

1987

Includes  
1988  
estimates

Comprend des  
estimations  
pour 1988

Catalogue 53-222 Annual - Annuel

**Trucking  
in  
Canada**

**Le Camionnage  
au  
Canada**

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA

C.3

SEP 25 1989

LIBRARY  
BIBLIOTHÈQUE



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:

Transportation Division,  
Surface and Marine Transport Section,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8700) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
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	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

### 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, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto  
Credit card only (973-8018)

## Des données 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 ordiologique 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:

Division des transports,  
Section des transports de surface et maritimes,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8700) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
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	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

### 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 des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télécopieur 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto  
Carte de crédit seulement (973-8018)

Catlogue

Catalogue

53-222

53-222

TRUCKING IN CANADA - 1987

LE CAMIONNAGE AU CANADA - 1987

1987

1987

ERRATA

ERRATA

Higlights

Les faits saillants

Reads:

Ontario registered the highest level of international trucking activity in 1987, moving 429.1 million tonnes or 51.7% of the total 829.3 million tonnes of southbound commodities. Quebec and British-Colombia moved the second and third highest southbound tonnages with 184.5 million tonnes or 22.2% and 62.9 million tonnes or 7.6%, respectively.

Should read:

Ontario registered the highest level of international trucking activity in 1987, accounting for \$429.1 million or 51.7% of the total \$829.3 million generated in the southbound movement of commodities. Quebec and British Columbia reported the second and third highest southbound revenues with \$184.5 million or 22.2% and \$62.9 million or 7.6% of the total, respectively.

Se lit:

L'Ontario a enregistré le plus haut niveau d'activités de transport international en 1987, déplaçant 429.1 millions de tonnes ou 51.7% du total de 829.3 million de tonnes à destination du sud. Le Québec et la Colombie-Britannique ont pris respectivement les deuxième et troisième places avec un tonnage de 184.5 millions de tonnes ou 22.2%, et 62.9 millions de tonnes ou 7.6%.

Doit de lire:

L'ontario a enregistré le plus haut niveau d'activités de transport international en 1987, représentant \$429.1 millions ou 51.7% des recettes totales de \$829.3 millions tirés des mouvements à destination du sud. Le Québec et la Colombie-Britannique ont pris respectivement les deuxième et troisième places avec des recettes de \$184.5 millions ou 22.2%, et \$62.9 millions ou 7.6%.

1944

1945

1946

1947

1948

1949

During the period from 1944 to 1949, the following information was received from the various sources mentioned in the report:

The information received from the various sources mentioned in the report is summarized in the following table:

The information received from the various sources mentioned in the report is summarized in the following table:

The information received from the various sources mentioned in the report is summarized in the following table:

Catalogue

53-222

Annual

TRUCKING IN CANADA - 1987

1987

ERRATA

Figures 5.7 and 5.8: Total Figures.

Reads:

Catalogue

53-222

Annual

LE CAMIONNAGE AU CANADA - 1987

1987

ERRATA

Figures 5.7 et 5.8: Figures totales.

Se lit:

Table 5.7: For-Hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada-U.S. Movements

Figure 5.7: Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - États-Unis

Origin	Revenue	Tonnes	Tonne-Kilometres	Average distance per shipment	Origine
	Recettes		Tonne-kilomètres	Distance moyenne par livraison	
Total	964,118,155	18 408 243	13 647 973 106		Total

Should read:

Doit se lire:

887,124,564	17 544 187	12 961 189 986
-------------	------------	----------------

Reads:

Se lit:

Table 5.8: For-Hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, Canada-U.S. Movements

Figure 5.8: Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des mouvements sur-nord des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province de destination, mouvements Canada - États-Unis

Province	Revenue	Tones	Tonne-Kilometres	Average distance per shipment	Province
	Recettes		Tonne-kilomètres	Distance moyenne par livraison	
Total	944,128,351	10 066 464	8 932 119 130		Total

Should read:

Doit se lire:

777,674,536	9 280 342	8 337 152 991
-------------	-----------	---------------

## Statistics Canada

Transportation Division  
Surface and Marine Transport Section

## Statistique Canada

Division des transports  
Section des transports de surface et maritimes

# Trucking in Canada

1987

# Le camionnage au Canada

1987

Published under the authority of  
the Minister of Regional Industrial Expansion

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

© Minister of Supply  
and Services Canada 1989

Extracts from this publication may be reproduced for individual use  
without permission provided the source is fully acknowledged.  
However, reproduction of this publication in whole or in part for  
purposes of resale or redistribution requires written permission from  
the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian  
Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9

September 1989

Price Canada, \$41.00  
Other Countries, \$49.00

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par  
le ministre de l'Expansion industrielle régionale

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

© Ministre des Approvisionnements  
et Services Canada 1989

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette  
publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la  
source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en  
tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution  
nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des  
Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du  
gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Septembre 1989

Prix Canada, \$41.00  
Autres pays, \$49.00

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

## Symbols

---

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- 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.
- néant ou zéro.
- 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 **Steven L. Mozes**, Chief, Surface and Marine Transport Section. **Gaston Lévesque**, Analyst, was the principal author and coordinator of the publication.

## Remerciements

---

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **Ellis Drover**, directeur, et **Steven L. Mozes**, chef de la section des transports de surface et maritimes. **Gaston Lévesque**, analyste, en est l'auteur principal et le coordonnateur de la publication.

## Table of Contents

	Page
<b>TRUCKING IN CANADA</b>	
<b>Highlights</b>	7
Introduction	11
<b>CHAPTER 1</b>	
<b>General Overview</b>	13
Introduction	13
<b>Industry Structure:</b>	
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry	14
Operating Expenses	16
Employment	18
Power Units	19
Trucking Industry by Province or Territory of Domicile	20
<b>Industry Activity:</b>	
Tonnes Transported	22
Tonnage and Distance	24
<b>CHAPTER 2</b>	
<b>Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey</b>	25
Introduction	25
Summary of Findings	25
Revenues and Expenses	42
How the Revenue Dollar Is Spent	44
Purchased Transportation	45
Balance Sheet	45
Types of Revenue - Interprovincial, Intraprovincial and International	51
Employment and Compensation	51
Distribution of the Wage Dollar	51
Revenue Equipment Operated	57
Distance Travelled	59
Fuel	61
<b>CHAPTER 3</b>	
<b>Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, 1988</b>	63
Introduction	63
Summary of Findings	63

## Table des matières

	Page
<b>LE CAMIONNAGE AU CANADA</b>	
<b>Points saillants</b>	7
Introduction	11
<b>CHAPITRE 1</b>	
<b>Aperçu général</b>	13
Introduction	13
<b>Structure de l'industrie:</b>	
Principales statistiques de l'industrie canadienne du camionnage	14
Dépenses d'exploitation	16
Emploi	18
Unités motorisées	19
L'industrie du camionnage selon la province ou le territoire de domicile	20
<b>Activité de l'industrie:</b>	
Tonnes Transportées	22
Tonnes et distance	24
<b>CHAPITRE 2</b>	
<b>Enquête sur les transports routiers de marchandises et les entreprises de déménagement</b>	25
Introduction	25
Résumé des résultats	25
Recettes et dépenses	42
Ventilation du dollar-recette	44
Achat de services de transport	45
Bilan	45
Genres de recettes - transport interprovincial, intraprovincial et international	51
Emploi et rémunération	51
Répartition du dollar salarial	51
Matériel productif en service	57
Distance parcourue	59
Carburant	61
<b>CHAPITRE 3</b>	
<b>Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1988</b>	63
Introduction	63
Résumé des résultats	63

**Table of Contents - Continued**

**Table des matières - suite**

	Page		Page
<b>CHAPTER 4</b>		<b>CHAPITRE 4</b>	
<b>For-hire Trucking: Domestic Traffic</b>	69	<b>Camionnage pour compte d'autrui: trafic intérieur</b>	69
Introduction	69	Introduction	69
Summary of Findings	70	Résumé des résultats	70
Principal Statistics: Classes I and II Carriers	77	Principales statistiques: Transporteurs des catégories I et II	77
Commodity Movements - Classes I and II Carriers	78	Produits transportés - Transporteurs des catégories I et II	78
Truckload and Less than Truckload - Classes I and II Carriers	100	Charge complète et charge partielle - Transporteurs des catégories I et II	100
Major Population Centres - Classes I and II Carriers	102	Grands centres urbains - Activités des transporteurs des catégories I et II	102
Selected Ratios - Classes I and II Carriers	112	Certains ratios - Transporteurs des catégories I et II	112
Selected Statistics - Class III Carriers	114	Certaines statistiques - Transporteurs de la catégorie III	114
<b>CHAPTER 5</b>		<b>CHAPITRE 5</b>	
<b>For-hire Trucking: Canada-U.S. Traffic</b>	117	<b>Camionnage pour compte d'autrui: trafic entre le Canada et les Etats-Unis</b>	117
Introduction	117	Introduction	117
Origin and Destination of Principal Commodities Transported Internationally	117	Origine et destination des principales marchandises transportées - Mouvements internationaux	117
A comparative Analysis on US Market Penetration by Canadian Carriers and the Modal Interdependence with US Carriers	130	Une analyse comparative des activités des transporteurs canadiens sur le marché américain et de l'interaction avec les transporteurs américains	130
<b>CHAPTER 6</b>		<b>CHAPITRE 6</b>	
<b>Private Trucking</b>	139	<b>Camionnage pour compte propre</b>	139
Introduction	139	Introduction	139
<b>Industry Structure:</b>		<b>Structure de l'industrie:</b>	
Industry Served	139	Secteurs desservis	139
Local and Intercity Carriers	142	Transporteurs locaux et interurbains	142
Operating Expenses by Province or Territory of Domicile	145	Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile	145
Employment	145	Emploi	145
Fuel	150	Carburant	150
Distance Travelled	151	Distance parcourue	151
Equipment Operated	151	Matériel en service	151
Equipment Operated, Distance Travelled and Fuel Consumed	154	Matériel en service, distance parcourue et genre de carburant consommé	154
Broker Operators	156	Chauffeurs contractants	156
<b>Industry Activity</b>	156	<b>Activité de l'industrie</b>	156
Commodities Transported	157	Produits transportés	157
<b>CHAPTER 7</b>		<b>CHAPITRE 7</b>	
<b>Special Studies</b>	165	<b>Études spéciales</b>	165
Employment and Earning Trends in the Transportation Industry with Particular Reference to the For-hire Trucking Sub-sector	165	Tendances de l'emploi et de gains dans l'industrie des transports et en particulier dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui	165
An Analysis of the Transportation Sector's Contribution to Canada Gross Domestic Product, with Special Emphasis on the For-hire Trucking Industry, 1977-1987	179	Analyse de la contribution du secteur des transports au produit intérieur brut du Canada, plus particulièrement du secteur du camionnage pour compte d'autrui, 1977-1987	179
An Implicit Price Index for For-hire Trucking Transportation in Canada, 1981-1986	190	Un indice implicite des prix pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada, 1981-1986	190
A Comparative Analysis on Freight Transportation Activities in Canada, by Truck and Rail Modes	199	Une analyse comparative des activités de transport de marchandises au Canada, selon les modes de transport par camion et par train	199

**Table of Contents – Concluded**

---

	Page
<b>CHAPTER 8</b>	
<b>Methods, Data Quality and Limitations</b>	207
Motor Carriers of Freight and Household Goods	
Movers Survey	207
For-hire Trucking Survey	208
Private Trucking Survey	211
<b>Glossary</b>	213
<b>Index – Chapters 1 to 6</b>	217

**Table des matières – fin**

---

	Page
<b>CHAPITRE 8</b>	
<b>Méthodes, qualité et limites des données</b>	207
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises	
et les entrepreneurs de déménagement	207
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui	208
Enquête sur le camionnage pour compte propre	211
<b>Glossaire</b>	213
<b>Index – Chapitre 1 à 6</b>	217



## Highlights

---

The following are highlights extracted from the 1987 annual trucking surveys and the 1988 Motor carriers of Freight Quarterly Trucking survey. Also provided, are highlights of special studies conducted by the Transportation Division on the changing environment in transportation.

### For-hire Trucking

**Chapter two** describes the economic structure of the for-hire trucking industry and its financial and operating performance in 1987.

- total operating revenues reached \$9.3 billion, an 8.3% increase over the 1986 total of \$8.6 billion
- total operating expenses increased 8.9% to \$8.9 billion, causing a deterioration of the operating ratio from .951 in 1986 to .956 in 1987
- number of for-hire trucking carriers operating in 1987 reached 6,729, an increase of 8.3% from the 1986 total of 6,211

**Chapter three** presents data from the newly developed Motor Carriers of Freight Quarterly Trucking survey for the year 1988.

