomètres (estimation)
		No. - Nbre	Dollars	No. - Nbre	No. - Nbre
Man.	B.C. - C.-B.	48,203	6,114,642	32 573	74 005 648
Que. - Qué.	Sask.	57,318	5,746,513	20 195	61 030 236
Sask.	Ont.	40,526	5,580,284	32 250	85 859 276
P.E.I. - I.-P.-É.	Ont.	5,449	5,509,137	65 247	115 682 309
B.C. - C.-B.	Yuk.	15,371	5,117,361	22 321	50 035 620
Nfld. - T.-N.	Nfld. - T.-N.	78,687	5,030,240	52 626	21 473 138
N.B.	Nfld. - T.-N.	19,297	4,992,564	28 358	43 486 828
N.S. - N.-É.	Que. - Qué.	20,394	4,111,735	73 075	83 624 893
Sask.	Que. - Qué.	8,248	3,520,759	23 917	70 155 911
Alta. - Alb.	Yuk.	17,039	3,451,119	12 060	24 067 495
P.E.I. - I.-P.-É.	Que. - Qué.	5,394	3,319,824	64 302	73 814 198
Ont.	P.E.I. - I.-P.-É.	17,310	2,721,858	13 909	24 084 346
Sask.	B.C. - C.-B.	9,266	2,495,347	30 214	43 625 990
N.S. - N.-É.	Nfld. - T.-N.	16,808	2,483,250	9 873	12 420 782
N.B.	P.E.I. - I.-P.-É.	23,506	2,141,498	45 676	12 176 184
Que. - Qué.	P.E.I. - I.-P.-É.	14,048	1,745,637	15 068	18 249 291
Yuk.	B.C. - C.-B.	2,371	1,725,297	12 520	29 030 973
Ont.	N.W.T. - T. N.-O.	6,669	1,566,184	2 297	11 773 277
P.E.I. - I.-P.-É.	N.B.	6,187	1,207,985	47 736	16 282 310
N.S. - N.-É.	P.E.I. - I.-P.-É.	15,266	965,291	14 934	4 995 205
P.E.I. - I.-P.-É.	N.S. - N.-É.	3,213	923,227	22 037	8 661 134
Nfld. - T.-N.	Ont.	5,992	828,910	3 391	10 567 202
N.B.	Alta. - Alb.	2,876	806,480	2 161	9 247 238
Nfld. - T.-N.	N.S. - N.-É.	2,910	741,911	12 251	17 895 773
Man.	N.B.	2,824	701,629	2 877	8 827 027
B.C. - C.-B.	N.S. - N.-É.	2,647	598,445	1 268	7 009 820
N.B.	Man.	2,991	523,855	3 405	10 575 821
N.W.T. - T. N.-O.	B.C. - C.-B.	1,097	517,586	7 907	19 488 423
N.W.T. - T. N.-O.	Alta. - Alb.	5,407	493,172	3 970	4 631 616
Man.	N.S. - N.-É.	4,481	481,979	780	2 699 468
B.C. - C.-B.	N.W.T. - T. N.-O.	2,420	414,023	1 508	4 297 719
Alta. - Alb.	N.S. - N.-É.	2,077	397,715	1 100	5 212 663
B.C. - C.-B.	N.B.	2,531	389,021	837	4 437 302
Ont.	Yuk.	2,390	387,712	417	2 188 964
Nfld. - T.-N.	Que. - Qué.	2,327	346,511	2 827	7 713 213
Yuk.	Yuk.	4,111	331,720	3 406	1 894 419
N.W.T. - T. N.-O.	N.W.T. - T. N.-O.	3,643	279,644	1 385	655 220
N.B.	B.C. - C.-B.	1,157	272,941	468	2 113 981
Alta. - Alb.	N.B.	1,181	257,170	880	3 744 459
B.C. - C.-B.	P.E.I. - I.-P.-É.	1,300	224,599	3 537	19 938 001
N.S. - N.-É.	Alta. - Alb.	1,427	201,622	255	1 173 731
Man.	Nfld. - T.-N.	981	177,942	243	915 545
N.S. - N.-É.	B.C. - C.-B.	919	175,438	231	1 236 104
B.C. - C.-B.	Nfld. - T.-N.	1,341	173,940	389	2 415 921

FIGURE 8.8 Shipments, Revenue, Tonnes and Tonne kilometres from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Ranked by Revenues – Concluded

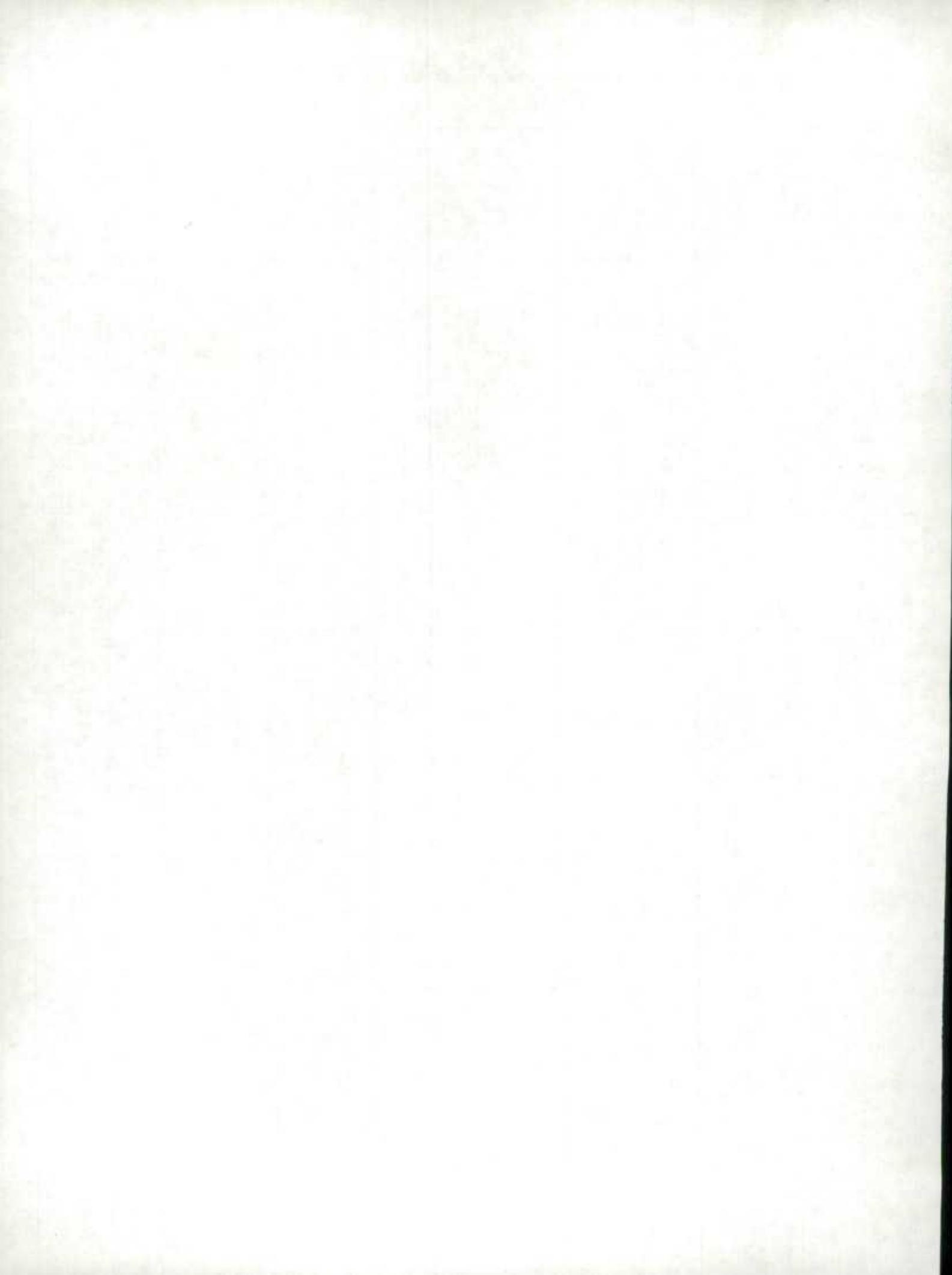
Livraisons, recettes, tonnes et tonnes kilomètres entre la province ou le territoire d'origine et la province ou le territoire de destination, classés selon les recettes – fin

Origin Origine	Destination Destinat.	Estimated shipments	Estimated revenue	Estimated tonnes	Estimated tonne kilometres
		Livraisons (estimation)	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)	Tonnes kilomètres (estimation)
		No. - Nbre	Dollars	No. - Nbre	No. - Nbre
Yuk.	Alta. - Alb.	1,007	144,741	1 921	3 291 063
Man.	Yuk.	729	122,870	148	497 259
Nfld. - T.-N.	N.B.	1,633	121,384	326	472 305
Alta. - Alb.	Nfld. - T.-N.	627	121,084	278	1 522 798
Que. - Qué.	N.W.T. - T. N.-O.	650	113,668	95	319 034
Man.	N.W.T. - T. N.-O.	642	109,673	148	320 985
N.S. - N.-É.	Sask.	139	106,307	229	1 008 758
Alta. - Alb.	P.E.I. - I.-P.-É.	276	96,639	278	1 313 123
Sask.	N.S. - N.-É.	1,165	92,457	142	574 820
P.E.I. - I.-P.-É.	P.E.I. - I.-P.-É.	1,103	89,737	9 655	518 561
Sask.	N.B.	541	75,498	140	544 411
N.B.	Sask.	447	74,882	142	508 150
N.W.T. - T. N.-O.	Sask.	253	69,587	134	296 249
P.E.I. - I.-P.-É.	Nfld. - T.-N.	389	68,461	625	1 127 421
N.S. - N.-É.	Man.	537	68,257	223	743 816
Yuk.	N.W.T. - T. N.-O.	582	66,008	183	229 259
Man.	P.E.I. - I.-P.-É.	525	54,402	75	233 814
Nfld. - T.-N.	B.C. - C.-B.	420	50,391	89	639 781
Sask.	N.W.T. - T. N.-O.	301	37,346	65	118 514
N.W.T. - T. N.-O.	Ont.	84	26,594	25	119 575
Nfld. - T.-N.	Alta. - Alb.	88	24,710	29	180 581
Sask.	Yuk.	218	20,234	8	19 415
Que. - Qué.	Yuk.	77	19,459	25	120 924
Nfld. - T.-N.	Man.	79	15,464	25	110 660
P.E.I. - I.-P.-É.	B.C. - C.-B.	71	13,199	14	76 563
Sask.	Nfld. - T.-N.	60	12,007	12	53 763
P.E.I. - I.-P.-É.	Alta. - Alb.	44	8,177	14	66 863
Nfld. - T.-N.	Sask.	16	7,582	19	106 638
N.S. - N.-É.	N.W.T. - T. N.-O.	13	5,547	4	20 296
P.E.I. - I.-P.-É.	Man.	33	4,583	8	27 296
N.W.T. - T. N.-O.	Yuk.	75	3,761	23	31 995
Sask.	P.E.I. - I.-P.-É.	21	2,854	4	16 926
P.E.I. - I.-P.-É.	N.W.T. - T. N.-O.	2	2,056	1	3 414
Nfld. - T.-N.	P.E.I. - I.-P.-É.	29	1,254	1	1 658
N.W.T. - T. N.-O.	N.S. - N.-É.	1	1,762	1	10 887
P.E.I. - I.-P.-É.	Sask.	14	1,300	1	3 378
Nfld. - T.-N.	N.W.T. - T. N.-O.	1	151	1	259
N.W.T. - T. N.-O.	Man.	3	331	1	769
N.W.T. - T. N.-O.	Que. - Qué.	1	37	1	757
N.W.T. - T. N.-O.	Nfld. - T.-N.	3	225	1	1 108
N.W.T. - T. N.-O.	P.E.I. - I.-P.-É.	1	279	1	231
Yuk.	Ont.	1	243	1	525
N.B.	N.W.T. - T. N.-O.	3	803	1	4 381
N.S. - N.-É.	Yuk.	2	178	1	314
Grand Total		18,401,965	2,210,196,499	42 222 884	21 331 715 700

FIGURE 8.9 Shipments, Revenue, Tonnes and Tonne kilometres by Distance Group

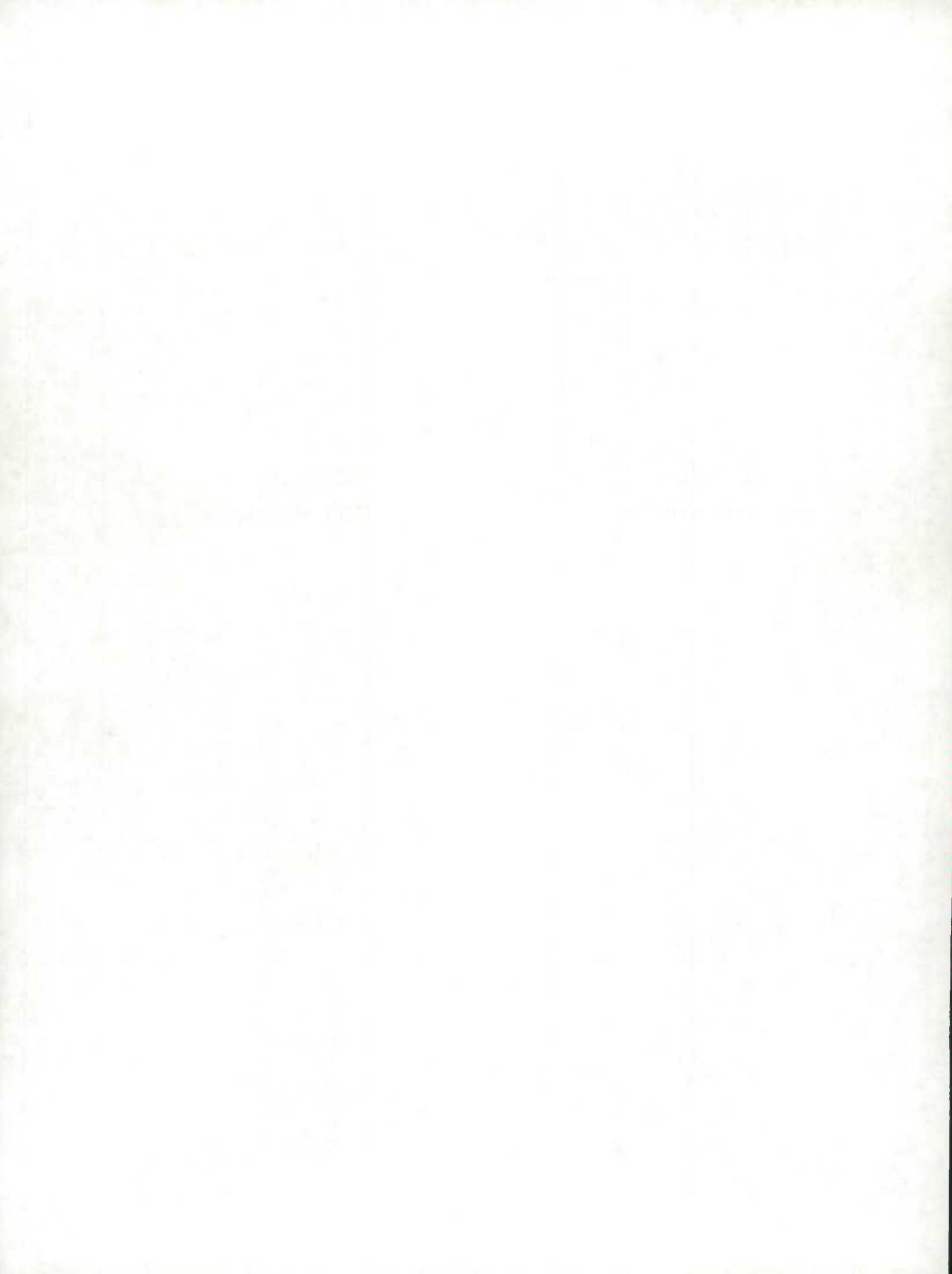
Livraisons, recettes, tonnes et tonnes kilomètre selon la distance parcourue