- Ontario-domiciled carriers, who enjoyed a strong operating ratio in the first quarter of 1988, saw expenses rise and revenues fall to produce an operating ratio of 1.06 in the second quarter. Third and fourth quarters produced operating ratios of 0.96 and 0.97, respectively
- Quebec-domiciled carriers saw strong operating ratios throughout 1988 with 0.94 for the first quarter, 0.88 for the second quarter, 0.95 for the third quarter and 0.93 for the final quarter
- Saskatchewan-domiciled carriers were in the most financially advantageous position in 1988 with an operating ratio of 0.90.
- Ontario-domiciled carriers accounted for 42.3% of the total operating revenues, followed by Quebec-domiciled carriers at 19.9% and Alberta-domiciled carriers at 13.3%
- Ontario-domiciled carriers had the highest revenues from movements of commodities into Canada with \$446.4 million or 65.9% of the total. Quebec-domiciled carriers had the second highest with \$77.4 million or 11.4% of the total
- Ontario-domiciled carriers generated the highest revenues with \$452.9 million or 51.5% of the total in movement of goods outside Canada. Quebec-domiciled carriers placed second with \$140 million or 15.9% of the total

## Faits saillants

---

Les faits saillants suivants sont tirés des enquêtes annuelles sur le camionnage de 1987 et de l'enquête trimestrielle de 1988 sur les transporteurs routiers de marchandises. On trouvera également des faits saillants sur les études spéciales menées par la Division des transports sur l'évolution de ce secteur.

### Camionnage pour compte d'autrui

**Le chapitre 2** décrit la structure économique des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, de même que leur structure financière et opérationnelle en 1987.

- Les recettes d'exploitation totales ont atteint \$9.3 milliards, une augmentation de 8.3% par rapport aux recettes totales de \$8.6 milliards enregistrées en 1986.
- Les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 8.9% pour passer à \$8.9 milliards, ce qui a causé une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de .951 en 1986 à .956 en 1987.
- En 1987, les transporteurs pour compte d'autrui étaient au nombre de 6,729, une augmentation de 8.3% par rapport au nombre total de 6,211 transporteurs enregistré en 1986.

**Le chapitre 3** présente les résultats de l'enquête trimestrielle nouvellement élaborée pour 1988 sur les transporteurs routiers de marchandises.

- Les transporteurs domiciliés en Ontario, qui ont enregistré un excellent ratio d'exploitation au premier trimestre de 1988, ont vu les dépenses augmenter et les recettes diminuer, ce qui a fait passer le ratio à 1.06 au deuxième trimestre. Les ratios pour les troisième et quatrième trimestres étaient respectivement de 0.96 et de 0.97.
- Les transporteurs domiciliés au Québec ont enregistré, en 1988, des ratios d'exploitation de 0.94 au premier trimestre, 0.88 au deuxième, 0.95 au troisième et 0.93 au quatrième.
- En 1988, les transporteurs domiciliés en Saskatchewan ont connu la meilleure situation financière, avec un ratio d'exploitation de 0.90.
- Les transporteurs de l'Ontario ont représenté 42.3% des recettes d'exploitation totales, suivis des transporteurs du Québec avec 19.9% et des transporteurs de l'Alberta avec 13.3%.
- Les transporteurs de l'Ontario ont généré le plus de recettes des mouvements de marchandises vers le Canada (\$446.4 millions ou 65.9% du total). Les transporteurs du Québec ont occupé la deuxième place avec \$77.4 millions ou 11.4% du total.
- Les transporteurs de l'Ontario ont généré le plus de recettes des mouvements de marchandises vers l'extérieur du Canada (\$452.9 millions ou 51.5% du total). Ils étaient suivis des transporteurs du Québec, avec \$140 millions ou 15.9% du total.

**Chapter four** describes the activity of the for-hire trucking industry in terms of commodity origin and destination movements.

- total tonnage of commodities transported in 1987 increased to 204.8 million tonnes, an increase of 9.4% from the 1986 total of 187.2 million tonnes
- number of shipments carried decreased 4.5% to 30.8 million in 1987 from 32.2 million shipments in 1986. By region, the number of shipments has remained relatively constant from 1984 to 1987
- tonnage has shown steady growth over the 1984 to 1987 period, resulting in an average increase of 6.7% in the size of shipments

**Chapter five** describes international activities of Canadian domiciled for-hire carriers for 1987 in terms of commodity origin and destination movements.

- in 1987, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue-earner in both southbound and northbound movements. This commodity represented 16.2% or \$134.5 million of a total \$829.3 million earned from southbound movements and 17.5% or \$116 million of a total \$662 million earned from northbound movements
- Ontario registered the highest level of international trucking activity in 1987, moving 429.1 million tonnes or 51.7% of the total 829.3 million tonnes of southbound commodities. Quebec and British Columbia moved the second and third highest southbound tonnages with 184.5 million tonnes or 22.2% and 62.9 million tonnes or 7.6%, respectively

#### Private Trucking

**Chapter six** presents the size, structure and activity of the private trucking industry.

- 2,320 private carriers spent \$4.3 billion in operating expenses, in 1987. Ontario and Quebec-domiciled carriers accounted for 66.7% of the total industry operating expenses, representing 60.4% of the total number of carriers
- drivers on company payroll accounted for \$1.7 billion or 38.4% of the total operating expenses, making them the greatest single expense in private trucking
- a total of 866 local carriers had \$1.3 billion in operating expenses, an average of \$1.5 million per firm. Intercity carriers numbered 1,454 with \$3 billion in operating expenses, an average of \$2.1 million per firm. Intercity carriers represented 62.7% of the total number of carriers and 69.8% of the total operating expenses of the industry
- private trucking employed 84,166 people and paid more than \$2.2 billion in compensation, an average of \$26,094 per employee. Approximately 78.4% of all employees were classified as drivers, 8.8% as mechanics and 12.8% as 'other' employees. Ontario-based carriers employed the largest number of people (46.1% of all employees), followed by Quebec (21.5%), Alberta (10.9%) and British Columbia (10.4%)
- Ontario employed the highest number of full-time employees with 31,976. Quebec and British Columbia placed second and third with 15,591 and 7,743, respectively. Ontario also employed the greatest number of part-time employees with 6,863 followed by Alberta with 2,905 and Quebec with 2,480

**Le chapitre 4** décrit les activités des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon l'origine et la destination des marchandises.

- Le nombre total de tonnes de marchandises transportées en 1986 a augmenté pour passer à 204 millions de tonnes, une augmentation de 9.4% par rapport au total de 187.2 millions de tonnes enregistré en 1986.
- Le nombre de livraisons a diminué de 4.5% pour passer de 32.2 millions en 1986 à 30.8 millions en 1987. Au niveau régional, le nombre de livraisons est demeuré relativement stable de 1984 à 1987.
- Le nombre de tonnes a continué d'augmenter de 1984 à 1987, avec une augmentation moyenne de 6.7% dans la taille des livraisons.

**Le chapitre 5** décrit les activités internationales des transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada en 1987, selon l'origine et la destination des marchandises.

- En 1987, les "véhicules automobiles routiers" étaient les marchandises les plus payantes des mouvements nord-sud et sud-nord. Ils représentaient \$134.5 millions ou 16.2% des \$829.3 millions générés par les mouvements nord-sud et \$116 millions ou 17.5% du total de \$662 millions générés par les mouvements sud-nord.
- L'Ontario a enregistré le plus haut niveau d'activités de transport international en 1987, déplaçant 429.1 millions de tonnes ou 51.7% du total de 829.3 millions de tonnes à destination du sud. Le Québec et la Colombie-Britannique ont pris respectivement les deuxième et troisième places avec un tonnage de 184.5 millions de tonnes ou 22.2%, et 62.9 millions de tonnes ou 7.6%.

#### Camionnage pour compte propre

**Le chapitre 6** présente la taille, la structure et les activités des entreprises de camionnage pour compte propre.

- Les 2,320 transporteurs pour compte propre enquêtés en 1987 ont consacré \$4.3 milliards aux dépenses d'exploitation. Les transporteurs de l'Ontario et du Québec ont représenté 66.7% des dépenses d'exploitation totales du secteur et 60.4% du nombre total de transporteurs.
- Les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises ont représenté \$1.7 milliards ou 38.4% des dépenses d'exploitation totales, ce qui constitue la dépense la plus élevée des entreprises de camionnage pour compte propre.
- Au total, 866 transporteurs locaux ont enregistré des dépenses d'exploitation de \$1.3 milliards, une moyenne de \$1.5 million par entreprise. Le nombre de transporteurs interurbains se chiffrait à 1,454, avec des dépenses d'exploitation de \$3 milliards, la moyenne se situant à \$2.1 millions par entreprise. Ces transporteurs ont représenté 62.7% du nombre total de transporteurs et 69.8% des dépenses d'exploitation totales du secteur.
- Les transporteurs pour compte propre ont employé 84,166 personnes et ont versé plus de \$2.2 milliards en rémunération, une moyenne de \$26,094 par employé. Environ 78.4% de tous les employés étaient des chauffeurs, 8.8% des mécaniciens et 12.8% "d'autres" employés. Les transporteurs de l'Ontario ont employé le plus grand nombre de personnes (46.1% de tous les employés), suivis du Québec (21.5%), de l'Alberta (10.9%) et de la Colombie-Britannique (10.4%).
- L'Ontario a employé le plus grand nombre de personnes à plein temps (31,976), suivi du Québec et de la Colombie-Britannique, avec 15,591 employés et 7,743 employés respectivement. L'Ontario a également employé le plus grand nombre de personnes à temps partiel, soit 6,863, suivi de l'Alberta avec 2,905 et du Québec avec 2,480.

## Special Studies

An examination of topical issues in an effort to better describe the ever-changing transportation environment are undertaken by the Transportation Division. Highlights from the four studies are presented below.

The **first study** undertakes an analysis of earning trends in the transportation industry. With particular attention focused on the for-hire trucking sub-sector, this study describes the employment and income trends of the transportation industry from 1983 to 1987.

- transportation share of total employment declined from 5.1% in 1983 to 4.6% in 1987
- between 1983 and 1987, the share of the for-hire trucking, air and motor carrier passenger sub-sectors of total employment increased 3.2, 1.4 and 1.0%, respectively, while rail, marine and other sub-sectors decreased by 3.2, 1.0 and 1.5%, respectively

The **second study** concerns the transportation sector's contribution to Canada's Gross Domestic Product.

- with special emphasis on the for-hire trucking industry for the years 1977 to 1987, this analysis supports a positive correlation between Canada's Gross Domestic Product and the economic health of the transportation sector.
- Canada's total Real Domestic Product decreased 3.8% between 1981 and 1982; this decline was accompanied by an 8.4% drop in production for the transportation sector during 1982.
- in the years following the recession of 1982, the Real Domestic Product of the total economy experienced an upward trend which was mirrored by the transportation sector.

The **third study** focuses on a newly developed 'implicit price index' specific to for-hire truck transportation in Canada. This index reflects changes in the average prices of truck transport over time, relative to a base year rate. The Implicit Trucking Price Index estimates figures for the period 1981-1986 and compares these to an Industrial Price Index for all modes of transportation and the Consumer Price Index. The data presented suggest that:

- between 1981 and 1986, the price of truck transportation services, relative to 1981, increased at a slower rate than did the price of the overall transportation sector or the general economy, as measured by the Consumer Price Index.

**Study four**, the final study, compares freight transportation activities in Canada for truck and rail. It presents global cargo tonnage levels in 1987, by truck and rail, and a glance at domestic freight carriage operations between 1981 and 1987.

- for-hire trucking industry transported a total of 231.2 million tonnes of freight in 1987, almost 27 million tonnes less than the rail industry.
- however, when private trucking activities are accounted for, the total trucking sector tonnage rises 69.1 million tonnes, to 300.3 million tonnes. This is about 16% more than the total 257.9 million tonnes of freight carried by Canada's railway industry in 1987.

## Études spéciales

La Division des transports mène des études afin de mieux comprendre l'évolution du secteur des transports. Voici les faits saillants des quatre études entreprises.

La **première étude** est une analyse de la rémunération dans le secteur des transports. Axée plus particulièrement sur le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui, cette étude donne un bilan de l'emploi et des revenus dans le secteur des transports de 1983 à 1987.

- La contribution du secteur des transports à l'emploi a diminué pour passer de 5.1% en 1983 à 4.6% en 1987.
- De 1983 à 1987, la contribution des transporteurs pour compte d'autrui, des transporteurs aériens et des transporteurs routiers de voyageurs à l'emploi a augmenté respectivement de 3.2%, 1.4% et 1.0%, tandis que la contribution des transporteurs ferroviaires, des transporteurs maritimes et des autres transporteurs a diminué respectivement de 3.2%, 1.0% et 1.5%.

La **deuxième étude** porte sur la contribution du secteur des transports au produit intérieur brut du Canada.

- Cette analyse, qui porte plus particulièrement sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui pour la période 1977-1987, établit un lien positif entre le produit intérieur brut du Canada et la croissance économique du secteur des transports.
- Le produit intérieur réel du Canada a diminué de 3.8% entre 1981 et 1982; cette baisse a été accompagnée d'une chute de 8.4% dans la production du secteur des transports en 1982.
- Au cours des années qui ont suivi la récession 1982, le produit intérieur réel a connu une hausse qui a influé sur le secteur des transports.

La **troisième étude** porte sur "l'indice implicite des prix" récemment élaboré pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Cet indice tient compte des variations des prix moyens du camionnage dans le temps, en fonction d'un taux de base. L'indice implicite des prix du camionnage permet d'établir des estimations pour la période 1981-1986 et de comparer ces dernières aux estimations de l'indice des prix de l'industrie pour tous les modes de transport et de l'indice des prix à la consommation. Les données présentées semblent indiquer:

- Qu'entre 1981 et 1986, le prix des services de camionnage (prix de 1981) a augmenté plus lentement que le prix de l'ensemble des services de transport ou de l'ensemble des autres secteurs en général, selon l'indice des prix à la consommation.

La **quatrième étude**, enfin, établit une comparaison entre les activités de transport de marchandises des entreprises de camionnage et des sociétés ferroviaires au Canada. Elle fournit les niveaux de tonnage de ces deux types de transporteurs pour 1987, ainsi qu'un aperçu du transport intérieur de marchandises entre 1981 et 1987.

- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont transporté au total 231.2 millions de tonnes de marchandises en 1987, presque 27 millions de tonnes de moins que les transporteurs ferroviaires.
- Cependant, lorsqu'on tient compte des activités des transporteurs pour compte propre, le nombre total de tonnes transportées par les entreprises de camionnage passe de 69.1 à 300.3 millions de tonnes, soit environ 16% de plus que le nombre total de tonnes (257.9 millions) de marchandises transportées par les sociétés ferroviaires canadiennes en 1987.



## 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 1987, 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 1987, 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.



## CHAPTER 1

### GENERAL OVERVIEW

---

#### 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 Truck Use Survey.

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 annual operating revenues from truck transportation are at least \$100,000. Private carriers are surveyed only if they operate at least 15 vehicles.

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 (i.e. number of operators reporting, operating expenses, profitability, fleet size, employment). **Industry Activity** statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements (i.e. tonnes, tonne-kilometres, types of commodities moved).

The analytical text which accompanies the 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** 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".

## CHAPITRE 1

### APERÇU GÉNÉRAL

---

#### 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'indique les résultats de trois enquêtes annuelles. On recueille des données auprès des transporteurs pour compte d'autrui au moyen de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement. L'Enquête sur l'utilisation des camions est menée auprès des transporteurs pour compte propre.

Il faut bien comprendre deux facteurs importants afin de pouvoir interpréter les renseignements présentés dans cette section. Le premier facteur concerne le champ d'observation de ces enquêtes. On ne tient compte des transporteurs pour compte d'autrui que si les recettes d'exploitation annuelles d'un établissement de camionnage s'élèvent à au moins \$100,000. Quant aux transporteurs pour compte propre, ils ne font partie de l'enquête que s'ils comptent au moins 15 véhicules.

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 (c'est-à-dire le nombre d'exploitants répondants, les dépenses d'exploitation, la rentabilité, la taille du parc de véhicules, l'emploi). Les statistiques de **l'activité de l'industrie** décrivent la production de l'industrie selon les mouvements de marchandises (c'est-à-dire les tonnes, les tonnes-kilomètres, le type de marchandises transportées).

Le texte analytique accompagnant les données présentées dans l'aperçu général contient de brèves définitions. Il y est indiqué aussi, le cas échéant, 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 les définitions.

Pour faciliter la lecture, les transporteurs routiers sont désignés par diverses expressions, comme société de camionnage, camionneur, entreprises 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".

## INDUSTRY STRUCTURE

### PRINCIPAL STATISTICS OF THE CANADIAN TRUCKING INDUSTRY

---

The data and analytical commentaries presented in this publication are based on the following two components of the Canadian trucking industry:

**Private trucking** is comprised of all operators with fleets of 15 or more vehicles (trucks, road tractors and trailers) who carry their own commodities using dedicated drivers on the company payroll, leased drivers or broker operators. Those using the leased vehicles exclusively are excluded from private trucking.

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

Principal statistics concerning the industry structure of the for-hire and private trucking sectors are presented in Figure 1.1. They serve to illustrate the point that the two sectors have significant differences in their manner of operations. By using averages per reporting firm the following areas of significant variation are observed:

- The private trucking sector had an average of over 36 employees per firm as compared to less than 15 for for-hire carriers<sup>1</sup>.
- Private trucking used more power units, trailers and other equipment than for-hire carriers; 55 pieces of equipment per firm vs 25 pieces for the for-hire firms.
- While the total power units of the private trucking firms are more than twice the number of the for-hire sector, private firms consumed almost 36% less fuel than the other sector.

---

<sup>1</sup> Brokers are not considered to be "employees" of a company, and thus the employment figures underestimate the "true" figure especially in the case of the for-hire carriers. More information on the broker operator is presented in Figure 2.12.

## STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

### STATISTIQUES PRINCIPALES DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

---

Aux fins des données et des observations analytiques que renferme la présente publication, l'industrie canadienne du camionnage a été divisée en deux composantes, définies ci-après.

Le secteur du **camionnage pour compte propre** comprend tous les exploitants possédant un parc de 15 véhicules ou plus (camions, tracteurs routiers et remorques) qui transportent leurs propres marchandises par l'entremise de chauffeurs inscrits sur la liste de paie de l'entreprise, de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée ou de chauffeurs contractants. Il n'englobe pas les exploitants qui utilisent exclusivement des véhicules loués.

Le secteur du **camionnage pour compte d'autrui** comprend toutes les entreprises qui transportent des marchandises contre rémunération et qui, chaque année, tirent au moins \$100,000 du camionnage. Les transporteurs de petites expéditions, comme les services de messagerie et certains autres transporteurs spécialisés, sont exclus.

Les principales statistiques sur la structure des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre se retrouvent à la figure 1.1. Ces statistiques montrent bien que les deux secteurs présentent d'importantes différences au niveau du mode d'exploitation. L'établissement de moyennes par entreprise déclarante permet d'observer des variations importantes dans les domaines suivants:

- Dans le secteur du camionnage pour compte propre, on a dénombré en moyenne plus de 36 employés par entreprise, comparativement à moins de 15 pour les transporteurs pour compte d'autrui<sup>1</sup>.
- Les transporteurs pour compte propre ont utilisé davantage d'unités motorisées, de remorques et autre matériel que les transporteurs pour compte d'autrui, la moyenne par entreprise étant de 55 pour les premiers et de 25 pour les seconds.
- Bien que le nombre total d'unités motorisées des entreprises de camionnage pour compte propre soit plus du double du nombre d'unités des entreprises pour compte d'autrui, les transporteurs du secteur du camionnage pour compte propre ont consommé près de 36% moins de carburant que les transporteurs de l'autre secteur.

---

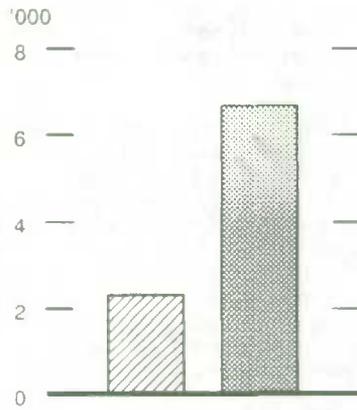
<sup>1</sup> Étant donné que les chauffeurs contractants ne sont pas considérés comme des "employés" de l'entreprise, les statistiques de l'emploi pour le camionnage constituent une sous-estimation des chiffres "réels", surtout dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui. D'autres renseignements sur les chauffeurs contractants sont présentés à la figure 2.12.

Figure 1.1

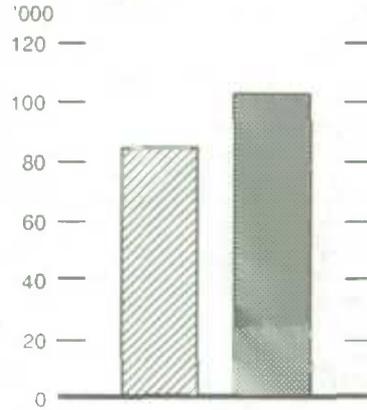
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1987

Principales statistiques de l'industrie du camionnage au Canada, 1987

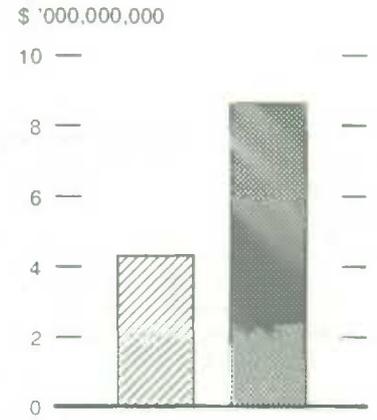
Number of reporting units  
Nombre d'unités déclarantes



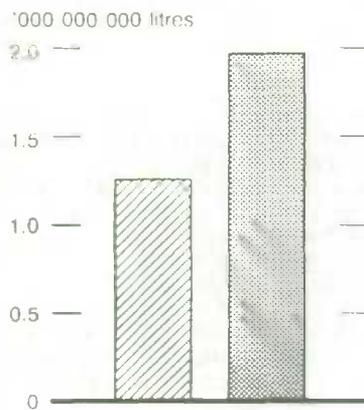
Number of employees  
Nombre d'employés



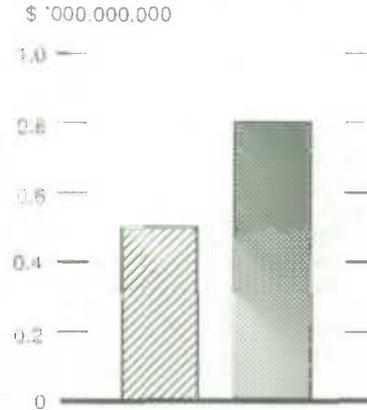
Operating expenses  
Frais d'exploitation



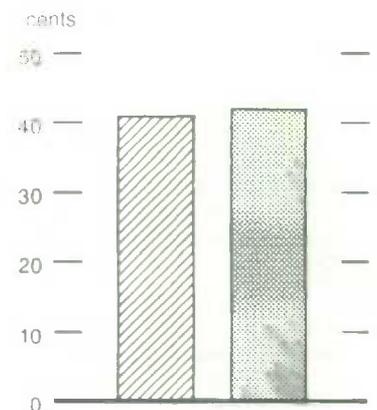
Fuel consumed  
Carburant consommé



Fuel cost  
Dépenses de carburant

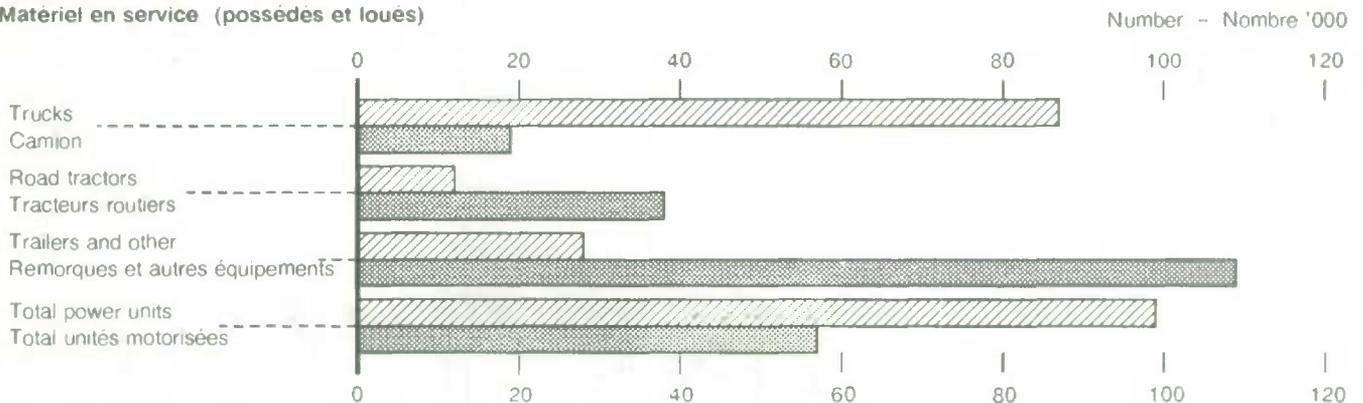


Fuel cost per litre  
Coût du carburant / litre



Private / Compte propre      For-hire / Compte d'autrui

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



## OPERATING EXPENSES

---

Private carriers report only those expenses which are directly related to the trucking operation, and may exclude certain head office expenses and other general expenses. For-hire carriers include all expenses pertaining to the for-hire motor carrier of freight operations. With the exception of "other expenses", cost variables are considered directly comparable between the for-hire and private sectors.