Distance (Km)	Estimated shipments	Estimated revenue	Estimated tonnes	Estimated tonne kilometres
Distance (km)	Livraisons (estimation)	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)	Tonnes kilomètres (estimation)
	No. - Nbre	Dollars	No. - Nbre	No. - Nbre
< 100	2,352,983	171,413,555	9 128 466	562 894 957
101 - 200	2,815,259	232,325,538	9 457 841	1 394 000 278
201 - 300	2,322,478	200,589,918	5 271 419	1 335 345 733
301 - 400	1,578,113	154,791,665	3 779 318	1 315 787 307
401 - 500	1,298,318	134,567,483	2 099 791	944 963 052
501 - 600	1,503,479	169,938,661	2 457 568	1 353 916 456
601 - 700	898,214	134,256,317	1 996 370	1 297 557 444
701 - 800	723,349	103,932,053	1 421 292	1 064 584 061
801 - 900	378,784	62,491,451	840 574	706 976 371
901 - 1 000	286,636	48,458,663	578 118	547 076 795
1 001 - 1 500	1,276,108	233,954,072	2 394 320	2 905 438 439
1 501 - 2 000	486,466	103,695,603	759 380	1 301 359 662
2 001 - 2 500	684,772	110,590,014	661 433	1 465 121 651
2 501 - 3 000	273,317	47,694,698	208 800	577 995 448
3 001 - 3 500	501,366	94,749,593	399 081	1 336 634 205
3 501 - 4 000	316,605	71,138,720	295 979	1 079 828 258
4 001 - 4 500	365,977	71,102,165	234 214	1 027 975 089
> 4 500	335,988	64,506,342	238 913	1 114 260 496
Grand Total	18,402,212	2,210,196,511	42 222 877	21 331 715 702



**Vehicle
Insurance**

**Assurances
des véhicules**



INTRODUCTION

Vehicle insurance, in particular public liability insurance, is currently an issue of concern and controversy for the trucking industry in Canada. The impact of rising premiums on the profitability of the industry and the viability of some of the smaller carriers is subject to heated debate.

The objective of this study is to outline the for-hire trucking industry's vehicle insurance payments as reported on the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey for the years 1975 to 1984, and to present the results of discussions held with 100 large for-hire carriers and several insurance companies on the issue of liability insurance. These discussions were held during the months of January, February and March of 1986.

VEHICLE INSURANCE - AN EMPIRICAL ANALYSIS

The Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey requests carriers to report collision premiums and public liability premiums separately. Some carriers, however, could not provide these two items separately. As a result, the data in figures 9.1 and 9.2 show "vehicle insurance" which is the sum of collision and liability premiums.

For carriers earning \$2 million or more in gross annual operating revenues, the data show a 16.44% decrease in vehicle insurance expenses between 1977 and 1982. Vehicle insurance for these carriers accounted for 1.35% of total operating expenses in 1977, but only 1.02% in 1984.

For carriers earning between \$500,000 and \$2 million, the data reveal the same trend. For every \$100 of the operating expenses of this group of carriers, \$2.78 was accounted for by vehicle insurance in 1977, decreasing to \$2.28 in 1984. These carriers were spending a larger portion of total operating expenses for vehicle insurance premiums than carriers with higher revenues.

In current dollars, both groups of carriers were paying less for vehicle insurance premiums in 1984 than in 1977.

LIABILITY INSURANCE - A NON-QUANTITATIVE ANALYSIS

Insofar as trucking is concerned, the insurance market is divided into two segments: the primary coverage market and the reinsurance coverage (umbrella coverage) market. Primary coverage is mandatory, but is usually not sufficient to meet liability resulting from a law suit. The umbrella coverage market is world-wide, and in the past \$10 million coverage was common.

INTRODUCTION

Dans l'industrie du camionnage du Canada, l'assurance des véhicules, et en particulier l'assurance-responsabilité au tiers et dommages matériels, sont sources de préoccupations et de controverses. L'incidence de la hausse des primes d'assurance sur la rentabilité des entreprises et la viabilité de certains petits transporteurs fait l'objet d'un vif débat.

La présente étude vise à décrire les primes d'assurance versées par les transporteurs pour compte d'autrui, telles qu'ils les ont déclarées au cours des enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1975 à 1984, ainsi qu'à présenter les résultats de discussions sur l'assurance-responsabilité tenues au cours des mois de janvier, de février et de mars 1986 avec cent grands camionneurs pour compte d'autrui et plusieurs compagnies d'assurance.

ASSURANCES DES VÉHICULES - UNE ANALYSE EMPIRIQUE

Les répondants à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement doivent indiquer séparément leurs primes d'assurance collision et leurs primes d'assurance-responsabilité. Toutefois, comme certains transporteurs n'ont pu déclarer ces renseignements de façon distincte, les données des figures 9.1 et 9.2 montrent les primes "d'assurance de corps de véhicules" qui correspondent à la somme des deux primes.

Les données indiquent que, de 1977 à 1982, les frais d'assurance des transporteurs touchant des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$2 millions ou plus ont diminué de 16.44%. Les frais d'assurance de ces camionneurs représentaient 1.35% des dépenses totales d'exploitation en 1977, mais seulement 1.02% en 1984.

La même tendance se dégage des données relatives aux transporteurs touchant entre \$500,000 et \$2 millions. En 1977, les assurances représentaient \$2.78 de chaque tranche de \$100 de frais d'exploitation de ce groupe de transporteurs, comparativement à \$2.28 en 1984. Ces transporteurs consacraient une plus grande portion de leurs frais d'exploitation aux primes d'assurance que les transporteurs touchant des recettes plus élevées.

Exprimées en dollars courants, les primes d'assurance de ces deux groupes de transporteurs étaient moins élevées en 1984 qu'en 1977.

ASSURANCE-RESPONSABILITÉ - UNE ANALYSE NON QUANTITATIVE

En ce qui a trait à l'industrie du camionnage, le marché de l'assurance est divisé en deux catégories: l'assurance au premier risque et l'assurance tous risques. L'assurance au premier risque est obligatoire, mais ne suffit pas en général à couvrir la responsabilité établie à la suite d'un procès. L'assurance tous risques est un marché mondial et, par le passé, la protection s'élevait souvent à \$10 millions.

However, representatives of the insurance industry explained during the discussions that due to recent successful liability cases in the United States, the risk has become too great to cover trucking companies to that extent. Since Canada and the United States are considered as one market (the North American market), truckers based in Canada are experiencing the effects of court awards in the United States. This is in spite of the fact that the \$10 million benchmark has not been exceeded in Canada.

In order to get an idea of how rising liability insurance premiums might be affecting the trucking industry, 100 carriers earning \$2 million or more were contacted by telephone. These carriers were distributed as follows:

Province of Domicile	Number of Carriers Telephoned
Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick	10
Quebec	24
Ontario	32
Manitoba, Saskatchewan and Alberta	18
British Columbia	16

More than half of the companies contacted (61%) reported a decrease of between 40% and 50% in liability coverage from 1984 to 1985. These carriers had either paid the same premium or a higher premium (10% to 20% increase) for reduced coverage.

The same liability coverage as in 1984 was retained by 36% of the carriers for 1985, while 3% of the carriers increased their coverage. The latter group consisted of specialized carriers transporting dangerous goods. Carriers maintaining the same coverage experienced premium increases in 1985 ranging from 100% to 300%, depending on their safety record, safety programs in place, and volume and type of products hauled in their area of operation.

The carriers contacted made a number of comments which were subsequently confirmed by members of the insurance industry and much of the published literature on the subject of liability insurance. These comments are listed below:

- In order to pay the insurance premiums, some carriers have reduced collision coverage or have been operating without it.
- Carriers are experiencing difficulty in obtaining \$10 million in liability coverage. The ceiling coverage seems to be approximately \$3 million, providing the carrier is not hauling dangerous goods and/or entering the United States.
- Carriers entering the United States generally reported more difficulty in obtaining coverage.
- All companies reported that some type of safety program had been implemented. However, safety programs were not taken into consideration, since risk was assessed according to volume and type of goods hauled.
- Carriers which had been insured with United Canada (an insurance company which went out of business in 1985) reported great difficulty in obtaining coverage, particularly those carriers transporting dangerous goods.
- Carriers domiciled in Quebec, Manitoba and British Columbia were able to obtain coverage from the provincial public insurance corporations.

Toutefois, les représentants de l'industrie de l'assurance ont précisé au cours des discussions qu'il est désormais trop risqué d'accorder aux transporteurs ce genre d'assurance en raison de certaines décisions en matière de responsabilité rendues récemment aux États-Unis. Étant donné que le Canada et les États-Unis ne représentent qu'un seul marché (celui de l'Amérique du Nord), les transporteurs domiciliés au Canada souffrent des répercussions des indemnisations accordées par les juges des États-Unis, et ce, même si la marge de \$10 millions n'a jamais été excédée au Canada.

Afin de découvrir la façon dont les hausses des primes d'assurance-responsabilité peuvent toucher l'industrie du camionnage, nous avons communiqué par téléphone avec cent camionneurs, répartis comme suit:

Province de domicile	Nombre de transporteurs contactés
Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick	10
Québec	24
Ontario	32
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	18
Colombie-Britannique	16

Plus de la moitié des transporteurs contactés (61%) ont déclaré que la protection offerte par leur assurance-responsabilité a diminué de 40% à 50% entre 1984 et 1985. Ces transporteurs ont payé les mêmes primes ou des primes supérieures (de 10% à 20%) pour obtenir une protection moindre.

En 1985, 36% des transporteurs ont gardé la même protection qu'ils avaient en 1984, tandis que 3% l'ont augmenté. Ces derniers représentaient des camionneurs spécialisés transportant des biens dangereux. Les transporteurs qui ont gardé la même protection ont vu les primes augmenter en 1985 de 100% à 300%, selon leur dossier, les programmes de sécurité en place ainsi que le volume et le genre de produits transportées à l'intérieur de leur région d'exploitation.

Les transporteurs contactés ont fait un certain nombre de déclarations qui ont par la suite été confirmées par les membres de l'industrie de l'assurance et la plupart des nombreux documents consultés sur l'assurance-responsabilité. Voici ces commentaires:

- Pour pouvoir payer les primes d'assurance, certains transporteurs ont réduit leur assurance collision ou circulent sans ce genre d'assurance.
- Les transporteurs ont de la difficulté à obtenir une police d'assurance-responsabilité de \$10 millions. Le plafond semble être environ \$3 millions, pourvu que le camionneur ne transporte pas de biens dangereux et/ou qu'il ne se rende pas aux États-Unis.
- En général, les transporteurs se rendant aux États-Unis ont déclaré qu'il leur était plus difficile de se procurer de l'assurance.
- Toutes les entreprises ont indiqué qu'elles avaient mis en oeuvre un programme quelconque de sécurité. Toutefois, ces programmes ne sont pas pris en considération, puisque le risque est évalué en fonction du volume et du genre de produits transportés.
- Les transporteurs qui étaient assurés par l'entreprise United Canada (une compagnie d'assurance qui a cessé ses activités en 1985), en particulier les camionneurs qui transportent des biens dangereux, ont déclaré avoir beaucoup de mal à se procurer de l'assurance.
- Les transporteurs domiciliés au Québec, au Manitoba et en Colombie-Britannique ont pu obtenir de l'assurance auprès des organismes provinciaux d'assurance gouvernementale.

- Some carriers reported that the Spills Bill enacted by the Province of Ontario in November of 1985 was causing some complications insofar as insurance is concerned.

These comments raise several issues of concern to the industry, but as yet no reliable data are available regarding liability insurance for the trucking industry. The Transportation Division will be undertaking a special study during the summer of 1986 using 1985 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey data to measure the expected premium increase, and results will be released in the **Surface and Marine Transport Service Bulletin** (catalogue 50-002) in the early fall.

- Certains camionneurs ont déclaré que les dispositions sur les déversements adoptées par la province de l'Ontario en novembre 1985 entraînent certaines complications relativement à l'assurance.

Ces commentaires ont fait ressortir certaines préoccupations des camionneurs. Cependant, il n'existe à l'heure actuelle aucune donnée fiable sur l'assurance-responsabilité pour les transporteurs. Au cours de l'été 1986, la Division des transports mènera une étude spéciale fondée sur les données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1985 pour évaluer la hausse prévue des primes. Les résultats de l'étude seront publiés dans le bulletin de service **Transports terrestre et maritime** (no 50-002 au catalogue) au début de l'automne.