Figure 1.2 presents principal statistics, in terms of operating expenses, of the for-hire and private sectors. Although the number of reporting units in the private sector decreased approximately 13% in 1987, from 2,676 units in 1986 to 2,320 in 1987, it is interesting to note that the total operating expenses increased 6% to reach \$4.35 billion in 1987. The for-hire sector increased by 8% in the number of reporting units, from 6,211 in 1986 to 6,729 in 1987. However, for this sector, the total operating expenses increased by only 9% over 1986.

The major difference in the structure of both sectors can be noted in examining the operating expenses:

- A higher proportion of the operating expenses is devoted to the compensation of the drivers in the private sector. More than 39% of the expenses were for salaries and wages of drivers compared to 19.0% in the for-hire sector.
- The for-hire carriers spent close to 11.2% of operating expenses for the compensation of "other employees", as compared to 6.3% for private firms. However, this is not surprising since private trucking firms exclude headquarters employees who are not directly associated with the trucking operation and employ fewer terminal and platform employees.
- The operating expenses for broker operators are much smaller for private trucking than in the for-hire sector. More than 7.3% of the total private trucking operating expenses were for broker operators expenses, as compared to 21.5% within the for-hire sector.

## DÉPENSES D'EXPLOITATION

---

Les transporteurs pour compte propre ne déclarent que les dépenses directement associées aux activités de camionnage, et peuvent donc exclure certaines dépenses du siège social et autres dépenses générales. Les transporteurs pour compte d'autrui incluent toutes les dépenses liées aux activités des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. A l'exception de la rubrique "autres dépenses", les variables de coûts sont jugées directement comparables entre le secteur du camionnage pour compte d'autrui et celui du camionnage pour compte propre.

La figure 1.2 présente les statistiques principales des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre, en ce qui concerne les dépenses d'exploitation. Il est intéressant de constater que même si le nombre d'unités déclarantes du secteur pour compte propre a diminué de 13% environ, passant de 2,676 en 1986 à 2,320 unités en 1987, les dépenses d'exploitation totales n'ont augmenté que de 6% pour s'établir à \$4.35 milliards en 1987. Dans le secteur pour compte d'autrui le nombre d'unités déclarantes, a augmenté de 8% et est passé de 6,211 en 1986 à 6,729 en 1987. Toutefois, dans ce dernier secteur, les dépenses totales d'exploitation n'ont augmenté que de 9% par rapport à 1986.

La principale différence dans la structure des deux secteurs est mise en lumière par un examen des dépenses d'exploitation.

- La rémunération des chauffeurs représente une plus forte proportion des dépenses d'exploitation dans le secteur pour compte propre. Ce secteur a consacré plus de 39% des dépenses aux traitements et salaires des chauffeurs, en comparaison de 19.0% dans le cas du secteur pour compte d'autrui.
- Les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré près de 11.2% des dépenses d'exploitation à la rémunération des "autres employés", comparativement à 6.3% dans le cas des entreprises pour compte propre. Toutefois, cela n'est pas surprenant, puisque les entreprises de camionnage pour compte propre n'incluent pas les employés du siège social qui ne participent pas directement aux activités de camionnage, et que ces entreprises n'ont pas autant d'employés de terminus et de plate-forme.
- Les dépenses d'exploitation consacrées aux chauffeurs contractants sont beaucoup plus faibles chez les entreprises de camionnage pour compte propre que chez celles du secteur pour compte d'autrui. Plus de 7.3% des dépenses d'exploitation totales des entreprises de camionnage pour compte propre vont aux chauffeurs contractants, alors que la proportion correspondante dans le secteur pour compte d'autrui est de près de 21.5%.

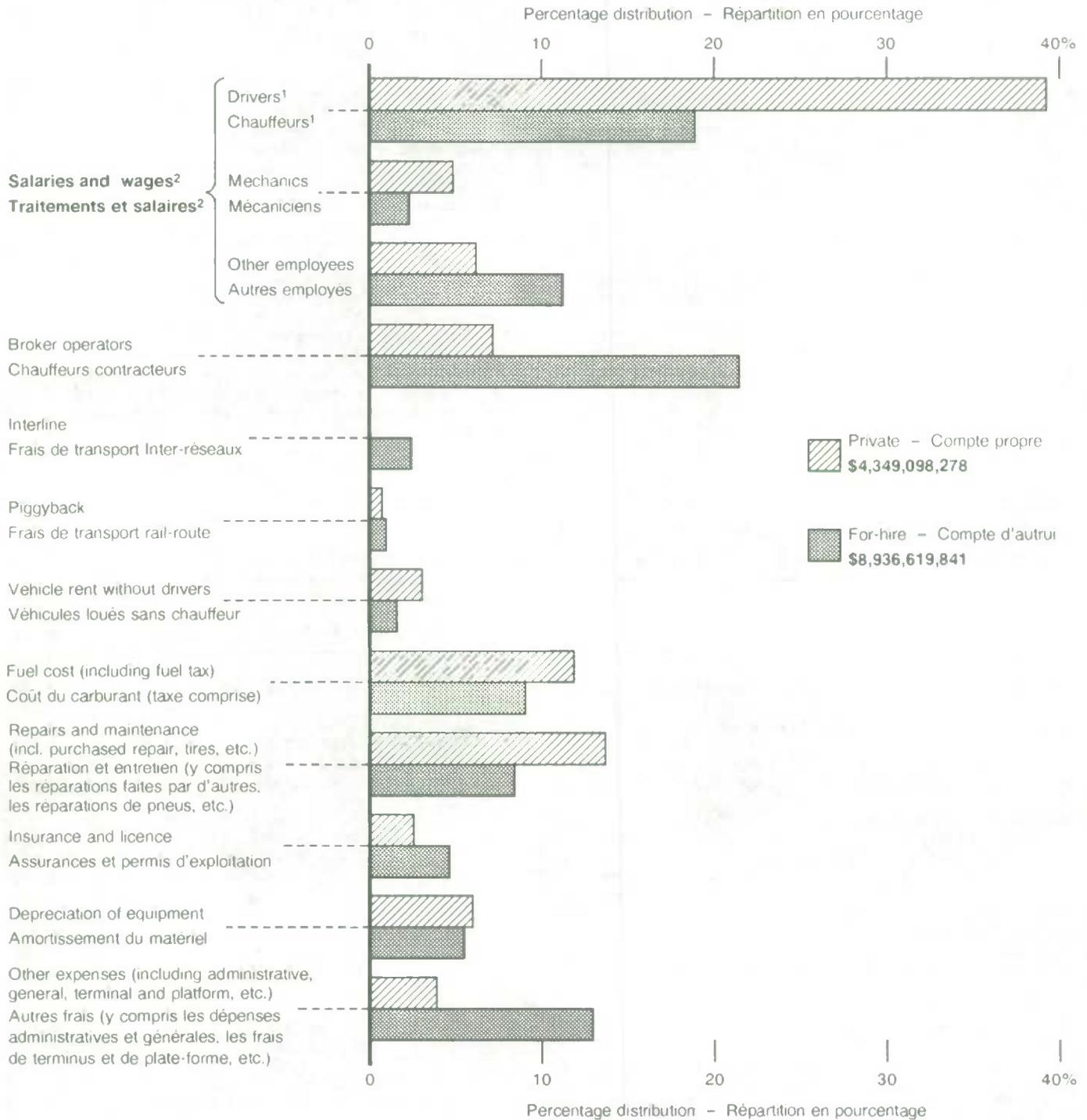
Figure 1.2

Operating Expenses of the Canadian Trucking Industry, 1987

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage, 1987

Total operating expenses:

Total, frais d'exploitation:



<sup>1</sup> Includes supervisors and helpers. - Y compris les surveillants et les aides.

<sup>2</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. - Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

## EMPLOYMENT

Figure 1.3 provides the distribution of the total number of employees, by category, for the for-hire and private trucking sectors. A review of the data indicates that, in 1987, employees of the for-hire carriers, on average, earned over 9% more than employees of the private carriers. This contrasts with 1984 when employees of the private trucking sector were paid approximately 6% more than employees of the for-hire trucking sector. In 1986, the average salaries and wages was also 5.6% higher in the for-hire trucking industry.

- In 1987, the private trucking carriers employed, on average, three times the number of drivers and helpers (28 per firm) as compared to the for-hire trucking firms (9 per firm). For both sectors, the drivers and helpers represented the majority of the employees accounting for 78% of all employees in the private trucking sector and 59% in the for-hire trucking sector.
- In terms of total number of employees, the private carriers reported 140% more employees per reporting unit than the for-hire carriers. Private carriers maintained an average strength of 36 employees per reporting unit as compared to 15 for the for-hire sector.
- With a power unit fleet almost twice the size of for-hire trucking, the private trucking sector employed 9% more mechanics.

## EMPLOI

La figure 1.3 indique, par catégorie, le nombre total d'employés des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. L'examen des données montre qu'en 1987, les employés des transporteurs pour compte d'autrui ont touché en moyenne une rémunération supérieure de plus de 9% à celle des employés des transporteurs pour compte propre. Ces chiffres contrastent avec ceux de 1984, où les employés du secteur pour compte propre touchaient environ 6% de plus que les employés du secteur pour compte d'autrui. En 1986, la rémunération moyenne des employés du secteur pour compte d'autrui était également supérieure de 5.6%.

- En 1987, les transporteurs pour compte propre employaient, en moyenne, trois fois plus de chauffeurs et d'aides (28 par entreprise) que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui (9 par entreprise). Dans les deux secteurs, les chauffeurs et les aides constituaient la majorité des employés, soit 78% des effectifs totaux du secteur du camionnage pour compte propre et 59% des effectifs du secteur du camionnage pour compte d'autrui.
- En ce qui concerne le nombre total d'employés, les transporteurs pour compte propre ont déclaré 140% plus d'employés par transporteur que les transporteurs pour compte d'autrui. Les effectifs dans le secteur du camionnage pour compte propre s'établissaient en moyenne à 36 employés par unité déclarante, comparativement à 15 dans le secteur pour compte d'autrui.
- Le secteur du camionnage pour compte propre disposait d'un parc d'unités motorisées équivalant à presque deux fois celui du secteur du camionnage pour compte d'autrui et employait 9% de mécaniciens en plus.

Figure 1.3

### Employment Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1987

### Statistiques de l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1987

	For-hire <sup>1</sup>	Private
	Compte d'autrui <sup>1</sup>	Compte propre
<b>Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes</b>	<b>6,729</b>	<b>2,320</b>
<b>Drivers and helpers – Chauffeurs et aides</b>		
Number – Nombre	59,872	65,983
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 1,697,247,846	\$ 1,709,885,183
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,348	\$ 25,914
<b>Mechanics – Mécaniciens</b>		
Number – Nombre	6,749	7,371
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 208,919,949	\$ 213,484,693
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 30,956	\$ 28,963
<b>Other employees – Autres employés</b>		
Number – Nombre	35,557	10,812
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 1,003,163,466	\$ 272,830,602
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,213	\$ 25,234
<b>Total</b>		
Number – Nombre	102,178	84,166
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 2,909,331,261	\$ 2,196,200,478
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,473	\$ 26,094

<sup>1</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

## POWER UNITS

When examining figure 1.4, the following observations can be made:

- Private truckers operate mainly straight trucks which represent more than 88% of their power unit fleet. Road tractors dominate (66%) the for-hire fleet.
- Average distance travelled with straight trucks is significantly shorter for private carriers. Using 250 working days per year, the private carriers, on average, travelled 98 km a day as compared to 138 km for the for-hire truckers. This is an indication that local service is a more common practice for private truckers.
- The average distance travelled per straight truck decreased, in 1987, 5% for the for-hire sector, and increased 3.7% for the private truckers. However, the distance per road tractor increased 0.3% for for-hire carriers and, more significantly, decreased by 3% over 1987 to an average of 79 055 km for private carriers.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> **Note:** It is important to remember that equipment operated by broker operators is excluded. This particularly affects for-hire trucking due to the extensive use of broker services by that sector.

## UNITÉS MOTORISÉES

Les observations qui suivent s'appuient sur un examen de la figure 1.4.