FIGURE 9.1

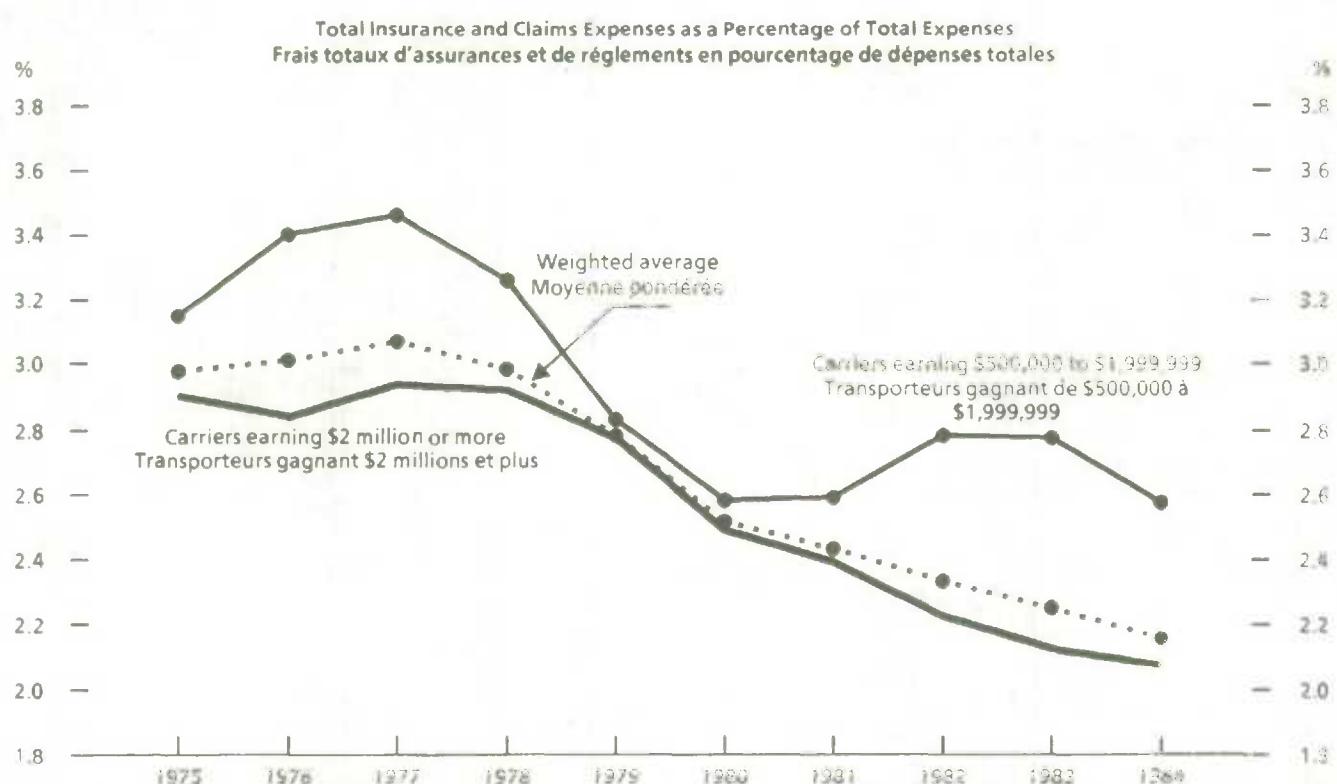
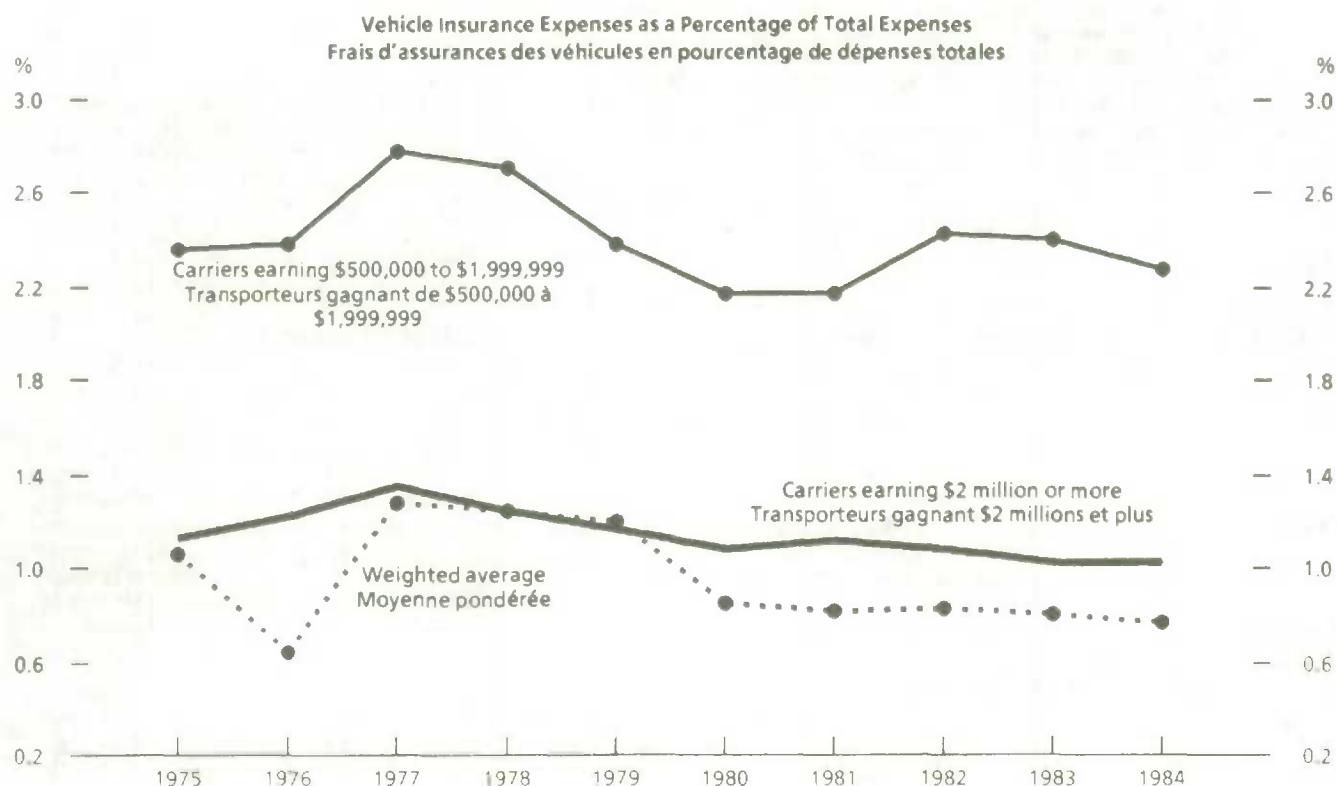
Vehicle Insurance Expenses: Average Expenses Per Carrier (current dollars)

Frais d'assurances des véhicules: Dépenses moyennes par transporteur (dollars courants)

Year Année	Vehicle Insurance expenses Frais d'assurances des véhicules	Total insurance and claims expenses Frais totaux d'assurances et de règlements	Total expenses Dépenses totales	Vehicle insurance expenses as a percentage of total expenses Frais d'assurances des véhicules en pourcentage de dépenses totales	Total insurance and claims expenses as a percentage of total expenses Frais totaux d'assurances et de règlements en pourcentage de dépenses totales
Carriers Earning \$2 Million or More Transporteurs gagnant \$2 millions et plus					
1975					
1975	90,192	232,032	7,998,968	1.13	2.90
1976	105,171	244,853	8,634,397	1.22	2.84
1977	119,839	261,839	8,901,710	1.35	2.94
1978	115,610	270,518	9,263,904	1.25	2.92
1979	109,625	262,347	9,466,280	1.16	2.77
1980	100,083	230,868	9,255,111	1.08	2.49
1981	106,267	226,866	9,473,290	1.12	2.39
1982	100,132	206,102	9,264,060	1.08	2.22
1983	96,985	200,440	9,454,406	1.03	2.12
1984	108,085	219,443	10,619,395	1.02	2.07
Carriers Earning \$500,000 to \$1,999,999 Transporteurs gagnant de \$500,000 à \$1,999,999					
1975					
1975	24,371	32,537	1,032,368	2.36	3.15
1976	26,333	37,453	1,102,117	2.39	3.40
1977	29,462	36,656	1,058,546	2.78	3.46
1978	29,089	35,035	1,074,638	2.71	3.26
1979	26,074	30,843	1,089,557	2.39	2.83
1980	22,377	26,642	1,032,088	2.17	2.58
1981	22,114	26,395	1,017,678	2.17	2.59
1982	23,355	26,623	959,171	2.43	2.78
1983	23,812	27,326	988,107	2.41	2.77
1984	24,391	27,514	1,069,520	2.28	2.57
Weighted Average Expenses Per Carrier Dépenses moyennes pondérées par transporteur					
1975					
1975	29,585	83,654	2,803,046	1.06	2.98
1976	19,906	93,406	3,099,236	.64	3.01
1977	40,170	96,437	3,140,719	1.28	3.07
1978	43,108	103,982	3,472,356	1.24	2.99
1979	42,697	98,679	3,544,132	1.20	2.78
1980	29,896	88,108	3,506,978	.85	2.51
1981	29,985	88,438	3,634,588	.82	2.43
1982	28,588	80,584	3,456,066	.83	2.33
1983	28,088	79,075	3,518,958	.80	2.25
1984	30,743	86,569	4,007,943	.77	2.16

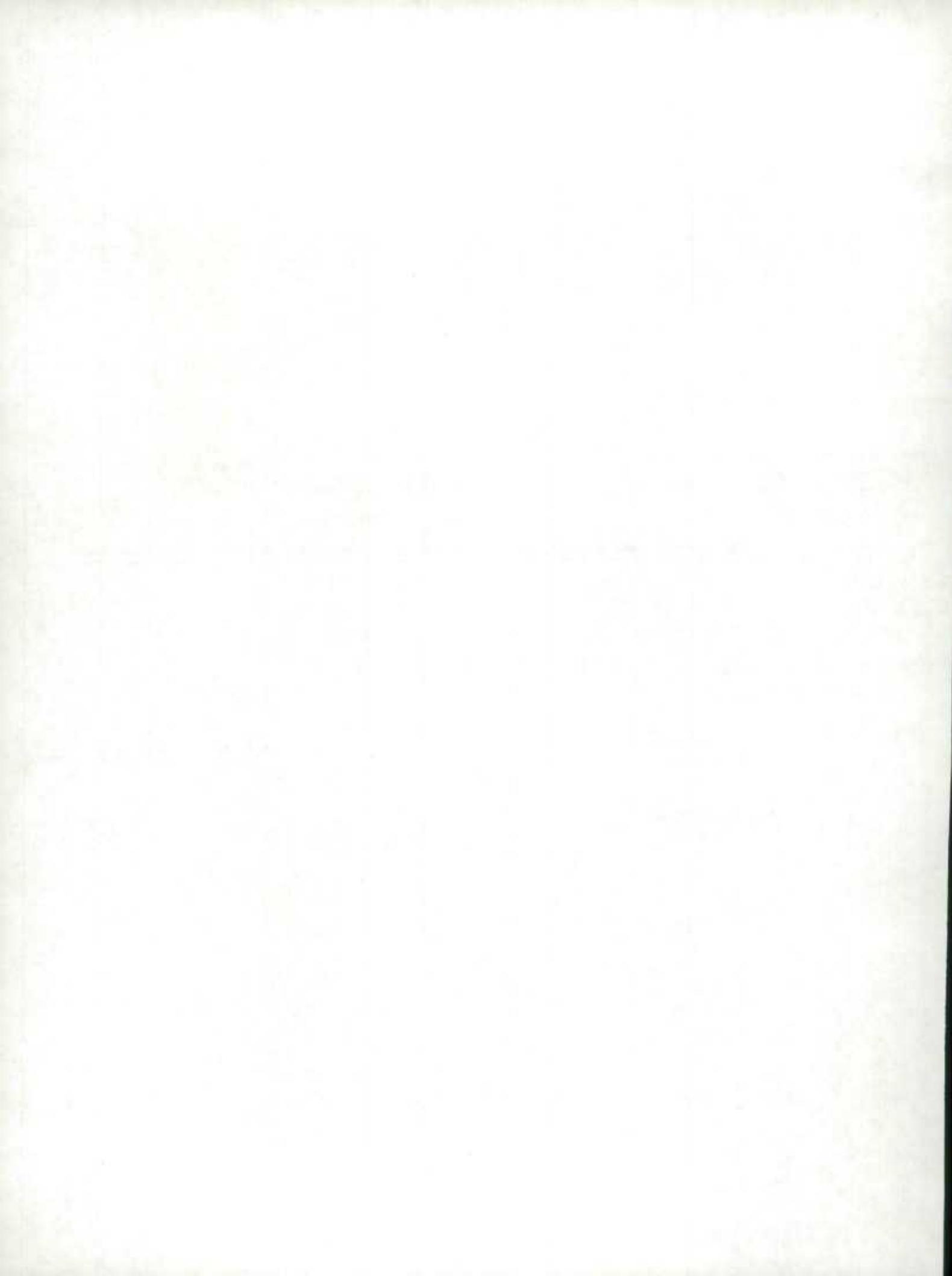
FIGURE 9.2

Average Insurance Expenses Per Carrier
Frais d'assurances moyens par transporteur



**Small For-hire
Carriers**

**Petits transporteurs
pour compte d'autrui**



ESTIMATES FOR FOR-HIRE TRUCKING COMPANIES EARNING LESS THAN \$100,000 IN ANNUAL REVENUES, 1983

INTRODUCTION

The objective of this section is to present an estimate of the size of the for-hire trucking industry that has not been surveyed directly by the Transportation Division. This includes small for-hire carriers earning between \$10,000 and \$100,000 in annual revenues.

The estimates have been produced from administrative records through the Tax Record Access Sub-division of Statistics Canada's Business Register Division using a sample of income tax records for unincorporated firms. These estimates have not been verified against other sources since the means to do so do not exist at present.

CAUTIONARY NOTES: The Transportation Division has undertaken various projects to study the feasibility of using administrative data as a substitute for direct surveys. The results of a comparison between available administrative data and survey data show some limitations in using administrative data. These limitations are primarily due to the fact that administrative records are not designed specifically to provide industry-specific information. The following are the principal limitations which have been identified and which may be applied to the data presented in figure 10.1:

1. The estimates may include some records which are not for-hire trucking establishments because of incorrect industry coding.
2. The majority of the "out-of-scope" trucking firms (such as broker operators working for larger for-hire establishments) cannot be identified from information provided in administrative records. Estimates of small carriers used in combination with survey data may thus contain some duplicated revenues.
3. Estimates for small provinces or territories may be less reliable due to the sample selection process used.
4. Data showing total assets may be underestimated, since this information is not provided for all carriers. For the same reason, estimates for "fuel and oil" may also be low.
5. The salaries and wages of sole owners or partners are reflected in the net profit field.

HIGHLIGHTS

According to data presented in figure 10.1, which reflect the operations of small for-hire carriers, an estimated 25,579 carriers earned \$1,139 million in revenue in 1983, or an average of \$44,531 per carrier.

The derived total expenses (obtained by subtracting Net Profit from Gross Business Income) amounted to \$891 million.

ESTIMATIONS POUR 1983 - ENTREPRISES DE CAMIONNAGE POUR COMpte D'AUTRUI ENREGISTRANT DES RECETTES ANNUELLES INFÉRIEURES À \$100,000

INTRODUCTION

L'objectif de la présente section est de fournir une estimation de la taille du secteur du camionnage pour compte d'autrui qui n'a pas été directement visé par les enquêtes de la Division des transports. Ce secteur comprend les petits transporteurs pour compte d'autrui qui touchent des recettes annuelles totalisant entre \$10,000 et \$100,000.

Les estimations sont établies à partir des dossiers administratifs obtenus de la Sous-division de l'accès aux documents fiscaux de la Division du registre des entreprises de Statistique Canada ainsi que d'un échantillon de déclarations d'impôt sur le revenu des entreprises non constituées en société. Ces estimations n'ont pas été vérifiées puisqu'il n'existe actuellement aucun moyen de le faire.

MISES EN GARDE: La Division des transports a mené divers projets pour étudier la faisabilité de l'utilisation des données administratives au lieu de données tirées d'enquêtes directes. En comparant les données administratives disponibles et les données d'enquête, on a découvert que l'utilisation des données administratives comporte certaines limites, qui sont surtout attribuables au fait que les documents administratifs ne sont pas spécifiquement conçus pour fournir des renseignements propres à une branche d'activité. Voici les principales limites observées qui peuvent s'appliquer aux données de la figure 10.1:

1. Les estimations peuvent tenir compte de certains documents qui ne traitent pas des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, en raison du codage inexacte de la branche d'activité.
2. La majorité des transporteurs "hors du champ de l'enquête" (comme les chauffeurs contractants embauchés par les plus grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui) ne peuvent être identifiés au moyen des renseignements contenus dans les documents administratifs. Les estimations des petits transporteurs combinées avec des données d'enquête peuvent par conséquent reprendre deux fois les recettes d'une entreprise.
3. Les estimations pour les petites provinces ou les territoires peuvent être moins fiables à cause du processus de sélection de l'échantillon utilisé.
4. Les données indiquant l'actif total peuvent être sous-estimées, puisque ces renseignements ne sont pas fournis par tous les transporteurs. Le même principe s'applique aux estimations "du carburant et de l'essence", qui peuvent aussi être inférieures aux valeurs réelles.
5. Les salaires et traitements des propriétaires uniques ou des partenaires figurent dans les profits nets de l'entreprise.

FAITS SAILLANTS

Selon les données de la figure 10.1, qui illustrent les activités des petites entreprises de camionnage pour compte d'autrui, un nombre estimatif de 25,579 transporteurs ont touché en 1983 des recettes de \$1,139 millions, soit une moyenne de \$44,531 par camionneur.

Les dépenses totales (calculées en soustrayant les profits nets des recettes brutes de l'entreprise) totalisaient \$891 millions.

Ontario-domiciled carriers accounted for 28.7% of the trucking firms and 29.9% of total revenues; Quebec-domiciled carriers (20.7% of the trucking firms) earned 19.2%; Alberta-domiciled carriers (16.3% of the total) earned 16.6%; those domiciled in British Columbia (12.5%) earned 13.4%; and the remaining provinces and territories together accounted for the remaining 20.7% of total revenues. The average revenue per carrier varied from a low of \$31,940 for Prince Edward Island-domiciled carriers to a high of \$62,416 for those domiciled in the Northwest Territories. The next highest average annual revenue was earned by carriers domiciled in Saskatchewan (\$47,870); these carriers also earned the highest average net profit (\$11,319). At the national level, the average net profit was \$9,714.

Salaries and wages accounted for only 7.4% of the operating expenses, since the majority of the small carriers are sole owners or partnerships and their salaries would be reflected in net profit.

Fuel and oil expenses amounted to 18.3% of total expenses: this is believed to be an underestimate. "Other" expenses, derived as a residual of other available expenses items, amounted to 62.6% of the total expenses.

Total depreciation claimed by the carriers accounted for 11.6% of the expenses.

Les transporteurs domiciliés en Ontario représentaient 28.7% des entreprises de camionnage et 29.9% des recettes totales. Les camionneurs du Québec (20.7% des transporteurs) ont touché 19.2% des recettes; ceux de l'Alberta (16.3% des camionneurs), 16.6% des recettes, et ceux de la Colombie-Britannique (12.5%), 13.4% des recettes. Les autres provinces et territoires ont enregistré ensemble 20.7% des recettes totales. Les recettes moyennes par transporteur variaient, allant de \$31,940 pour les camionneurs de l'Île-du-Prince-Édouard à \$62,416 pour ceux des Territoires du Nord-Ouest. Les entreprises de la Saskatchewan se classaient au deuxième rang des transporteurs touchant les recettes annuelles moyennes les plus élevées (\$47,870), et elles ont aussi enregistré les profits nets moyens les plus élevés (\$11,319). Au niveau national, les profits nets moyens totalisaient \$9,714.

Les salaires et traitements ne représentaient que 7.4% des frais d'exploitation, étant donné que la majorité des petits transporteurs sont des propriétaires uniques ou des partenaires dont les salaires figurent dans les profits nets.

Les dépenses en carburant et en essence correspondaient à 18.3% des dépenses totales: ce chiffre est considéré comme une sous-estimation. Les "autres" dépenses, c'est-à-dire le reste des autres dépenses possibles, étaient égales à 62.6% des dépenses totales.

L'amortissement total déclaré par les transporteurs totalisait 11.6% des dépenses.

FIGURE 10.1

Estimates for Small For-hire Carriers Earning Between \$10,000 and \$100,000 Annually, 1983

Estimations pour les petits transporteurs pour compte d'autrui gagnant chaque année entre \$10,000 et \$100,000, 1983

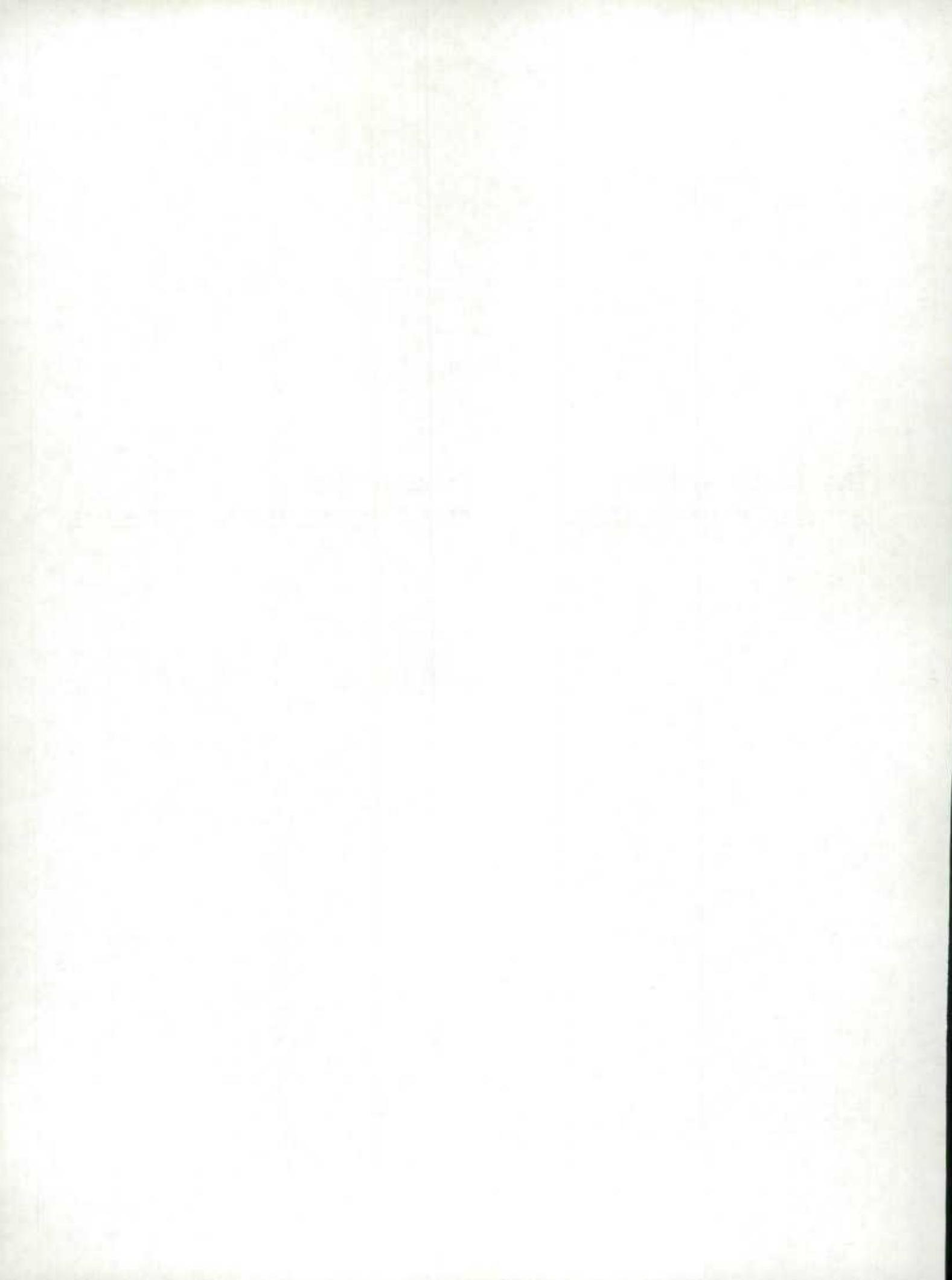
Province or Territory of Domicile Province ou territoire de domicile									
Number of Carriers Nombre de transporteurs	Gross Business Income Recettes brutes des entreprises	Salaries and Wages Salaires et traitements	Fuel and Oil Carburant et essence	Total Depreciation Amortissement total	Other Expenses (2) Autres dépenses (2)	Total Expenses (2) Dépenses totales (2)	Net Profit (before income tax) Profit net (avant impôt sur le revenu)	Total Assets Actif total	
No. - Nbre	\$,000	\$,000	\$,000	\$,000	\$,000	\$,000	\$,000	\$,000	
Nfld - T.-N.	522	21,370	1,423	1,402	2,159	11,315	16,299	5,071	266
P.E.I. - I.-P.-É.	150	4,791	93	729	429	2,479	3,730	1,061	329
N.S. - N.-É.	940	36,654	2,424	4,589	3,125	17,856	27,994	8,660	3,071
N.B. - N.-B.	1,129	48,800	2,935	6,772	4,738	25,534	39,979	8,821	2,252
Que - Qué	5,315	218,895	11,410	42,392	19,787	101,973	175,562	43,333	41,052
Ont.	7,366	341,158	17,361	53,554	29,587	166,382	266,884	74,274	36,252
Man.	1,479	63,390	5,975	6,728	4,437	31,670	48,810	14,580	6,251
Sask.	1,238	59,264	4,579	7,582	4,895	28,194	45,250	14,014	5,642
Alta. - Alb	4,172	189,712	10,997	20,361	19,859	93,187	144,404	45,308	24,517
B.C. - C.-B.	3,209	152,677	8,314	19,134	14,626	77,518	119,592	33,085	34,675
Yukon	50	1,622	29	80	281	1,087	1,477	145	619
N.W.T. - T.N.-O.	12	749	34	0	186	403	623	126	925
Total (1)	25,579	1,139,077	65,571	163,323	104,104	557,601	890,599	248,478	155,931

(1). Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

(2). These data were derived using other information presented in the table. - Ces données furent calculées en utilisant d'autres renseignements présentés dans le tableau.

The Trucking Fleet

Parcs de véhicules



INTRODUCTION

This section consolidates information on the trucking fleet available from different sources. These sources are: Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, the Trucking Activity Survey, the Registrations of Motor Vehicles Survey and Statistics Canada's Small Area Data Program. The actual trucking fleet as represented by the motor vehicle registrations of total trucks, tractors and trailers is related to vehicle information derived from the trucking surveys. Information on gross vehicle weight of trucks and tractors was provided by Small Area Data Program.

The sources of data presented in this section are subject to disparities in terms of coverage and definitions used for vehicles. As a result, information is not always completely reconcilable.

Registrations of Vehicles

Figure 11.1 shows the number of registered trucks, tractors and trailers as derived from results of the Registrations of Motor Vehicles Survey for the years 1955 to 1984. With the exception of a few decreases between the years, the number of registered trucks, tractors and trailers has steadily increased. The decrease between 1983 and 1984, in trucks and tractors was due to a change in the registration process which became effective in some provinces in 1984 and which required only vehicles with valid registration stickers to be included. Over the thirty year period shown, the number of trucks and tractors more than tripled and the number of trailers increased by a factor of 11.

FIGURE 11.1

Registrations of Vehicles in Canada, 1955 to 1984
Immatriculation des véhicules au Canada, 1955 à 1984

Year Année	Trucks and Tractors Camions et tracteurs	Trailers Remorques	Total
Number - Nombre			
1955	957,953	190,363	1,148,316
1956	980,019	214,253	1,194,272
1957	1,012,041	236,751	1,248,792
1958	1,040,912	262,895	1,303,807
1959	1,097,977	295,500	1,393,477
1960	1,038,567	323,301	1,361,868
1961	1,059,640	361,207	1,420,847
1962	1,093,919	398,704	1,492,623
1963	1,121,624	427,783	1,549,407
1964	1,162,692	491,367	1,654,059
1965	1,205,457	519,142	1,724,599
1966	1,266,024	607,598	1,873,622
1967	1,277,024	620,762	1,897,786
1968	1,350,510	698,617	2,049,127
1969	1,421,816	768,928	2,190,744

INTRODUCTION

La présente section regroupe les données sur les parcs de véhicules tirées de diverses sources, soit l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, l'enquête sur le camionnage, l'enquête sur l'immatriculation des véhicules automobiles et le Programme de données régionales de Statistique Canada. Les données sur les parcs réels de véhicules, compilées selon l'immatriculation de l'ensemble des camions, des tracteurs et des remorques, sont liées à d'autres renseignements sur les véhicules provenant des enquêtes sur le camionnage. Le Programme de données régionales a fourni les informations sur le poids brut des véhicules.

Les sources des données présentées dans cette section comportent des différences relatives à la couverture et à la définition des véhicules. Par conséquent, les données ne sont pas toujours entièrement compatibles.

Immatriculation des véhicules automobiles

La figure 11.1 montre le nombre de camions, de tracteurs et de remorques immatriculés, tel qu'établi selon les résultats des enquêtes sur l'immatriculation des véhicules automobiles réalisées de 1955 à 1984. À l'exception de quelques baisses au fil des ans, le nombre de camions, de tracteurs et de remorques immatriculés a régulièrement augmenté. La baisse du nombre de camions et de tracteurs enregistrée entre 1983 et 1984 est attribuable à une modification apportée à la méthode d'immatriculation qui est entrée en vigueur dans certaines provinces en 1984 et qui ne tenait compte que des véhicules portant une plaque d'immatriculation valide. Au cours de la période de trente ans étudiée, le nombre de camions et de tracteurs a plus que triplé et le nombre de remorques a augmenté d'un facteur de 11.

Year Année	Trucks and Tractors Camions et tracteurs	Trailers Remorques	Total
Number - Nombre			
1970	1,440,079	837,290	2,277,369
1971	1,514,976	1,016,235	2,531,211
1972	1,639,175	1,201,173	2,840,348
1973	1,799,042	1,313,296	3,112,338
1974	1,980,106	1,434,458	3,414,564
1975	2,111,945	1,554,307	3,666,252
1976	2,266,383	1,574,085	3,840,468
1977	2,442,342	1,672,738	4,115,080
1978	2,717,832	1,719,140	4,436,972
1979	2,854,217	1,698,518	4,552,735
1980	2,902,730	1,689,351	4,592,081
1981	3,137,987	1,694,400	4,832,387
1982	3,239,341	1,899,482	5,138,823
1983	3,307,746	2,069,036	5,376,782
1984	3,046,889	2,144,913	5,191,802

The growth in the number of vehicles between 1955 and 1984 is shown in figure 11.2, using 1955 as the base year. The increase in the number of trailers took place at a much faster rate than that for trucks and tractors. It is not possible to determine the extent to which the growth of tractors kept pace with the growth of trailers because it is not feasible to segregate trucks from tractors. However Figure 11.3 shows the total registered trucking vehicles, broken into portions accounted for by surveys and that portion which is unsurveyed. Of the 5.2 million vehicles registered in 1984, only 6.8% were covered by surveys of the for-hire and private trucking industries. The remaining 93.2% were not covered by surveys and consisted mainly of those owned by small truck operators having one or two vehicles.

La hausse du nombre de véhicules entre 1955 et 1984 est illustrée à la figure 11.2, où 1955 est l'année de base. Le nombre de remorques a augmenté beaucoup plus rapidement que celui des camions et des tracteurs. Il est impossible de déterminer jusqu'à quel point l'augmentation du nombre de tracteurs a suivi le même rythme que celle des remorques puisque les chiffres pour les camions et les remorques ne peuvent pas être séparés. Toutefois, la figure 11.3 indique le nombre total de véhicules utilitaires immatriculés, ventilé selon le nombre de ces véhicules appartenant à des transporteurs visés par les enquêtes et à d'autres transporteurs. Des 5,2 millions de véhicules immatriculés en 1984, seulement 6,8% appartenaient à des transporteurs visés par des enquêtes sur le camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. Donc, 93,2% des véhicules n'étaient pas visés par les enquêtes et représentaient surtout les véhicules des petits exploitants possédant un ou deux véhicules.