- Les camionneurs pour compte propre utilisent surtout des camions, qui constituent plus de 88% de leur parc d'unités motorisées. Chez les transporteurs pour compte d'autrui, les tracteurs routiers dominent (66% du parc).
- La distance moyenne parcourue par camion est nettement plus courte dans le cas des transporteurs pour compte propre. A raison de 250 jours ouvrables par année, les transporteurs pour compte propre ont parcouru en moyenne 98 km par jour et les camionneurs pour compte d'autrui, 138 km par jour. Cela montre que la desserte locale est une pratique plus répandue chez les transporteurs pour compte propre.
- En 1987, la distance moyenne parcourue par camion a diminué de 5% dans le secteur pour compte d'autrui et a augmenté de 3.7% dans l'autre secteur. Toutefois, par rapport à 1987, la distance parcourue par tracteur routier a augmenté de 0.3% dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui et, fait plus important, elle a diminué de 3% dans le cas des transporteurs pour compte propre, ces derniers ayant parcouru en moyenne 79 055 km en 1987.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> **Note:** Il importe de rappeler que le matériel exploité par les chauffeurs contractants est exclu. Cette exclusion touche plus particulièrement les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont beaucoup recours aux services des chauffeurs contractants.

Figure 1.4

### Power Units Operated (owned and leased) and Distance Travelled, 1987

### Unités motorisées en service (possédées et louées) et distance parcourue, 1987

		For-hire Compte d'autrui	Private Compte propre
<b>Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes</b>		<b>6,729</b>	<b>2,320</b>
Number of straight trucks – Nombre de camions		19,373	87,708
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	668 606 212	2 142 852 414
Average distance per straight truck – Distance moyenne par camion	km	34 512	24 432
Number of road tractors – Nombre de tracteurs routiers		37,964	12,073
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	3 116 490 143	954 433 846
Average distance per road tractor – Distance moyenne par tracteur	km	82 090	79 055

## 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.

As shown in figure 1.5, most of the for-hire carriers are domiciled in Québec (25% of all carriers) and Ontario (24%). However, the Ontario domiciled carriers accounted for 41% of the total operating expenses which is more than twice the percentage represented by the Québec domiciled carriers (17%). This is a clear indication that carriers domiciled in Ontario are larger than those domiciled in Québec.

Alberta domiciled 16.7% of the for-hire carriers while British Columbia had 18.4%. In terms of operating expenses, Alberta carriers had a share of 13% and British Columbia had a share of 11%.

Over 60% of all private truckers were domiciled in Ontario and Québec and they accounted for 67% of all operating expenses. Alberta and British Columbia had 23% of the private trucking carriers, who represent 22% of the total operating expenses.

The data indicate that the for-hire trucking and private trucking sectors are dominant, in terms of number of carriers and operating expenses, in four provinces; Québec, Ontario, Alberta and British Columbia.

## 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.

Comme le montre la figure 1.5, la plupart des transporteurs pour compte d'autrui sont domiciliés au Québec (25% du total) et en Ontario, (24%). Toutefois, 41% des dépenses d'exploitation totales sont attribuables aux transporteurs de l'Ontario, soit plus de deux fois la proportion observée pour les transporteurs domiciliés au Québec (17%). Ces chiffres indiquent clairement que les transporteurs domiciliés en Ontario sont plus importants que ceux domiciliés au Québec.

L'Alberta compte 16.7% des transporteurs pour compte d'autrui et la Colombie-Britannique 18.4%. En pourcentage des dépenses d'exploitation, la part des transporteurs de l'Alberta est de 13% et celle de la Colombie-Britannique, de 11%.

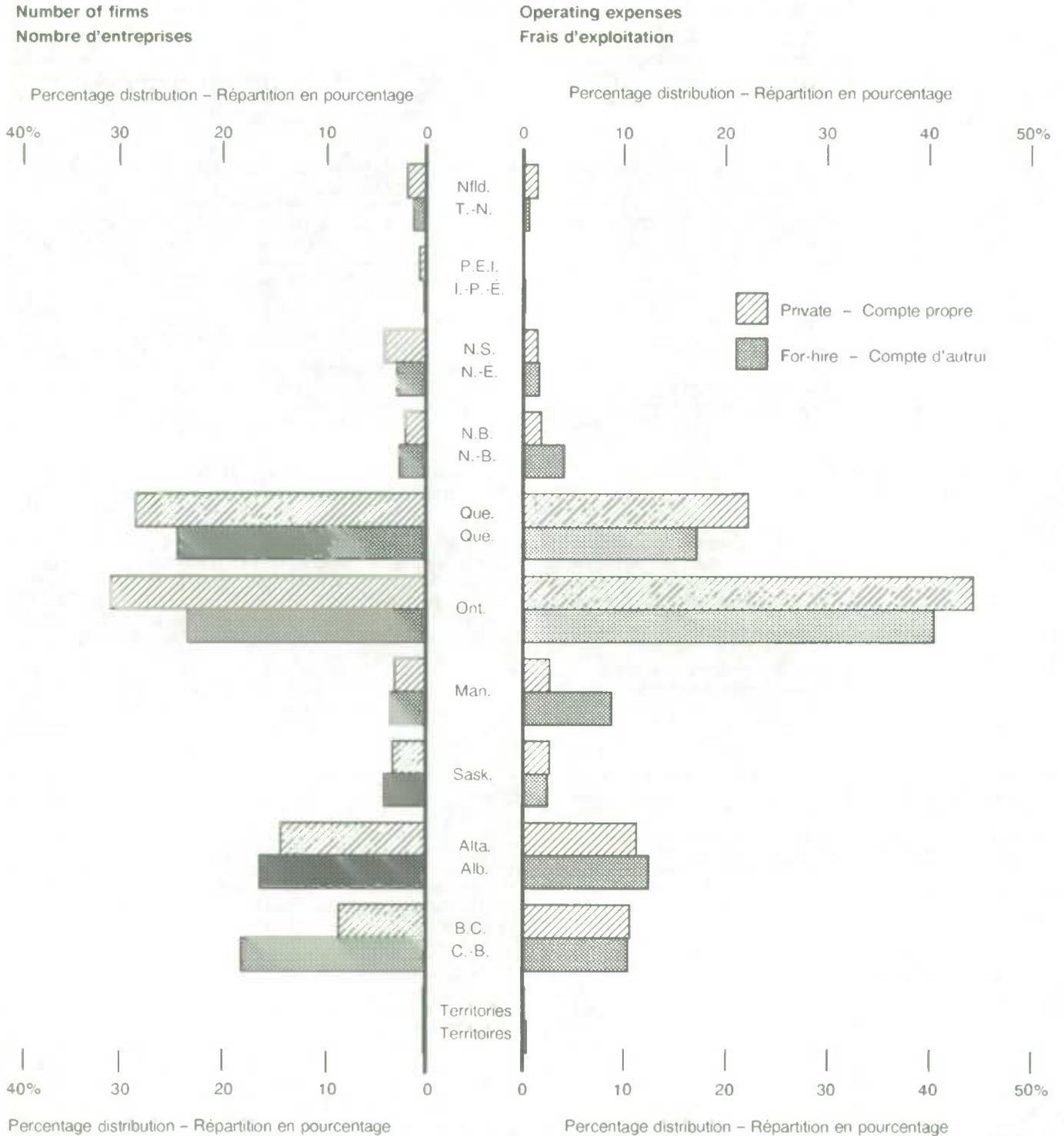
Plus de 60% des entreprises de camionnage pour compte propre étaient domiciliées en Ontario et au Québec et ces entreprises représentaient 67% de toutes les dépenses d'exploitation. L'Alberta et la Colombie-Britannique étaient les provinces de domicile de 23% des entreprises de camionnage pour compte propre dont les dépenses d'exploitation représentaient 22% du total.

Les données sur le nombre de transporteurs et les dépenses d'exploitation montrent que les secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre sont prépondérants dans quatre provinces, soit le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Figure 1.5

The Canadian Trucking Industry Operating Expenses and Number of Firms by Province or Territory of Domicile, 1987

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage et nombre d'entreprises selon la province ou le territoire de domicile. 1987



## INDUSTRY ACTIVITY

### TONNES TRANSPORTED

Figure 1.6 presents a distribution of tonnage by region of origin or destination transported by the for-hire operators and private carriers.

Between 1986 and 1987, there were major changes noted in the traffic pattern for both trucking sectors. The following observations summarize these changes:

- The for-hire trucking firms increased their tonnage carried by over 9% from 187.2 million tonnes in 1986 to 204.8 million tonnes in 1987; the tonnage transported by private operators decreased approximately 2% to 67.3 million tonnes in 1987.
- With regard to the for-hire sector, Manitoba, Saskatchewan and Alberta and the region of British Columbia and the Territories, registered the most significant tonnage increases in 1987 in terms of regions of origin as well as destination. The volume carried to British Columbia and the Territories in 1987 was 9.8% higher than the previous year. Similarly, the tonnage transported from this region increased 24%. The total weight of movements to and from Manitoba, Saskatchewan and Alberta rose by approximately 22% in both directions.
- In 1987, the private carriers reduced their activities in the Atlantic provinces and in Manitoba, Saskatchewan and Alberta, decreasing the volume carried to, from and within these regions by approximately 26% and 8%.

Some significant fluctuations occurred between 1986 and 1987 with regard to interregional traffic:

- In 1987, private trucking carriers decreased their activities by approximately 23% to a total of 147.0 thousand tonnes carried between British Columbia and the Territories, and Manitoba, Saskatchewan and Alberta. In contrast, the tonnage moved from these three provinces to British Columbia and Territories increased over 42%, from 49.2 thousand tonnes in 1986 to 70.0 thousand tonnes in 1987.
- Similarly, the total weight of the private trucking shipments carried between Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Ontario increased 2.0%. Traffic between the Atlantic provinces and Quebec increased by 44%.
- The major changes in the interregional traffic of the for-hire carriers occurred in the Eastern provinces and between Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Ontario. In 1987, the tonnage carried from Manitoba, Saskatchewan and Alberta to Ontario increased over 53% to 1.44 million tonnes, while all movements between Ontario and Manitoba, Saskatchewan and Alberta increased in total weight by 15% to 1.1 million tonnes.

The intraregional movements show the same trend as the interregional movements:

- The shipments carried by for-hire carriers within British Columbia and the Territories increased over 30% to 28 million tonnes in 1987. Manitoba, Saskatchewan and Alberta saw their total tonnage carried also increase approximately 12% for a total of 40.7 million tonnes.
- Similarly, the private carriers increased their tonnage transported in British Columbia by 23% and Ontario by 7%.

## ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

### TONNES TRANSPORTÉES

La figure 1.6 présente la répartition, selon la région d'origine ou de destination, du tonnage transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre.

Entre 1986 et 1987, d'importants changements ont été observés dans la courbe du trafic pour les deux secteurs de camionnage. Les observations qui suivent font la synthèse de ces changements.

- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont augmenté de plus de 9% le tonnage transporté, qui est passé de 187.2 millions de tonnes en 1986 à 204.8 millions de tonnes en 1987. Quant au tonnage transporté par les entreprises pour compte propre, il a diminué de 2% environ pour s'établir à 67.3 millions de tonnes en 1987.
- En ce qui concerne le secteur pour compte d'autrui, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta et la région de la Colombie-Britannique et des Territoires ont enregistré les plus importantes hausses de tonnage en 1987 selon les régions d'origine et de destination. Le volume transporté vers la Colombie-Britannique et les Territoires en 1987 dépassait de 9.8% celui de l'année précédente. De même, le tonnage transporté à partir de cette région a augmenté de 24%. Le poids total du fret à destination et en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta a augmenté d'environ 22% dans un sens comme dans l'autre.
- En 1987, les transporteurs pour compte propre n'ont pas été aussi actifs dans les provinces de l'Atlantique et au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le volume du fret à destination, en provenance ou à l'intérieur de ces régions ayant diminué d'environ 26% à 8%.

Certaines fluctuations importantes ont été observées entre 1986 et 1987 au chapitre du trafic interrégional.

- En 1987, les transporteurs pour compte propre ont réduit leurs activités de 23% environ, ayant transporté 147.0 mille tonnes entre la Colombie-Britannique et les Territoires et le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Par contre, le tonnage transporté à partir de ces trois dernières provinces vers la Colombie-Britannique et les Territoires a augmenté de plus de 42%, passant de 49.2 mille tonnes en 1986 à 70.0 mille tonnes en 1987.
- De même, le poids total des expéditions que les transporteurs pour compte propre ont acheminé entre les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan de l'Alberta et de l'Ontario a augmenté de 2.0%. Il y a également eu une hausse de 44% du trafic entre les provinces de l'Atlantique et le Québec.
- Les principaux changements dans le trafic interrégional des transporteurs pour compte d'autrui ont été observés dans les provinces de l'Est et entre les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de l'Ontario. En 1987, le tonnage transporté du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta vers l'Ontario a augmenté de plus de 53% pour atteindre 1.44 million de tonnes, alors que le poids total des expéditions entre l'Ontario et le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta s'est accru de 15% pour se fixer à 1.1 million de tonnes.

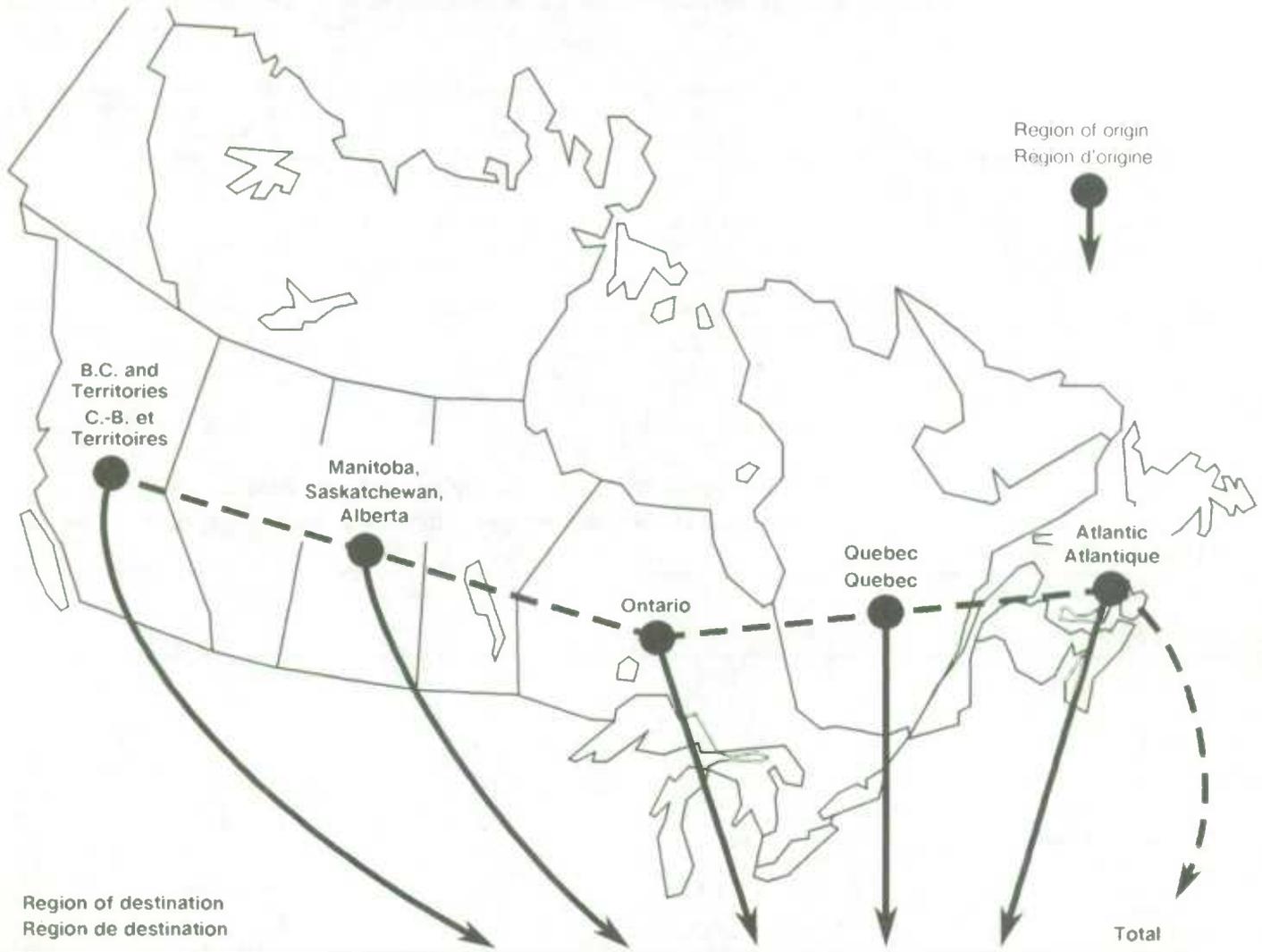
Les mouvements intrarérogionaux affichent la même tendance que les mouvements interrégionaux.

- Le tonnage des expéditions transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui à l'intérieur de la Colombie-Britannique et des Territoires a augmenté de plus de 30% pour s'établir à 28 millions de tonnes en 1987. Au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le tonnage a aussi augmenté d'environ 12% pour totaliser 40.7 millions de tonnes.
- Parallèlement, les transporteurs pour compte propre ont accru d'environ 23% le tonnage du fret qu'ils ont transporté en Colombie-Britannique et d'environ 7% celui transporté en Ontario.

Figure 1.6

Estimated Tonnes Transported Domestically by the Canadian Trucking Industry From Region of Origin to Region of Destination, 1987

Nombre estimatif de tonnes transportées domestiquement par les entreprises canadiennes de camionnage, de la région d'origine à la région de destination, 1987



Region of destination Région de destination							Total
<b>Atlantic - Atlantique</b>							
Tonnes:	For-hire - Compte d'autrui	8 194	41 365	747 401	841 553	14 163 151	15 801 664
	Private - Compte propre	...	...	13 364	54 990	4 780 360	4 848 714
<b>Quebec - Québec</b>							
Tonnes:	For-hire - Compte d'autrui	59 564	255 770	4 583 659	29 758 198	513 463	35 170 654
	Private - Compte propre	...	3 562	1 668 741	18 699 803	306 374	20 678 480
<b>Ontario</b>							
Tonnes:	For-hire - Compte d'autrui	168 010	1 439 873	70 910 978	4 912 240	649 216	78 080 317
	Private - Compte propre	1 370	47 736	28 375 271	1 512 340	35 946	29 972 663
<b>Manitoba, Saskatchewan, Alberta</b>							
Tonnes:	For-hire - Compte d'autrui	2 723 638	40 731 206	1 080 703	288 103	14 660	44 838 310
	Private - Compte propre	147 040	7 821 554	84 074	3 556	...	8 056 224
<b>B.C. and Territories - C.-B. et Territoires</b>							
Tonnes:	For-hire - Compte d'autrui	28 031 290	2 530 212	283 821	93 218	4 912	30 943 453
	Private - Compte propre	3 632 475	70 055	661	...	...	3 703 191
<b>Total</b>							
Tonnes	For-hire - Compte d'autrui	30 990 696	44 998 426	77 606 562	35 893 312	15 345 402	204 834 398
	Private - Compte propre	3 780 885	7 942 907	30 142 111	20 270 689	5 122 680	67 259 272

## TONNAGE AND DISTANCE

Figure 1.7 clearly indicates, that private carriers concentrate on short distance movements, to a greater degree, than for-hire trucking. Over 47% of the tonnage hauled by private firms and 37% of the tonnage hauled by for-hire carriers was carried over a distance of less than 100 km.

In the under 300 km range, the difference between the sectors is still significant. The for-hire carriers transported over 69% of total tonnage for movements less than 300 km as compared to 82% of the tonnage hauled by private trucking firms.

Over 6% of the tonnage was carried by the for-hire sector for distances greater than 1 000 km as compared to only 1.5% by the private truckers.

**Note:** For-hire tonnages represent only those for-hire carriers who earned \$500,000 or more in revenues from intercity trucking.

## TONNES ET DISTANCE

La figure 1.7 indique clairement que les entreprises pour compte propre effectuent plus de courts parcours que les entreprises pour compte d'autrui. Le fret acheminé sur une distance de moins de 100 km représente plus de 47% du tonnage transporté par les entreprises pour compte propre, et 37% du tonnage transporté par les entreprises pour compte d'autrui.

Sur les parcours de 300 km ou moins, la différence entre les deux secteurs est aussi prononcée. Les transporteurs pour compte d'autrui ont acheminé plus de 69% du tonnage total sur des trajets de moins de 300 km, alors que cette proportion est de 82% dans le cas des transporteurs pour compte propre.

La proportion du tonnage transporté sur une distance de plus de 1 000 km dépasse 6% dans le secteur du transport pour compte d'autrui mais n'atteint que 1.5% dans celui pour compte propre.

**Note:** Dans le secteur du transport pour compte d'autrui, les données sur le nombre de tonnes ne tiennent compte que des transporteurs pour compte d'autrui ayant tiré des recettes de \$500,000 ou plus du camionnage interurbain.

Figure 1.7

### Estimated Tonnes Transported by the Canadian Trucking Industry by Distance Blocks, 1987

### Nombre estimatif de tonnes transportées par les entreprises canadiennes de camionnage, selon la distance parcourue, 1987

Distance blocks	For-hire		Private	
Distance parcourue	Compte d'autrui		Compte propre	
km	Tonnes	%	Tonnes	%
0 - 24	...	...	...	...
25 - 49	29 870 565	17.7	11 775 539	17.2
50 - 99	33 001 980	19.6	20 472 527	29.8
100 - 199	31 864 740	18.9	15 472 065	22.5
200 - 299	21 905 756	13.0	8 813 028	12.8
300 - 399	12 236 560	7.3	3 571 563	5.2
400 - 499	8 122 527	4.8	3 318 515	4.8
500 - 599	6 565 960	3.9	2 146 798	3.1
600 - 699	4 927 924	2.9	842 013	1.2
700 - 799	5 274 318	3.1	599 493	0.9
800 - 899	2 270 317	1.3	389 098	0.6
900 - 999	2 292 398	1.4	230 504	0.3
1 000 and over - et plus	10 423 747	6.2	1 025 725	1.5
<b>TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>168 756 792</b>	<b>100.0</b>	<b>68 656 868</b>	<b>100.0</b>

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies

## CHAPTER 2

### MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

#### INTRODUCTION

---

The source of the data presented in this section is a census of Canadian domiciled for-hire motor carriers of freight and household goods earning gross operating revenues of at least \$100,000 in 1986.

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 are excluded from the tabulations presented in this section:

- private carriers;
- broker operators;
- courier and messenger services; and
- 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 data quality, exclusions from the survey and limitations, is provided in the Methods, Data Quality and Limitations section of this publication.

#### SUMMARY OF FINDINGS

---

- The 1987 total operating revenues of \$9,345 million represent a 8.3% increase over the \$8,628 million total recorded in 1986.
- The operating revenue generated per carrier remained unchanged at \$1.4 million due to an increase in the number of carriers reporting from 6,211 in 1986 to 6,729 in 1987.
- Corresponding to the 8.3% increase in revenues, the operating expenses increased by 8.9% resulting in a deterioration in the operating ratio from .951 in 1986 to .956 in 1987.
- The 6,729 carriers reporting in 1987 owned \$5.2 billion worth of assets.
- Employment in the industry surveyed increased by 5.0%, from 97,277 in 1986 to 102,178 in 1987. Total compensation increased by 6.8%, while the average compensation per employee in 1987 was 28,473, a 1.6% increase from the previous year.

## CHAPITRE 2

### ENQUETE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

#### INTRODUCTION

---

Les données de la présente section proviennent d'un recensement des transporteurs de marchandises et d'articles ménagers pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins \$100,000 en 1986.

L'objectif de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du 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 messageries; et
- les transporteurs routiers domiciliés aux États-Unis qui ne peuvent pas fournir de statistiques distinctes sur leurs activités au Canada.

Pour une description complète de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, y compris des renseignements sur les entreprises exclues de l'enquête, sur la qualité et les limites des données, se reporter à la section Méthodes, qualité et limites des données de la présente publication.

#### RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

---

- Les recettes totales d'exploitation en 1987 ont totalisé \$9,345 millions, ce qui représente une augmentation de 8.3% par rapport à 1986 (\$8,628 millions).
- Les recettes d'exploitation par transporteur sont demeurées inchangées à \$1.4 million en raison de l'augmentation du nombre de transporteurs déclarants qui est passé de 6,211 en 1986 à 6,729 en 1987.
- Parallèlement aux recettes d'exploitation, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 8.9%, ce qui a amené une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de .951 en 1986 à .956 en 1987.
- En 1987, les 6,729 transporteurs déclarants disposaient d'un actif d'une valeur de \$5.2 milliards.
- Le nombre d'employés du secteur a augmenté de 5.0%, pour passer de 97,277 en 1986 à 102,178 en 1987. La rémunération totale versée a augmenté de 6.8%, alors que la rémunération moyenne par employé était de \$28,473 en 1987, une hausse de 1.6% par rapport à l'année précédente.