FIGURE 11.2

Growth of Trucks and Tractors and Trailers, 1955 to 1984

Augmentation du nombre de camions, de tracteurs et de remorques, 1955 à 1984

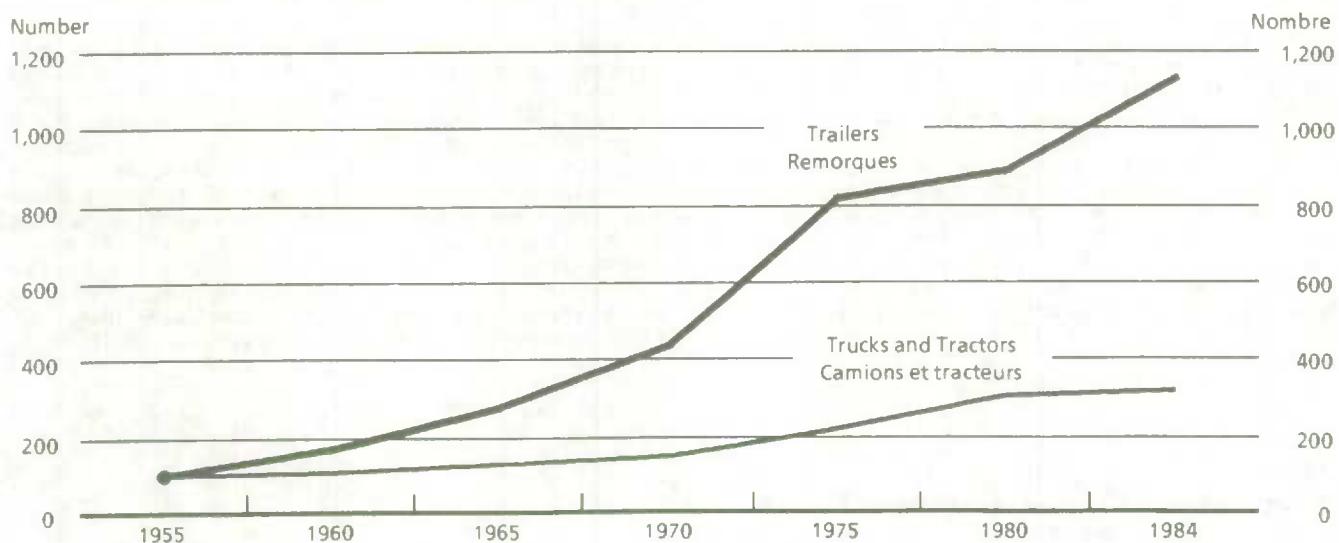
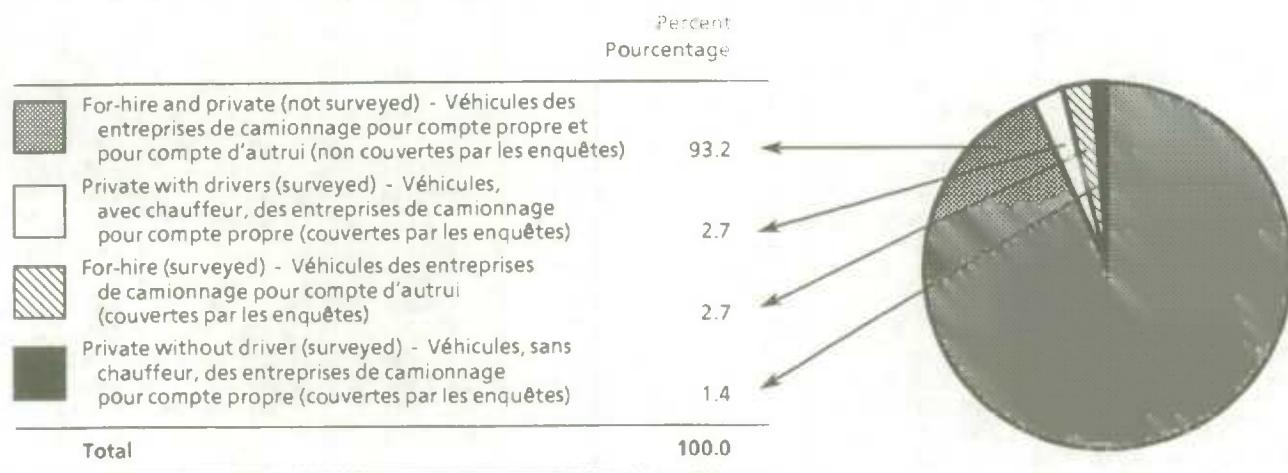


FIGURE 11.3

Coverage of Total Trucking Vehicles Registered in 1984

Immatriculations des camions, des tracteurs et de remorques, 1984



Fleet Size

The total number of owners having vehicles registered under their name in 1984 was 2,348,713. Figure 11.4 shows the distribution of these owners according to fleet size: 89.7% of the owners owned one or two vehicles; 10.1% owned between 3 and 14 vehicles; and only 0.2% owned 15 or more vehicles.

Trucks and Tractors by weight

Information on the number of trucks and road tractors by gross vehicle weight is presented in figure 11.5. The data were derived from provincial motor vehicle registration files for 1983.

Information was not available for the Territories. A major portion (79%) of total truck and road tractor registrations of the 10 provinces consisted of light trucks and tractors with gross vehicle weight 10,000 lbs or less. The highest number of light vehicles were registered in Ontario followed by Alberta and then Quebec.

The highest number of heavy trucks and road tractors with gross vehicle weight over 19,500 lbs were registered in Quebec followed by Ontario and then Alberta. Together these three provinces accounted for 64% of total vehicle registrations as shown in figure 11.5.

Taille des parcs

En tout, 2,348,713 propriétaires possédaient des véhicules immatriculés à leur nom en 1984. La figure 11.4 illustre la répartition de ces propriétaires selon la taille du parc: 89.7% des propriétaires possédaient un ou deux véhicules; 10.1%, entre 3 et 14 véhicules; et seulement 0.2% possédaient 15 véhicules ou plus.

Véhicules selon le poids

La figure 11.5 donne des renseignements sur le nombre de camions, ventilé selon le poids brut du véhicule. Les données sont tirées des registres provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles de 1983.

Aucune donnée n'était disponible pour les territoires. Une grande partie des camions et tracteurs routiers immatriculés dans les dix provinces (79%) étaient des véhicules routiers légers dont le poids brut se situe à 10,000 livres ou moins. L'Ontario comptait le plus grand nombre de camions légers immatriculés, suivi de l'Alberta et du Québec.

Pour ce qui est du nombre de camions et tracteurs routiers lourds immatriculés pesant plus de 19,500 livres le Québec venait au premier rang, suivi de l'Ontario et de l'Alberta. Ensemble, ces trois provinces comptaient 64% des véhicules immatriculés, comme l'indique la figure 11.5.

FIGURE 11.4

Percent of the Vehicle Owners by Fleet Size, 1984

Proportion des propriétaires de véhicules, selon la taille du parc, 1984

Fleet Size Taille des parcs	Percent Pourcentage
1	53.5
2	36.2
3	6.1
4	2.0
5	.8
6	.4
7	.3
8	.2
9	.1
10	.1
11	.1
12	..
13	..
14	..
15 and over - 15 et plus	.2
Total	100.0

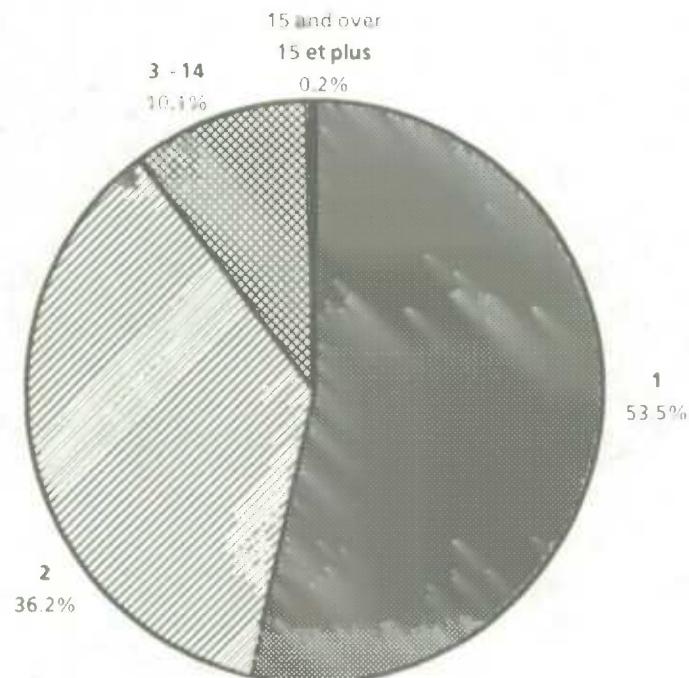


FIGURE - 11.5

Number of Registered Trucks and Tractors by Gross Vehicle Weight, 1983(1)

Nombre de camions et tracteurs routiers immatriculés, selon le poids brut des véhicules, 1983(1)

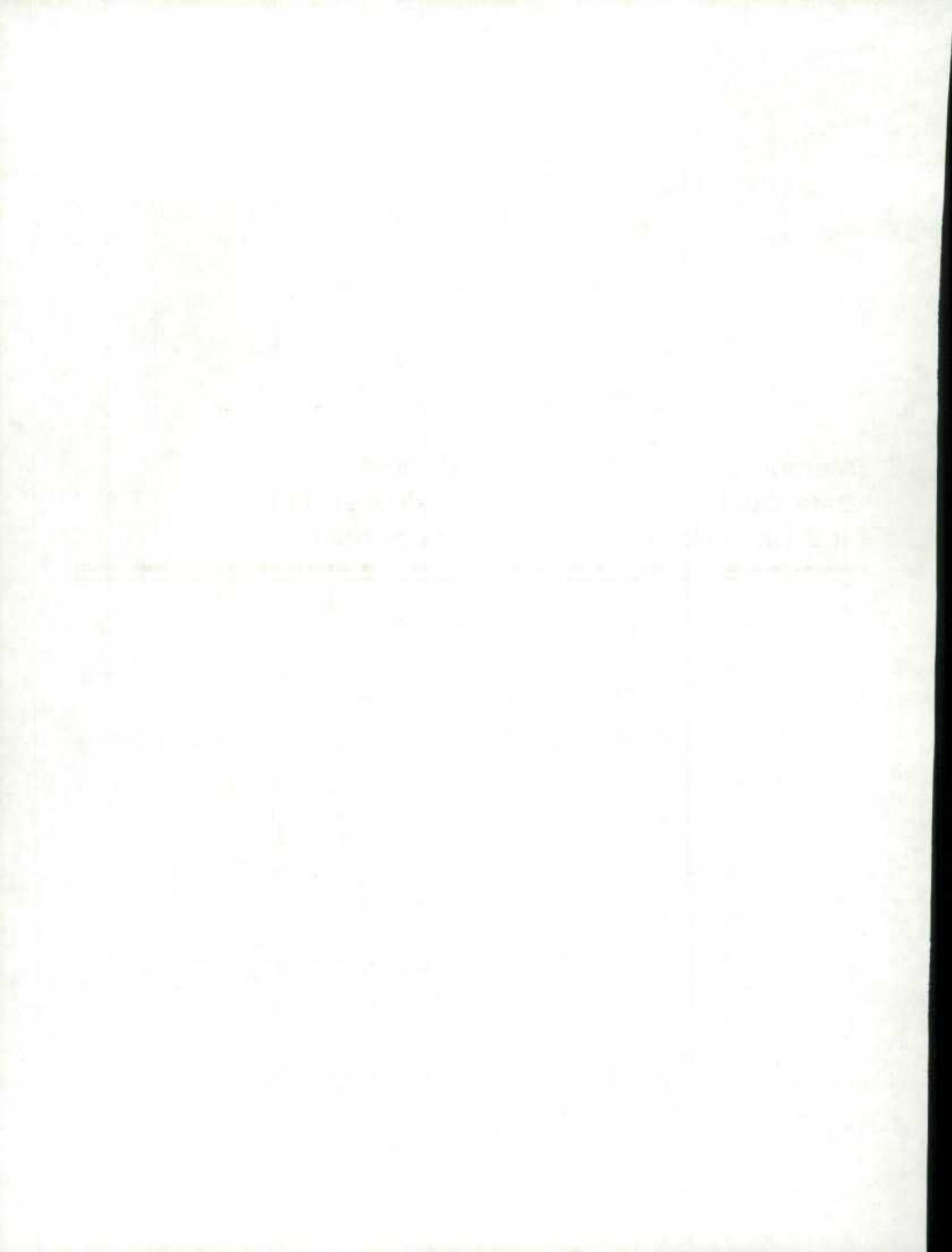
Provinces or Territory Province ou territoire	Total	Gross Vehicle Weight (Pounds) Poids brut des véhicules (livres)									
		6,000 and less 6,000 ou moins	6,001 - 10,000	10,001 - 14,000	14,001 - 16,000	16,001 - 19,500	19,501 - 26,000	26,001 - 33,000	Over 33,000	Unknown Plus de 33,000	
Number of vehicles - Nombre de véhicules											
Nfld. - T.-N.	56,115	33,610	12,571	43	30	329	2,702	519	800	5,511	
P.E.I. - I.-P.-É.	17,539	8,790	3,670	22	18	138	1,668	220	311	2,702	
N.S. - N.-É.	94,847	51,012	24,432	101	110	553	5,264	1,282	2,416	9,677	
N.B. - N.-B.	83,199	44,011	24,337	111	47	331	4,283	960	1,714	7,405	
Que. - Qué	430,676	141,527	142,213	980	464	3,660	30,401	9,708	19,696	82,027	
Ont.	673,814	306,686	252,073	1,929	438	2,700	28,476	12,255	14,748	54,509	
Man.	127,488	48,977	45,110	230	166	940	10,113	1,305	3,234	17,413	
Sask.	201,667	76,272	77,508	419	422	1,818	18,429	2,075	2,529	22,195	
Alta. - Alb.	536,412	152,406	282,307	7,003	1,112	2,389	22,905	6,667	16,032	45,591	
B.C. - C.-B.	333,208	111,504	175,744	945	343	1,014	8,521	4,313	5,336	25,488	
Yukon and N.W.T. Yukon et T.N.-O	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	(2)	
Total	2,554,965	974,795	1,039,965	11,783	3,150	13,872	132,762	39,304	66,816	272,518	

(1) Includes model years 1971 to 1984 only. - Seulement les années modèles de 1971 à 1984 sont inclus.

(2) Data not available. - Données non disponibles.

Methods, Data Quality and Limitations

Méthode, qualité et limites des données



INTRODUCTION

This section of the publication provides more detailed descriptions of the surveys of the trucking industry undertaken by Statistics Canada's Transportation Division. The text is intended for the general user and readability has been emphasized. Sophisticated users who are quite familiar with trucking statistics published by Statistics Canada and who require additional information than is provided here can obtain more technical details from the Transportation Division upon request.

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

The principal **objective** of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry. This information, in conjunction with information collected about other sectors of the economy, contributes to the establishment of national economic statistics such as the Gross National Product and the Gross Domestic Product.

In order to fulfill this requirement, the survey follows the **statistical framework** of the System of National Accounts. The **reporting unit** for the survey is the Canadian-domiciled for-hire trucking establishment. The survey universe ideally consists of all such establishments. As it would be extremely difficult and costly to survey all of them, the 1984 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey universe is restricted to those Canadian-domiciled carriers who earned total gross operating revenues of \$100,000 or more in 1983.

These carriers are identified from Statistics Canada's Business Register by a Standard Industrial Classification code. Trucking establishments are coded to Industry Group 456. A complete description of the classification system is available in the **Standard Industrial Classification Manual, 1980** (Catalogue 12-501) published by Statistics Canada. The survey **methodology** used for the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey was a mail census. Questionnaires suited in length and complexity to the type and size of the motor carrier operation being surveyed were mailed out to for-hire trucking establishments earning \$100,000 or more annually. Once completed questionnaires were returned to the Transportation Division, an initial manual edit was performed: inconsistent or blank reports were referred back to the carrier for clarification or completion. When it was not possible to obtain missing information, imputations were made. Then a computerized edit was performed which identified logical and arithmetical inconsistencies for subsequent **manual correction**.

Once all edits and imputations were completed, the data were tabulated and analyzed.

INTRODUCTION

La présente section offre une description plus détaillée des enquêtes sur l'industrie du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Elle s'adresse à l'utilisateur général et devrait être facile à lire. Les utilisateurs expérimentés qui connaissent bien les statistiques sur le camionnage publiées par Statistique Canada et qui désirent plus de détails peuvent obtenir d'autres renseignements techniques en communiquant avec la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDES ET LES ENTREPRENEURS EN DÉMÉNAGEMENT

Le principal **objectif** de l'enquête est de fournir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces données, combinées à des renseignements sur d'autres secteurs de l'économie, contribuent à l'établissement de statistiques économiques nationales, comme le produit national brut et le produit intérieur brut.

Afin d'atteindre cet objectif, l'enquête utilise le **cadre statistique** du Système de comptabilité nationale. L'**unité déclarante** de l'enquête est l'entreprise de camionnage pour compte d'autrui domiciliée au Canada. Idéalement, l'univers de l'enquête englobe l'ensemble de ces entreprises. Toutefois, comme il serait extrêmement difficile et coûteux d'interroger toutes les entreprises, l'univers de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1984 se limite aux transporteurs domiciliés au Canada et ayant touché en 1983 des recettes d'exploitation brutes de \$100,000 ou plus.

Ces transporteurs sont identifiés à partir du registre des entreprises de Statistique Canada au moyen d'un code de la classification type des industries. Les entreprises de camionnage possèdent le code de l'activité économique 456. Le lecteur trouvera une description complète du système de classification dans la **Classification type des industries, 1980** (no 12-501 au catalogue), publiée par Statistique Canada. Pour l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, on a utilisé comme **méthodologie d'enquête** le recensement postal. Les questionnaires, dont la longueur et la complexité étaient fonction du genre et de la taille de l'unité déclarante, ont été envoyés aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui touchant \$100,000 ou plus par année. Dès qu'ils étaient retournés à la Division des transports, les questionnaires remplis faisaient l'objet d'une première vérification manuelle: les déclarations incohérentes ou non remplies ont été retournées aux unités déclarantes en cause afin qu'elles apportent des précisions ou qu'elles remplissent le questionnaire. Lorsqu'il était impossible d'obtenir les données manquantes, il a fallu les imputer. Ensuite, on a procédé à une vérification informatique permettant de déterminer les données non cohérentes du point de vue logique et arithmétique pour qu'elles soient corrigées ensuite à la main.

Une fois les vérifications et les imputations terminées, les données ont été totalisées et analysées.

It is important to note that, although the reporting unit is the establishment, some respondents were operating two or more establishments and were not able to provide separate information for each. In these cases, **consolidated reports**, covering the activity of more than one establishment, were submitted by the respondents. These were processed as a unit.

Users of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey data should keep in mind the following exclusions and limitations:

Exclusions

- Private carriers.
- Broker operators.
- Courier and messenger services.

Limitations

1. Establishments engaged predominantly in some other industry, such as construction, which could not provide separate statistics for their for-hire trucking operations were considered to be outside the domain of the survey. This contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
2. The exclusion of carriers domiciled in the United States which could not report separately for their Canadian for-hire trucking operations also contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
3. For tabulation purposes, data concerning carriers operating interprovincially or internationally were allocated to the location of the Head Office (province or territory of domicile). Therefore, data tabulated by province or territory of domicile do not necessarily represent trucking activity within provincial or territorial boundaries.
4. Estimation, or imputation of missing values, may affect the accuracy of the tabulations.

Il est important de noter que, même si l'unité déclarante était l'**entreprise**, certains répondants exploitaient deux entreprises ou plus et n'ont pu remettre des renseignements distincts pour chacune de leurs entreprises. Dans ces cas, les répondants ont remis des **rapports combinés**, couvrant l'activité de plus d'une entreprise. Ces rapports ont été traités comme une seule unité.

Les utilisateurs des données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement devraient tenir compte des exclusions et limites suivantes:

Exclusions

- Les transporteurs pour compte propre.
- Les chauffeurs contractants.
- Les services de messagerie.

Limites

1. Les entreprises dont les activités appartiennent principalement à une autre industrie, comme la construction, et qui ne pouvaient fournir des renseignements distincts en ce qui concerne leurs activités de camionnage ont été considérées comme ne faisant pas partie du domaine couvert par l'enquête. Cette mesure a entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
2. L'exclusion des transporteurs domiciliés aux États-Unis qui ne pouvaient fournir des statistiques distinctes sur leurs activités de camionnage menées au Canada a aussi entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
3. Aux fins des totalisations, les données sur les transporteurs inter provinciaux ou internationaux ont été classées selon la province ou le territoire de domicile du siège social. Par conséquent, les données totalisées selon la province ou le territoire de domicile ne représentent pas nécessairement les activités de camionnage à l'intérieur des limites de cette province ou de ce territoire.
4. L'estimation ou l'imputation des données manquantes peuvent avoir une incidence sur l'exactitude des totalisations.

FOR-HIRE TRUCKING SURVEY (Origin-Destination)

The objective of the For-hire Trucking Survey is to measure the output of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of domestic intercity commodity movements. This survey complements the results of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey which provides information about the industry's input variables (such as labour and capital). Output variables include tonnes transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

The survey universe consists of all shipments transported by for-hire trucking firms which earned \$100,000 or more annually from domestic intercity trucking. This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers of the shipments.

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI (Origine et destination)

L'objectif de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est de mesurer la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, en fournissant des estimations du transport interurbain intérieur de marchandises. Cette enquête vient compléter l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, qui fournit des renseignements sur les variables d'entrée de l'industrie (comme la main-d'œuvre et les immobilisations). Les variables de sortie comprennent les tonnes transportées, les produits transportés, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, et ainsi de suite.

L'univers de l'enquête est constituée de toutes les expéditions faites par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui tirent chaque année \$100,000 ou plus du transport interurbain intérieur. Comme cet univers n'est pas directement accessible, l'enquête est menée auprès de ceux qui ont fait ces expéditions.

The carriers surveyed in 1984 were identified from a list of the carriers which reported to the 1983 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey with earnings of \$100,000 or more from domestic intercity trucking. These carriers constitute what is called the **survey frame**.

The carriers in the survey frame were stratified according to type of operation and area of operation, and were divided into the three classes described on page 65 of this publication. Because of their known heterogeneity and importance to the for-hire trucking industry, all Class I carriers were selected. From each stratum of the survey frame, a simple random sample of Class II and III carriers was selected. Although the precise number varies from year to year, approximately one half of these carriers are usually selected.

Once the carriers were selected, a second stage of sampling took place. For Class I and II carriers, a systematic sample of **shipments** was selected. Information was transcribed from shipping documents or obtained from computer tapes provided by respondents. The sampling intervals for selecting shipments for the survey varied depending on the number of shipments transported by the carrier. For those firms which provide tapes or whose shipping documents are sampled, the ultimate sampling unit is the **shipment**.

In the case of Class III carriers, which lack the necessary shipment documentation to permit sampling of shipments, the ultimate sampling unit is the **carrier**.

The size and structure of the survey frame, the sample allocation and the effective sample size for the 1984 survey are shown in Figure 12.1.

Les transporteurs visés en 1984 ont été déterminés à partir de la liste des transporteurs ayant déclaré, à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1983, des recettes de \$100,000 ou plus au titre du transport interurbain intérieur. Ces entrepreneurs constituent ce qu'on appelle la **base de sondage**.

Les transporteurs de la base de sondage ont été stratifiés selon le genre et le lieu de leurs activités et divisés en trois catégories décrites à la page 65 de la présente publication. À cause de leur hétérogénéité et de leur importance dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, tous les transporteurs de la catégorie I sont inclus dans l'échantillon. Un échantillon aléatoire simple des transporteurs des catégories II et III a été choisi dans chaque strate de la base de sondage. Même si le nombre précis de transporteurs varie d'une année à l'autre, environ la moitié de ces transporteurs sont généralement sélectionnés.

Une fois les transporteurs choisis, on a procédé au deuxième degré d'échantillonnage. Pour les transporteurs des catégories I et II, un échantillon systématique d'expéditions a été sélectionné. Les renseignements ont été tirés des documents d'expédition ou des bandes informatiques fournies par certains répondants. Les intervalles de sondage varient en fonction du nombre d'expéditions faites par l'entreprise. Pour les transporteurs qui enregistrent leurs expéditions sur bande ou sur des documents d'expédition, l'unité finale d'échantillonnage est l'**expédition**.

Dans le cas des transporteurs de catégorie III, qui ne possèdent pas les documents d'expédition nécessaires à l'échantillonnage des expéditions, l'unité finale d'échantillonnage est l'**entreprise**.

La taille et la structure de la base de sondage, la répartition de l'échantillon ainsi que la taille réelle de l'échantillon de l'enquête de 1984 sont indiquées à la figure 12.1.

FIGURE 12.1

**For-hire Trucking Survey Frame,
and Number of Carriers Selected, Excluded and Sampled, 1984**
**Enquête sur le transport des marchandises pour compte d'autrui,
base de sondage et nombre d'entreprises exclues et échantillonées, 1984**

Class Catégorie	Number of carriers in survey frame Nombre d'entreprises dans la base de sondage	Carriers Selected Entreprises sélectionnées		Exclusions Exclusions		Carriers sampled Entreprises échantillonées	
		Number Nombre	Percent Pourcentage	Number of sampled carriers inactive or out of business (1) Nombre de d'entreprises ayant interrompu ou cessé leurs activités(1)	Number of non-responses to the sample (2) Nombre de d'entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire (2)	Number Nombre	Percent Pourcentage
I	219	219	100.0	2	0	217	99.1
II	1,096	740	67.5	10	70	660	60.2
III	1,387	550	39.6	17	81	452	32.6
Total	2,702	1,509	55.8	29	151	1,329	49.2

(1) The selection of carriers for the sample is based on reports of the previous year's operations. This information may be incorrect at the time the data collection takes place. (e.g. firm went out of business). - La sélection des entreprises pour la base de sondage est fondée sur des rapports décrivant les activités de l'année précédente. Les données peuvent être incorrectes au moment de la collecte des données (par exemple, l'entreprise peut avoir cessé ses activités).

(2) Represents firms whose shipping documents were not available for sampling. - Représente les entreprises dont les documents d'expédition ne sont pas disponibles aux fins de l'échantillonnage.

Once all necessary information for the survey was collected, edits and imputations were performed. A complete description of the rather complex procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

The quality of the estimates produced from the survey data was affected by a number of factors. Since the estimates were derived from a sample, they were subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of error.

Whenever only a sample of a population has been enumerated, rather than the entire population, sampling error occurs. The estimates derived from the survey are likely to differ from the results of a census taken under the same general conditions. Sampling errors depend on factors such as sample size, variability in the population surveyed, sample design and estimation methods.

Non-sampling error may occur regardless of the method used to obtain the data. Some examples of non-sampling errors which might affect the results of the For-hire Trucking Survey are:

Coverage errors: these arise if the survey frame inadequately covers the target population. For example, a carrier which earns \$100,000 or more from domestic intercity trucking for the first time in 1984 and reports this to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey will not be included in the For-hire Trucking Survey until its 1985 survey.

Response error: This occurs when information supplied by a respondent is incorrect or misleading. For example, shipping documents used in this survey may have contained errors or the transcriber may have misinterpreted the information.

Coding error: This may occur whenever coding of any type is performed. In this survey, both names of places and names of commodities were coded. If a record was subject to more than one interpretation, a judgement was made which may have been logical, but incorrect. Coding errors are minimized by using automated coding utilizing standard commodity and municipality libraries.

The averages published in the For-hire Trucking section of this publication are shipment-based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

$$\text{Average revenue per tonne} = \frac{\text{(estimates of revenue per tonne)}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average revenue per tonne-kilometre} = \frac{\text{(estimates of revenue per tonne-kilometre)}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average length of haul} = \frac{\text{(estimates of kilometre)}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Après avoir recueilli toutes les données nécessaires à l'enquête, on a procédé aux vérifications et aux imputations. Le lecteur peut communiquer avec la Division des transports pour se procurer une description détaillée des procédures plutôt complexes appliquées aux données d'enquête.

La qualité des estimations produites à partir des données d'enquête dépend d'un certain nombre de facteurs. Étant donné que les estimations ont été calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent comporter aussi bien une erreur d'échantillonnage qu'une erreur d'observation. La qualité des estimations produites est fonction de l'effet combiné de ces types d'erreur.

L'erreur d'échantillonnage vient du fait que seul un échantillon de l'univers des expéditions a été recensé plutôt que l'univers au complet. Les estimations ainsi obtenues diffèrent vraisemblablement des résultats d'un recensement qui serait mené dans les mêmes conditions. Les erreurs d'échantillonnage dépendent de facteurs comme la taille de l'échantillon, la variabilité de l'univers, le plan d'échantillonnage et les méthodes d'estimation.

Une erreur d'observation est possible, quelle que soit la méthode de collecte des données. Quelques exemples d'erreurs d'observation pouvant influer sur les résultats de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui sont énumérés ci-après:

Erreur de couverture: Se produit lorsque la base de sondage couvre imparfaitement la population cible. Par exemple, un transporteur qui tire \$100,000 ou plus du transport interurbain intérieur pour la première fois en 1984 et qui le déclare à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement ne fera pas partie de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui avant 1985.

Erreur de réponse: Survient lorsque le déclarant fournit des réponses incorrectes ou trompeuses. Par exemple, il se peut que les documents d'expédition utilisés dans la présente enquête contiennent des erreurs ou que le transcrivage ait mal interprété les renseignements relevés.

Erreur de codage: Peut survenir lorsqu'il faut procéder à tout genre de codage. Dans la présente enquête, les noms de lieux géographiques et les noms de produits sont codés. Dans les cas où une observation pouvait se prêter à plusieurs interprétations, une décision a été prise. Le choix a pu être logique, mais erroné. Le codage automatisé fait au moyen de bibliothèques uniformisées permet de minimiser les erreurs de codage des produits et des municipalités.

Les moyennes publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les expéditions: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque expédition. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par expédition.

$$\text{Recettes moyennes par tonne} = \frac{\text{(estimations des recettes par tonne)}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Recettes moyennes par tonne-kilomètre} = \frac{\text{(estimations des recettes par tonne-kilomètre)}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Longueur moyenne des voyages} = \frac{\text{(estimations des kilomètres)}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

Average shipment weight =	Poids moyen des expéditions =
(estimates of weight)	(estimations du poids)
estimate of the number of shipments	estimation du nombre d'expéditions
Average shipment revenue =	Recettes moyennes des expéditions =
(estimates of revenue)	(estimations des recettes)
estimate of the number of shipments	estimation du nombre d'expéditions

The preceding description of the For-hire Trucking Survey provides basic information about the survey. However, as for any survey utilizing two phases of sampling, the procedures are quite complex when examined in detail. Users who require more information about confidence intervals, coefficients of variation, and so forth, can obtain this information upon request from the Transportation Division.

Average shipment weight =	Poids moyen des expéditions =
(estimates of weight)	(estimations du poids)
estimate of the number of shipments	estimation du nombre d'expéditions
Average shipment revenue =	Recettes moyennes des expéditions =
(estimates of revenue)	(estimations des recettes)
estimate of the number of shipments	estimation du nombre d'expéditions

La description précédente de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui donne des renseignements de base. Toutefois, comme pour toutes les enquêtes utilisant deux degrés d'échantillonnage, si on étudie en détail les procédures, on découvre qu'elles sont assez complexes. Les utilisateurs qui désirent de plus amples renseignements sur les intervalles de confiance, les coefficients de variations, et ainsi de suite, peuvent en faire la demande auprès de la Division des transports.