- There was an increase of 4.8% in the total equipment operated, from 158,573 in 1986 to 166,232 in 1987.
- There was a marginal improvement in fuel consumption. On average, the carriers reporting consumed 52.2 litres of fuel per 100 kilometres travelled, compared to 52.7 litres per 100 kilometres in 1986.
- Payments to broker operators as a proportion of total expenses increased from 20.4% in 1986 to 21.5% in 1987.
- Of the 6,729 carriers reporting, 24.5% were mainly engaged in the transportation of forest products, 23.5% transported general freight, 29.2% transported bulk liquids, dump products and household goods, and the remaining 22.8% carried other commodities.
- The operating ratio of the carriers transporting forest products was the best at .915. The general freight carriers on the other hand experienced the highest ratio of .974.
- In 1987, 655 carriers reported revenues of \$2 million or more, compared to 593 in 1986. These carriers generated 70.9% of the industry's gross operating revenues and operated 70.9% of the total revenue equipment.
- The number of carriers domiciled in the province of Quebec exceeded the number domiciled in Ontario. However, the average revenue generated by an average sized Quebec carrier was \$1.0 million compared to \$2.4 million generated by an average sized carrier domiciled in Ontario.
- Carriers domiciled in the provinces of Ontario and Quebec together consisted of 48.9% of the Canada total in terms of numbers and accounted for 57.9% of operating revenues, 60.4% of equipment operated and 60.6% of employment.
- A major proportion (72.1%) of the carriers were involved in the intercity movement of freight. They earned 89.0% of the total industry revenues.
- Only 29.0% of carriers reported interprovincial movements.
- The number of carriers engaged in international movements increased from 1,139 in 1986 to 1,335 in 1987. These carriers reported total operating revenues of \$5.1 billion with \$1.4 billion of these revenues attributable to international movements. Over 62% of the international carriers were domiciled in Ontario and Quebec.
- L'utilisation du matériel productif a augmenté de 4.8% pour passer de 158,573 à 1986 à 166,232 en 1987.
- Il y a eu une légère amélioration de la consommation de carburant. En moyenne les transporteurs déclarants ont consommé 52.2 litres de carburant par 100 kilomètres en 1987, contre 52.7 litres par 100 kilomètres en 1986.
- Les versements à des chauffeurs contractants, en proportion des dépenses totales, ont augmenté pour passer de 20.4% en 1986 à 21.5% en 1987.
- Des 6,729 transporteurs déclarants, 24.5% transportaient des produits forestiers, 23.5% des marchandises générales, 29.2% des liquides en vrac, des articles ménagers et des marchandises transportées par camion à benne et 22.8% d'autres marchandises.
- Ce sont les transporteurs de produits forestiers qui ont connu le meilleur ratio d'exploitation à .915. Les transporteurs de marchandises générales, par contre, ont connu le ratio le plus élevé (.974).
- En 1987, 655 transporteurs ont déclaré des recettes de \$2 millions ou plus comparativement à 593 transporteurs en 1986. Ces entreprises ont généré 70.9% des recettes brutes d'exploitation et ont exploité 70.9% du matériel productif de l'ensemble du secteur.
- Les transporteurs domiciliés dans la province du Québec étaient plus nombreux que ceux domiciliés en Ontario. Cependant, les recettes moyennes générées par une entreprise de taille moyenne au Québec s'élevaient à \$1.0 million, comparativement à \$2.4 millions pour une entreprise domiciliée en Ontario.
- Les transporteurs domiciliés dans les provinces de l'Ontario et du Québec comptaient pour 48.9% de l'ensemble du secteur, 57.9% des recettes d'exploitation, 60.4% du matériel productif et 60.6% de l'emploi.
- Les entreprises qui transportent des marchandises sur des parcours interurbains représentent une proportion importante des transporteurs (72.1%). Ils ont touché 89.0% des recettes totales du secteur.
- Seulement 29.0% des transporteurs ont déclaré des mouvements interprovinciaux.
- Le nombre de transporteurs effectuant des trajets internationaux a augmenté, passant de 1,139 en 1986 à 1,335 en 1987. Ces transporteurs ont déclaré des recettes totales d'exploitation de \$5.1 milliards, \$1.4 milliard de ces recettes étant imputables aux mouvements internationaux. Plus de 62% des transporteurs internationaux étaient domiciliés en Ontario et au Québec.

Figure 2.1

## For-hire Trucking: A Comparison for the years 1986 and 1987

## Le camionnage pour compte d'autrui, une comparaison des années 1986 et 1987

		Revenues \$2,000,000 and over		Revenues \$500,000- 1,999,999		Revenues \$100,000- 499,999		Total <sup>1</sup>	
		Recettes \$2,000,000 et plus		Recettes \$500,000- 1,999,999		Recettes \$100,000- 499,999			
		1986	1987	1986	1987	1986	1987 <sup>2</sup>	1986	1987 <sup>2</sup>
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	593	655	1,399	1,482	4,219	4,592	6,211	6,729
<b>Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation</b>	<b>\$'000,000</b>	<b>6,129</b>	<b>6,624</b>	<b>1,520</b>	<b>1,641</b>	<b>979</b>	<b>1,080</b>	<b>8,628</b>	<b>9,345</b>
<b>Equipment operated – Matériel productif utilisé:</b>									
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	8,073	7,999	5,314	5,313	6,274	6,061	19,661	19,373
Road tractors – Tracteurs routiers	" "	23,536	23,906	7,795	8,020	5,385	6,038	36,716	37,964
Semi-trailers – Semi- remorques	" "	72,319	77,111	12,841	13,109	5,004	6,216	90,164	96,436
Full trailers – Remorques	" "	2,273	2,417	1,283	1,436	1,282	954	4,838	4,807
Other equipment – Autre matériel productif	" "	5,558	6,380	939	1,010	697	262	7,194	7,652
<b>Equipment – Total – Matériel productif</b>	<b>" "</b>	<b>111,759</b>	<b>117,813</b>	<b>28,172</b>	<b>28,888</b>	<b>18,642</b>	<b>19,531</b>	<b>158,573</b>	<b>166,232</b>

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

<sup>2</sup> These figures include carriers which were added to the survey universe for the first time in 1987 – Ces données comprennent les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui qui ont été ajoutés à l'univers pour la première fois en 1987.



Figure 2.3

## For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity

## Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistique sommaire, par principaux types d'activité de transport

	Total <sup>1</sup>	Activity - Activité					
		General freight	Bulk liquids	Dump trucking	Forest products	Other commodities	Household goods
		Marchandises générales	Liquides en vrac	Déchargements	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles Ménagers
Number - Nombre							
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	6,729	1,582	613	933	1,649	1,535	417
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
<b>Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation</b>	<b>9,344,837</b>	<b>4,400,402</b>	<b>737,666</b>	<b>418,168</b>	<b>790,384</b>	<b>2,529,053</b>	<b>469,164</b>
Local - Locales	1,160,195	493,414	90,628	156,678	55,991	213,911	149,573
Intercity - Interurbaines	7,908,224	3,898,017	618,107	246,095	582,474	2,244,743	318,787
Off-highway - Chemins privés	276,418	8,971	28,930	15,395	151,919	70,399	804
<b>Operating expenses - Total - Dépenses d'exploitation</b>	<b>8,936,620</b>	<b>4,285,919</b>	<b>689,138</b>	<b>386,867</b>	<b>723,362</b>	<b>2,402,212</b>	<b>449,121</b>
<b>Operating ratio - Ratio d'exploitation</b>	<b>0.956</b>	<b>0.974</b>	<b>0.934</b>	<b>0.925</b>	<b>0.915</b>	<b>0.950</b>	<b>0.957</b>
Number of employees - Nombre d'employés	102,178	50,599	7,816	4,588	7,066	22,684	9,425
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
<b>Salaries and wages<sup>2</sup> - Total - Remunération<sup>2</sup></b>	<b>2,909,331</b>	<b>1,530,742</b>	<b>232,365</b>	<b>96,714</b>	<b>171,083</b>	<b>681,834</b>	<b>196,593</b>
<b>Assets - Total - de l'actif</b>	<b>5,221,141</b>	<b>2,378,634</b>	<b>618,708</b>	<b>236,066</b>	<b>434,528</b>	<b>1,314,245</b>	<b>238,961</b>
<b>Liabilities - Total - du passif</b>	<b>3,647,030</b>	<b>1,722,603</b>	<b>379,942</b>	<b>163,313</b>	<b>286,328</b>	<b>937,003</b>	<b>157,842</b>
<b>Owner(s) equity - Total - de l'avoir des actionnaires</b>	<b>1,574,110</b>	<b>656,031</b>	<b>238,766</b>	<b>72,753</b>	<b>148,199</b>	<b>377,241</b>	<b>81,119</b>
Number - Nombre							
<b>Total equipment operated - Matériel productif en operation</b>	<b>166,232</b>	<b>88,391</b>	<b>12,099</b>	<b>6,809</b>	<b>10,804</b>	<b>41,954</b>	<b>6,175</b>
Straight trucks - Camions	19,373	9,184	1,516	1,980	1,001	3,350	2,342
Road tractors - Tracteurs routiers	37,964	17,533	3,039	1,874	3,939	10,105	1,474
Semi-trailers - Semi-remorques	96,436	54,943	6,218	2,476	5,176	25,674	1,949
Other - Autres	12,459	6,731	1,326	479	688	2,825	410

<sup>1</sup> Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

<sup>2</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. - Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.4

## For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for Local and Off-Highway Carriers

No.		No.	Canada	Newfoundland and Prince Edward Island <sup>1</sup>	Nova Scotia
				Terre-Neuve et Île-du-Prince-Édouard <sup>1</sup>	Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,878	24	21
2	<b>Total operating revenues</b>	\$	<b>1,025,596,846</b>	<b>9,031,956</b>	<b>8,744,097</b>
3	Local	"	632,851,751	6,717,427	6,169,728
4	Intercity	"	193,402,552	1,991,740	1,987,756
5	Off-highway	"	199,342,543	322,789	586,613
6	<b>Total operating expenses</b>	"	<b>952,185,696</b>	<b>8,498,524</b>	<b>8,210,488</b>
7	Transportation expenses	"	594,261,741	5,400,100	5,005,650
8	Maintenance and garage expenses	"	104,575,969	1,029,432	1,097,748
9	Terminal expenses	"	23,970,467	33,146	396,531
10	Administration and general expenses	"	229,377,519	2,035,846	1,710,559
11	<b>Total number of employees</b>		<b>15,311</b>	<b>195</b>	<b>165</b>
12	<b>Total salaries and wages<sup>2</sup></b>	\$	<b>355,287,952</b>	<b>3,004,922</b>	<b>2,952,241</b>
13	<b>Total assets</b>	"	<b>567,351,280</b>	<b>6,139,550</b>	<b>3,892,021</b>
14	<b>Total liabilities</b>	"	<b>367,596,749</b>	<b>3,346,626</b>	<b>2,171,182</b>
15	<b>Total owner's equity</b>	"	<b>199,754,531</b>	<b>2,792,924</b>	<b>1,720,839</b>
16	<b>Total equipment operated</b>	No.	<b>17,958</b>	<b>186</b>	<b>159</b>
17	Straight trucks	"	6,208	93	61
18	Road tractors	"	4,188	41	39
19	Semi-trailers	"	6,251	46	52
20	Other	"	1,311	6	7
New Brunswick					
Nouveau-Brunswick					
Québec					
Ontario					
1	Carriers reporting	No.	36	495	397
2	<b>Total operating revenues</b>	\$	<b>9,743,364</b>	<b>308,048,773</b>	<b>283,685,566</b>
3	Local	"	5,014,863	204,400,095	207,706,128
4	Intercity	"	1,437,858	57,666,543	59,714,008
5	Off-highway	"	3,290,643	45,982,135	16,265,430
6	<b>Total operating expenses</b>	"	<b>8,540,491</b>	<b>283,547,191</b>	<b>263,295,476</b>
7	Transportation expenses	"	5,138,563	176,256,059	159,676,583
8	Maintenance and garage expenses	"	1,502,026	32,433,342	24,282,789
9	Terminal expenses	"	31,508	7,154,095	10,617,221
10	Administration and general expenses	"	1,868,394	67,703,695	68,718,883
11	<b>Total number of employees</b>		<b>175</b>	<b>4,468</b>	<b>4,999</b>
12	<b>Total salaries and wages<sup>2</sup></b>	\$	<b>2,727,814</b>	<b>107,392,014</b>	<b>110,996,810</b>
13	<b>Total assets</b>	"	<b>4,493,641</b>	<b>173,339,683</b>	<b>162,804,527</b>
14	<b>Total liabilities</b>	"	<b>2,467,066</b>	<b>101,447,538</b>	<b>116,826,537</b>
15	<b>Total owner's equity</b>	"	<b>2,026,575</b>	<b>71,892,145</b>	<b>45,977,990</b>
16	<b>Total equipment operated</b>	No.	<b>174</b>	<b>4,931</b>	<b>5,581</b>
17	Straight trucks	"	69	1,915	2,004
18	Road tractors	"	52	1,129	1,156
19	Semi-trailers	"	46	1,466	1,940
20	Other	"	7	421	481