TRUCKING ACTIVITY SURVEY (Private Trucking Survey)

Private trucking is an integral and inseparable part of the totality of the trucking industry in Canada. The objectives of the Trucking Activity Survey were twofold: to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers (**industry structure survey**); and to obtain estimates for intercity commodity movements (**industry activity survey**).

The survey universe ideally would include all private truckers, but for budgetary and practical considerations was restricted to those who operated fifteen or more commercial vehicles (including trucks, road tractors and trailers). The survey frame was developed using provincial motor vehicle registration files and excluded fire trucks, ambulances, police vehicles and military vehicles.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking - Industry Structure" include 2,954 firms that carried freight, provided trucking-related statistics and used dedicated drivers (on payroll), leased drivers or broker operators.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking - Industry Activity", cover the 691 firms which carried freight, were involved in intercity trucking, had operating expenses of more than \$500,000 and were involved in manufacturing, trade, agriculture, forestry, fishing and trapping, mining or construction activities. These 691 firms are also included in data presented in "Private Trucking-Industry Activity".

Users should be aware of the following factors which may affect the quality of the data:

ENQUÊTE SUR LE CAMIONNAGE (Enquête sur le camionnage pour compte propre)

Le camionnage pour compte propre fait partie intégrante de l'industrie globale du camionnage. L'enquête sur le camionnage vise deux objectifs: obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre (**enquête sur la structure de l'industrie**) et établir des estimations du transport interurbain intérieur (**enquête sur l'activité de l'industrie**).

L'univers de l'enquête est idéalement constitué de tous les transporteurs pour compte propre, mais pour des raisons économiques et pratiques, il se limite aux transporteurs qui exploitent quinze véhicules utilitaires ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques). La base de sondage a été élaborée au moyen des registres provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles et exclut les camions d'incendie, les ambulances, les voitures de police et les véhicules militaires.

Les totalisations présentées à la section "Camionnage pour compte propre - Structure de l'industrie" tiennent compte de 2,954 entreprises de camionnage, fournissent des statistiques relatives au camionnage et décrivent la situation des chauffeurs inscrits sur la liste de paie des entreprises, des chauffeurs loués et des chauffeurs contractants.

Les totalisations de la section "Camionnage pour compte propre-Activité de l'industrie" englobent 691 transporteurs interurbains de marchandises, dont les frais d'exploitation étaient supérieurs à \$500,000 et qui collaboraient aux activités des secteurs suivants: la fabrication, le commerce, l'agriculture, la foresterie, la pêche et le piégeage, l'exploitation minière et la construction. Ces 691 transporteurs sont aussi inclus dans les données présentées dans la section "Camionnage pour compte propre-Activité de l'industrie".

Les utilisateurs doivent tenir compte des facteurs suivants qui influent sur la qualité des données:

The survey frame was created for each province and territory independently. Those private truckers whose registration address was out-of-province / territory were excluded in developing the survey frame for a province or territory. In addition, updated registration files were not available for the territories, so the 1980 survey frame was used. These two factors contributed to an **underestimation** of private trucking activity.

Because some companies submitted consolidated reports for their operations, some of the provincial or territorial data are **underestimated** while others are **overestimated**.

Private carriers using leased vehicles exclusively were excluded from the survey. It is believed that this introduced a **significant underestimation** of the size of the private trucking industry. These carriers were excluded from the survey because the motor vehicle registration tapes used for developing the survey universe did not contain the information required to identify them.

Some of the corporate head office expenses could not be allocated to the trucking operations for some companies. This resulted in an **underestimation** of the total operating expenses.

Some carriers domiciled in the United States could not provide separate statistics for their Canadian trucking operations. These were **excluded** from the tabulations.

Users requiring more information about the Trucking Activity Survey may obtain further details upon request from the Transportation Division.

INTERNATIONAL ACTIVITY SURVEY

The objective of this survey was to obtain information about the characteristics of international movement of freight by Canadian-domiciled for-hire trucking companies for 1983 and 1984.

All carriers earning 75% of their revenues from international trucking in 1983, (subject to a minimum of \$1 million) were identified from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey for 1983. The carriers so identified were sent a special supplementary questionnaire entitled 'International Movements by Trucks'. This questionnaire was attached to the 1984 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey Questionnaire.

The responses received were verified and edited, and missing information was estimated, using the same procedures as outlined for the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey.

The initial goal of the survey was to collect data from enough companies to represent approximately 90% of the total international revenue generated by the for-hire trucking industry (as measured by the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey).

La base de sondage pour chaque province et territoire a été créée séparément. Ainsi, la base de sondage d'une province ou d'un territoire exclut les camionneurs pour compte propre dont le lieu d'émission des plaques était situé à l'extérieur de la province ou du territoire en question. De plus, comme il n'y avait pas de dossiers d'immatriculation à jour pour les territoires, il a fallu utiliser la base de sondage de 1980. Ces deux facteurs ont entraîné une **sous-estimation** de l'activité du camionnage **pour compte propre**.

Comme certaines entreprises ont remis des rapports combinés sur leurs activités, quelques données provinciales ou territoriales ont été **sous-estimées**, tandis que d'autres ont été **surestimées**.

L'enquête n'a pas tenu compte des transporteurs pour compte propre n'utilisant que des véhicules loués. On estime que cette exclusion a entraîné une **importante sous-estimation** de la taille du secteur du camionnage pour compte propre. Ces transporteurs ont été exclus de l'enquête parce qu'ils ne pouvaient être identifiés à partir des bandes d'immatriculation des véhicules automobiles utilisées pour élaborer l'univers de l'enquête.

Dans quelques entreprises, certaines dépenses générales du siège social n'ont pu être attribuées aux activités de camionnage, ce qui a contribué à la **sous-estimation** des dépenses d'exploitation totales.

Certains transporteurs domiciliés aux États-Unis n'ont pu fournir de statistiques distinctes pour les activités qu'elles ont menées au Canada. Ces transporteurs ont donc été **exclus** des totalisations.

Les utilisateurs peuvent obtenir d'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage en communiquant avec la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LES ACTIVITÉS INTERNATIONALES

L'objectif de l'enquête était de recueillir des données sur les caractéristiques des mouvements internationaux effectués par les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada au cours des années 1983 et 1984.

Tous les transporteurs ayant tiré 75% de leurs recettes du camionnage international en 1983 (et au moins \$1 million) ont été identifiés à partir de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1983. Ils ont reçu un questionnaire supplémentaire spécial intitulé "Mouvements internationaux par camion", qui accompagnait le questionnaire de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1984.

Au moyen des procédures utilisées pour les données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, on a vérifié et contrôlé les réponses reçues, estimé les données manquantes et produit les totalisations.

L'enquête visait d'abord à recueillir des données auprès d'un assez grand nombre d'entreprises touchant environ 90% des recettes tirées des voyages internationaux des entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada (d'après les résultats de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement).

The nature of the information requested on the survey questionnaire was quite specific, and in some cases companies found it difficult or impossible to supply. After follow-ups, editing and analysis, information from 139 companies in 1983 and 161 companies in 1984 were used for tabulation purposes. The activities of these companies represented 60% to 65% of the total international revenues earned by the Canadian for-hire trucking industry.

Users of the data should be aware of the following factors which may affect the quality of the data.

There was a bias towards surveying large carriers as opposed to small ones. This resulted in coverage which was lower in terms of numbers of respondents than in terms of international trucking activity. Specifically 20% of the carriers involved were covered by the survey. However, in terms of international trucking activity these surveyed carriers represented more than 60%.

Tabulations were provided by province or territory of domicile of the carrier and not by the area where trucking activity takes place. This introduced a bias.

Data relating to revenues prepaid and collected on international trips should be interpreted with caution as these data were often estimated by the respondent.

Data relating to trips should also be treated with caution as the concept of trip was not completely clear to all respondents. This may have resulted in some response biases.

Users requiring further information about the International Activity survey may obtain further details from the Transportation Division.

Étant donné la nature précise des renseignements demandés, les entreprises ont parfois eu du mal à fournir les données, et certaines en ont été incapables. Après les suivis, la vérification et l'analyse des données, les renseignements obtenus de 139 entreprises en 1983 et de 161 entreprises en 1984 ont servi à la production des totalisations. Les activités de ces entreprises représentaient entre 60% et 65% des recettes totales qu'ont tiré du transport international les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui.

Les utilisateurs doivent tenir compte des facteurs suivants qui influent sur la qualité des données.

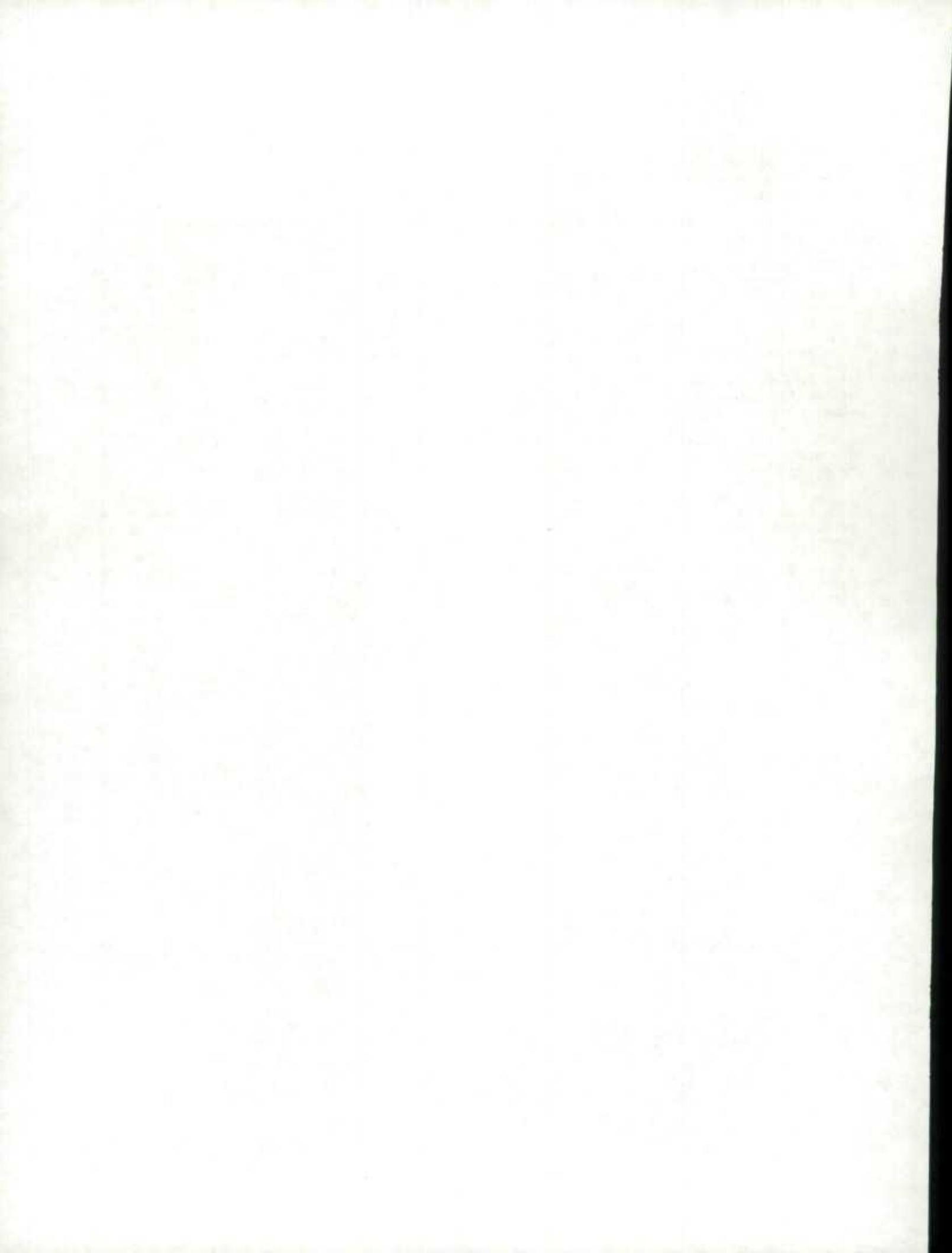
Le fait que l'enquête ait été menée auprès de grands transporteurs, sans tenir compte des petits transporteurs, a biaisé les résultats. Ainsi, l'enquête couvrait un plus petit nombre de répondants, mais un montant plus élevé de recettes tirées des voyages internationaux. Plus précisément, 20% des transporteurs actifs ont été visés par l'enquête. Toutefois, ces entreprises avaient effectué plus de 60% des voyages internationaux.

Les totalisations ont été établies selon la province ou le territoire de domicile du transporteur et non selon la région où les voyages ont été effectués, ce qui a entraîné un biais.

Les données sur les recettes (port dû et port payé) tirées des voyages internationaux doivent être interprétées avec prudence puisqu'elles ont souvent été estimées par le répondant.

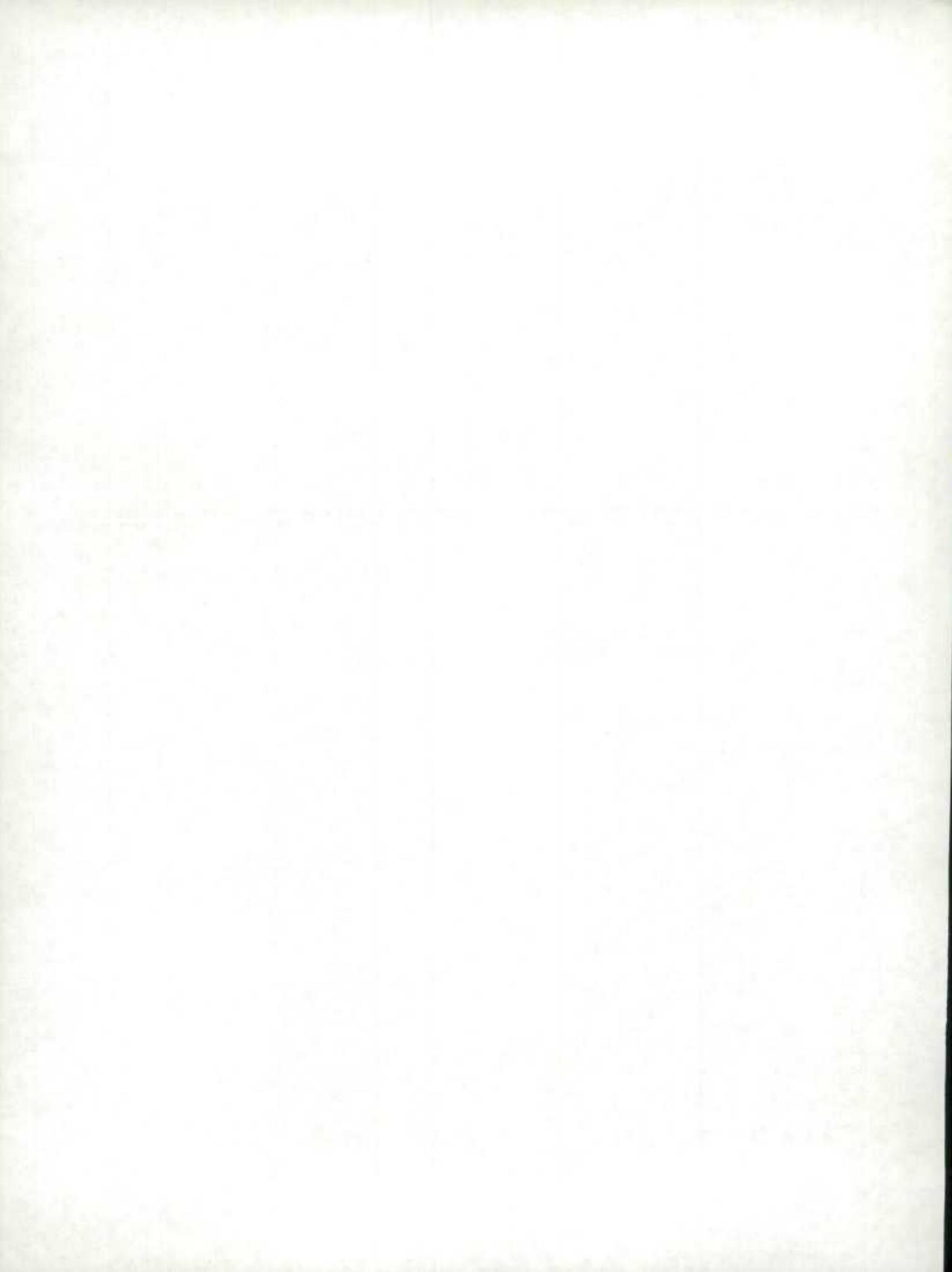
Les données sur les voyages doivent aussi être interprétées avec prudence puisque les répondants n'ont pas tous clairement saisi le concept des "voyages" et que certaines réponses ont pu être biaisées.

Les utilisateurs peuvent obtenir d'autres renseignements relatifs à l'enquête sur les mouvements internationaux en communiquant avec la Division des transports.



Glossary

Glossaire



GLOSSARY

Bill of lading.

A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Broker operators (or lessor operators).

Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Business Register Master File.

It is a centrally maintained list of businesses in Canada. Each name on the list is given a unique identification number and classified according to the Statistics Canada standard classification of industries.

Carrier.

For the purpose of this publication a carrier undertakes the movement of commodities by road transport.

Class I.

Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues of \$3 million or more in 1983. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Class II.

Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues from \$350,000 to \$2,999,999 in 1983. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Class III.

Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues from \$100,000 to \$349,999 in 1983. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Commodity.

The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Commodity Classification at the three-digit level or detail and survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

Compensation.

Total compensation reflects the gross amount earned and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income.

Supplementary labour income, which is defined as payments made by employers for the future benefit of the employees, consists of employers contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Current ratio.

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Destination.

The point to which goods were delivered by the final road carrier (carrier in this context includes piggyback).

Debt-equity ratio.

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Domestic shipment.

Shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity ratio.

The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment.

An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal year (Motor Carriers of Freight Survey and Trucking Activity Survey).

The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1983 and March 31, 1984.

Fiscal year (For-hire Trucking Survey).

The calendar year from January 1st to December 31st, immediately prior to the year in which the data are collected.

For-hire carrier.

Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

Gross annual operating revenues.

Gross annual operating revenues include revenues pertaining to the Motor Carriers - Freight or Household Goods Moving operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and include revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Industry activity statistics.

Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry served.

This term applies to private trucking and refers to the principal activity of the owner.

Industry structure statistics.

Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment.

Intercity motor carriers.

Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved more than 24 kilometres on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

Intercity shipment.

A shipment transported a greater distance than 24 kilometres. Data transcribed for shipments with an assigned origin-destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

Interline shipments.

The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the destination.

International motor carrier.

A for-hire or private carrier that operates in Canada and in the United States.

Interprovincial motor carrier.

A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

Invoice.

A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

Less than truckload.

A shipment or shipments which weigh less than 10 000 kg.

Local motor carriers.

Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved 24 kilometres or less on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

Net debt-worth ratio.

Obtained by dividing the difference between total liabilities and current assets by the difference between total assets and total liabilities. This ratio is used to show if creditors have invested more funds than owners and is commonly used to establish a firm's credit margin.

Off-highway motor carriers.

Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were on private roads and not on public highways.

Operating ratio.

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Origin.

The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback.

Pool car operators.

Those operators which are engaged in consolidation or arranging shipments for rail transport.

Power earning ratio.

Has the same definition as Return on Assets.

Private carriers.

Owners/operators of motor vehicles carrying their own freight. Their principal function is to provide logistical support service to the proprietary owner.

Probill.

A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit margin.

Indicates the profit margin earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenue.

Province or territory of domicile.

The province or territory where the head office of the carrier is located.

Quick ratio.

A measure of liquidity obtained by dividing liquid assets by current liabilities.

Response rate.

The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

Return on assets.

Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

Return on equity.

A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

Return on investments.

Has the same definition as Return on Assets.

Return on transportation investments.

A measure of profitability calculated by dividing net operating revenue by the sum of net operating property and working capital. Net operating property includes land, buildings, revenue equipment and other operating property less depreciation. Working capital implies current assets minus current liabilities.

Salaries and wages.

Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling.

A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Shipment (For-hire Trucking Survey).

A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consign or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping document.

Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Tonne-kilometre.

An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Total asset utilization.

A measure of the amount of revenue generated per unit of asset owned, calculated by dividing total operating revenue by total assets.

Total debt-asset ratio.

Has the same definition as Debt ratio.

Trip.

This is the reporting unit for the industry activity portion of the Trucking Activity Survey (private trucking). Trips are reported from a point of origin to the point of final route destination.

Trip report.

A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck rental firms.

Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload.

A shipment or shipments which weigh 10 000 kg. or more.

Waybill. See Probill.**Weight (mass).**

An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not charged for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

GLOSSAIRE

Bordereau d'envoi.

Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière un envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression lettre de voiture.

Catégorie I.

Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$3 millions ou plus en 1983. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui.)

Catégorie II.

Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$350,000 à \$2,999,999 en 1983. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui.)

Catégorie III.

Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$100,000 à \$349,999 en 1983. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui.)

Charge complète.

Expédition ou expéditions dont le poids est supérieur à 10 000 kg.

Charge partielle.

Expédition ou expéditions dont le poids est inférieur à 10 000 kg.

Chauffeurs contractants.

Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Coéficient de liquidité générale.

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Coéficient de liquidité restreinte.

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif disponible par le passif à court terme.

Destination.

Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier (dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route).

Document d'expédition.

Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantilloné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Entreprises de location de camions.

Entreprises de location ou de location à baille, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Etablissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur le camionnage).

L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1er avril 1983 et le 31 mars 1984.

Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui).

L'année civile, du 1er janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

Expédition (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui).

Quantité de marchandises transportées par un transporteur pour compte d'autrui et envoyées par une personne ou par un organisme (désigné sous le nom de consignateur ou d'expéditeur) à une autre personne ou organisme (désigné sous le nom de consignataire ou de destinataire).

Expédition interne.

Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine.

Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 kilomètres. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

Facture.

Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

Feuille de route.

Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fichier principal de registre des entreprises.

Il s'agit d'une liste centrale des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et il est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Groupeurs de marchandises.

Exploitants s'occupant de centraliser ou de préparer des expéditions par transport ferroviaire.

Lettre de transport.

Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). En général, une lettre de transport comprendra la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids et les frais de transport.

Lettre de voiture.

voir bordereau d'envoi.

Marchandises.

Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits au niveau de détail à trois chiffres et les estimations de l'enquête sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

Marge de profit.

Indique la marge de profit enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenu en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine.

Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route.

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établie grâce à une table de conversion.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio d'capitaux propres.

Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant les capitaux propres par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio de capacité de gain (ratio de rentabilité).

Synonyme de rendement de l'actif.

Ratio de la dette à l'actif.

Synonyme d'autonomie financière.

Ratio de la dette à l'avoir net.

Obtenu en divisant la différence entre le passif total et l'actif à court terme par la différence entre l'actif total et le passif total. Le ratio permet de déterminer si les créateurs ont investi plus de fonds que les propriétaires et sert en général à établir le marge de crédit d'une entreprise.

Ratio d'end.

Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation.

Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Recettes annuelles brutes d'exploitation.

Les recettes brutes d'exploitation englobent uniquement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui ou au déménagement de biens ménagers. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, y compris la part de recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons intertransporteur.

Rémunération.

La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail. Le revenu supplémentaire du travail (paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés) comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rendement de l'actif.

Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

Rendement des capitaux propres.

Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

Rendement des investissements.

Synonyme de rendement de l'actif.

Rendement des investissements en transport.

Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes d'exploitation par la somme des biens nets de production et du fonds de roulement. Les biens nets de production comprennent les terrains, les immeubles, l'équipement produisant des recettes et tout autre bien de production moins l'amortissement. Le fonds de roulement comprend l'actif à court terme moins le passif à court terme.

Salaires et traitements.

Rémunération totale moins le revenu du travail supplémentaire.

Secteurs desservis.

Ce terme s'applique aux entreprises de camionnage pour compte propre et correspond à la principale activité du propriétaire.

Sondage.

Méthode utilisée pour prélever au hasard une parties d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une parties du groupe appelée "échantillon".

Statistiques de l'activité de l'industrie.

Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie.

Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'œuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Taux de réponse.

Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

Tonne-kilomètre.

Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts. (Liaisons intertransporteurs)

Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers un autre point qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transporteur.

Aux fins de la présente publication, un transporteur est responsable du transport routier de marchandises.

Transporteur à forfait.

Transporteur qui s'engage, moyennant rétribution, à transporter des biens d'un consignateur ou d'un nombre limité de consignateurs au moyen d'un véhicule motorisé.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui.

Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre.

Propriétaires et exploitants d'unités motorisées transportant leurs propres marchandises. Leur principale fonction est d'offrir un service de soutien logistique au propriétaire.

Transporteurs routiers circulant hors des routes publiques.

Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur les chemins privés et non sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages sur les chemins privés et non sur les routes publiques.

Transporteur routier international.

Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule au Canada et aux Etats-Unis.

Transporteur routier interprovincial.

Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers interurbains.

Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

Transporteurs routiers locaux.

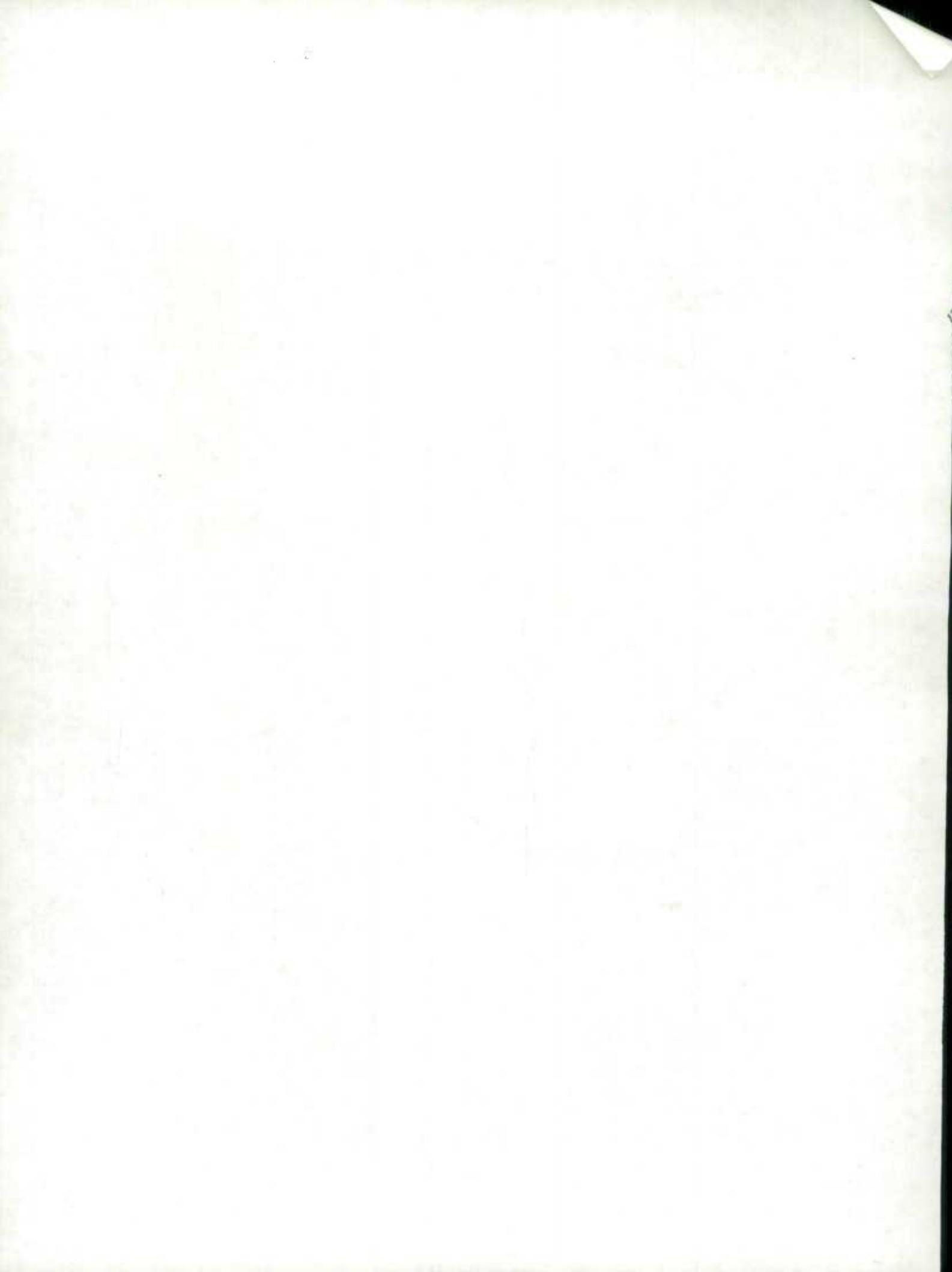
Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques .

Utilisation de l'actif total.

Mesure du montant de recettes produites par élément d'actif possédé, calculée en divisant les recettes totales d'exploitation par l'actif total.

Voyage.

Il s'agit de l'unité déclarante pour la partie de l'activité de l'industrie couverte par l'enquête sur le camionnage (pour compte propre). Les voyages sont déclarés à partir de leur point d'origine jusqu'au point de destination finale.



25

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010195136

TRANSPORTATION DIVISION PUBLICATIONS

Obtainable from Publication Sales and Services,
Statistics Canada, Ottawa.

Catalogue

- 50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.
51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.
51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A., Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.
52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
52-005 Weekly Railway Carloadings, W., Bil.
52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.
53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.
53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.
53-21B Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.
54-205 Water Transportation, A., Bil.
54-209 International Seaborne Shipping Statistics, A., Bil.
54-210 Coastwise Shipping Statistics, A., Bil.

A. - Annual
M. - Monthly
Q. - Quarterly
W. - Weekly
Bil. - Bilingual

Special Tabulations

Domestic and international multimodal transport data are also available, on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

PUBLICATIONS DE LA DIVISION DES TRANSPORTS

Disponibles à Vente et distribution des publications,
Statistique Canada, Ottawa.

Catalogue

- 50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-005 Chargements ferroviaires - Hebdomadaire, H., Bil.
52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A. Bil.
52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.
53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-21B Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205 Le transport par eau, A., Bil.
54-209 Statistiques du transport maritime international, A., Bil.
54-210 Statistiques du cabotage, A., Bil.

A. - Annuel
M. - Mensuel
T. - Trimestriel
H. - Hebdomadaire
Bil. - Bilingue

Tabulations spéciales

Des données nationales et internationales sont aussi disponibles, selon divers modes de transport, sur une base recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