<sup>1</sup> Newfoundland and Prince Edward Island domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

<sup>2</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

<sup>3</sup> Yukon and Northwest Territories domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

Figure 2.4

**Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs locaux et opérant sur des chemins privés**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
73	61	294	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>32,263,498</b>	<b>35,827,339</b>	<b>122,935,328</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
28,141,267	26,562,441	50,680,536	"	Locales	3
3,104,121	7,490,486	22,118,973	"	Interurbaines	4
1,018,110	1,774,412	50,135,820	"	Chemins privés	5
<b>30,581,960</b>	<b>34,283,366</b>	<b>114,996,319</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
19,847,226	24,084,597	72,289,461	"	Frais de transport	7
3,240,612	3,628,793	12,872,562	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
474,800	280,210	2,465,149	"	Frais de terminus	9
7,019,322	6,289,766	27,369,147	"	Frais d'administration et frais généraux	10
<b>535</b>	<b>410</b>	<b>1,768</b>		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>10,417,893</b>	<b>10,275,959</b>	<b>39,601,250</b>	\$	<b>Remunération totale<sup>2</sup></b>	12
<b>21,660,166</b>	<b>17,707,660</b>	<b>69,267,466</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>14,219,318</b>	<b>10,456,227</b>	<b>45,000,721</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>7,440,848</b>	<b>7,251,433</b>	<b>24,266,745</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
<b>672</b>	<b>648</b>	<b>2,100</b>	Nbre	<b>Total du matériel productif en opération</b>	16
241	153	763	"	Camions	17
185	143	479	"	Tracteurs routiers	18
237	337	747	"	Semi-remorques	19
9	15	111	"	Autres	20
British Columbia		Yukon and Northwest Territories <sup>3</sup>			
Colombie-Britannique		Yukon et Territoires du Nord-Ouest <sup>3</sup>			
469		8	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>209,536,876</b>		<b>5,780,049</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
94,291,550		3,167,715	"	Locales	3
36,419,201		1,471,866	"	Interurbaines	4
78,826,125		1,140,468	"	Chemins privés	5
<b>195,237,151</b>		<b>4,994,730</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
123,862,735		2,700,767	"	Frais de transport	7
23,833,676		654,789	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
2,382,137		135,670	"	Frais de terminus	9
45,158,603		1,503,304	"	Frais d'administration et frais généraux	10
<b>2,518</b>		<b>78</b>		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>65,763,595</b>		<b>2,155,454</b>	\$	<b>Remunération totale<sup>2</sup></b>	12
<b>103,703,854</b>		<b>4,342,712</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>68,494,853</b>		<b>3,166,681</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>35,209,001</b>		<b>1,176,031</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
<b>3,415</b>		<b>92</b>	Nbre	<b>Total du matériel productif en opération</b>	16
858		51	"	Camions	17
946		18	"	Tracteurs routiers	18
1,365		15	"	Semi-remorques	19
246		8	"	Autres	20

<sup>1</sup> On a regroupé les chiffres de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard pour assurer la confidentialité des données.

<sup>2</sup> Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

<sup>3</sup> On a regroupé les chiffres du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest par assurer la confidentialité des données.

Figure 2.5

## For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for Intercity Carriers

No.		Canada	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia
			Terre-Neuve	Ile-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No. 4,851	74	29	175
2	<b>Total operating revenues</b>	\$ 8,319,240,539	70,035,698	34,367,239	143,120,743
3	Local	" 527,343,445	5,111,535	1,068,933	9,261,528
4	Intercity	" 7,714,821,532	64,224,511	33,298,306	132,520,020
5	Off-highway	" 77,075,562	699,652	...	1,339,194
6	<b>Total operating expenses</b>	" 7,984,434,145	65,907,912	33,254,996	138,378,527
7	Transportation expenses	" 5,096,078,679	41,896,415	24,055,636	89,258,197
8	Maintenance and garage expenses	" 683,057,572	6,251,387	2,342,719	15,735,795
9	Terminal expenses	" 542,537,744	3,962,274	1,409,712	5,556,966
10	Administration and general expenses	" 1,662,760,150	13,797,836	5,446,929	27,827,569
11	<b>Total number of employees</b>	" 86,867	819	320	1,940
12	<b>Total salaries and wages<sup>1</sup></b>	\$ 2,554,043,309	17,116,471	6,211,239	45,284,244
13	<b>Total assets</b>	" 4,653,789,236	35,708,695	17,058,937	75,442,372
14	<b>Total liabilities</b>	" 3,279,433,474	23,418,953	11,127,721	58,715,010
15	<b>Total owner's equity</b>	" 1,374,355,762	12,289,742	5,931,216	16,727,362
16	<b>Total equipment operated</b>	No. 148,274	1,130	535	2,832
17	Straight trucks	" 13,165	203	68	437
18	Road tractors	" 33,776	311	123	790
19	Semi-trailers	" 90,185	482	307	1,313
20	Other	" 11,148	134	37	292

	No.	New Brunswick	Québec	Ontario
		Nouveau-Brunswick		
1	Carriers reporting	151	1,181	1,217
2	<b>Total operating revenues</b>	\$ 383,258,071	1,332,631,086	3,489,777,504
3	Local	" 8,645,813	76,766,599	261,784,000
4	Intercity	" 373,083,780	1,245,017,371	3,216,054,872
5	Off-highway	" 1,528,479	10,847,116	11,938,632
6	<b>Total operating expenses</b>	" 359,542,399	1,266,671,341	3,365,165,843
7	Transportation expenses	" 242,659,725	789,699,987	2,066,890,725
8	Maintenance and garage expenses	" 26,591,679	144,442,534	256,505,512
9	Terminal expenses	" 24,714,004	65,041,253	293,455,584
10	Administration and general expenses	" 65,576,991	267,487,567	748,314,022
11	<b>Total number of employees</b>	" 2,947	14,631	38,243
12	<b>Total salaries and wages<sup>1</sup></b>	\$ 70,744,447	395,059,455	1,207,996,773
13	<b>Total assets</b>	" 180,302,844	826,743,489	1,888,112,121
14	<b>Total liabilities</b>	" 117,705,167	576,101,647	1,335,752,621
15	<b>Total owner's equity</b>	" 62,597,677	250,641,842	552,359,500
16	<b>Total equipment operated</b>	No. 4,393	24,795	65,177
17	Straight trucks	" 390	2,444	5,694
18	Road tractors	" 894	6,367	14,447
19	Semi-trailers	" 2,945	13,919	41,331
20	Other	" 164	2,065	3,705

<sup>1</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.5

### Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interurbains

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N <sup>o</sup>
180	222	831	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>774,165,385</b>	<b>204,349,322</b>	<b>1,052,407,726</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
12,708,223	10,346,517	78,148,733	"	Locales	3
758,780,685	191,697,535	945,391,919	"	Interurbaines	4
2,676,477	2,305,271	28,867,075	"	Chemins privés	5
<b>755,790,210</b>	<b>196,071,671</b>	<b>1,004,370,838</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
502,102,593	136,872,121	657,078,299	"	Frais de transport	7
49,053,907	16,717,435	96,008,252	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
79,047,559	4,319,066	43,458,168	"	Frais de terminus	9
125,586,151	38,163,049	207,826,119	"	Frais d'administration et frais généraux	10
7,581	2,237	10,937		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>230,765,651</b>	<b>51,154,080</b>	<b>312,319,890</b>	\$	<b>Remuneration totale<sup>1</sup></b>	12
<b>430,831,253</b>	<b>95,590,300</b>	<b>707,862,353</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>287,899,219</b>	<b>71,410,559</b>	<b>495,014,034</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>142,932,034</b>	<b>24,179,741</b>	<b>212,848,319</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
<b>13,474</b>	<b>3,587</b>	<b>20,616</b>	Nbre	<b>Total du matériel productif en opération</b>	16
529	443	1,813	"	Camions	17
2,472	891	4,740	"	Tracteurs routiers	18
8,793	2,025	11,936	"	Semi-remorques	19
1,680	228	2,127	"	Autres	20
British Columbia		Northwest Territories			
	Yukon				
Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest			
771	13	7	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>787,341,378</b>	<b>29,242,548</b>	<b>18,543,839</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
63,050,675	117,111	333,778	"	Locales	3
707,511,446	29,068,607	18,172,481	"	Interurbaines	4
16,779,257	56,830	37,580	"	Chemins privés	5
<b>754,746,506</b>	<b>27,316,905</b>	<b>17,216,997</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
518,138,893	16,393,610	11,032,478	"	Frais de transport	7
65,170,759	3,001,626	1,235,967	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
19,710,767	556,353	1,306,038	"	Frais de terminus	9
151,726,087	7,365,316	3,642,514	"	Frais d'administration et frais généraux	10
6,717	314	181		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>202,535,193</b>	<b>9,917,005</b>	<b>4,938,861</b>	\$	<b>Remuneration totale<sup>1</sup></b>	12
<b>376,103,720</b>	<b>10,787,602</b>	<b>9,245,550</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>287,921,613</b>	<b>7,681,336</b>	<b>6,685,594</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>88,182,107</b>	<b>3,106,266</b>	<b>2,559,956</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
<b>11,128</b>	<b>367</b>	<b>240</b>	Nbre	<b>Total du matériel productif en opération</b>	16
1,036	47	61	"	Camions	17
2,601	95	45	"	Tracteurs routiers	18
6,798	214	122	"	Semi-remorques	19
693	11	12	"	Autres	20

<sup>1</sup> Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.6

## For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for Interprovincial Carriers

No.		No.	Canada	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia
				Terre-Neuve	Ile-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,955	22	25	84
2	<b>Total operating revenues</b>	\$	<b>6,165,566,856</b>	<b>34,342,033</b>	<b>33,250,123</b>	<b>114,250,321</b>
3	Intraprovincial	"	2,633,520,401	14,997,463	9,238,091	62,062,083
4	Interprovincial	"	2,501,535,507	16,610,591	21,204,478	42,921,960
5	International	"	1,030,510,948	2,733,979	2,807,553	9,266,277
6	<b>Total operating expenses</b>	"	<b>5,961,535,683</b>	<b>33,436,939</b>	<b>32,260,117</b>	<b>112,007,131</b>
7	Transportation expenses	"	3,785,871,318	22,331,766	23,216,651	71,935,276
8	Maintenance and garage expenses	"	476,120,376	3,064,480	2,292,530	12,211,674
9	Terminal expenses	"	473,035,293	512,845	1,401,912	5,509,437
10	Administration and general expenses	"	1,226,508,696	7,527,848	5,349,024	22,350,744
11	<b>Total number of employees</b>		<b>64,682</b>	<b>339</b>	<b>304</b>	<b>1,561</b>
12	<b>Total salaries and wages<sup>1</sup></b>	\$	<b>1,917,505,387</b>	<b>8,759,552</b>	<b>5,934,934</b>	<b>38,120,363</b>
13	<b>Total assets</b>	"	<b>3,415,013,131</b>	<b>19,180,636</b>	<b>16,717,732</b>	<b>60,733,540</b>
14	<b>Total liabilities</b>	"	<b>2,468,863,823</b>	<b>13,629,218</b>	<b>10,970,428</b>	<b>51,413,448</b>
15	<b>Total owner's equity</b>	"	<b>946,149,308</b>	<b>5,551,418</b>	<b>5,747,304</b>	<b>9,320,092</b>
16	<b>Total equipment operated</b>	No.	<b>107,334</b>	<b>488</b>	<b>515</b>	<b>2,318</b>
17	Straight trucks	"	8,575	82	60	334
18	Road tractors	"	22,641	121	118	616
19	Semi-trailers	"	67,543	214	302	1,099
20	Other	"	8,575	71	35	269

	No.	New Brunswick	Québec	Ontario	
		Nouveau-Brunswick			
1	Carriers reporting	No.	74	452	451
2	<b>Total operating revenues</b>	\$	<b>358,169,060</b>	<b>837,276,657</b>	<b>2,500,368,884</b>
3	Intraprovincial	"	82,035,456	411,137,256	1,114,553,289
4	Interprovincial	"	229,367,244	265,488,603	853,445,817
5	International	"	46,766,359	160,650,798	532,369,778
6	<b>Total operating expenses</b>	"	<b>337,313,090</b>	<b>797,085,992</b>	<b>2,436,006,938</b>
7	Transportation expenses	"	228,433,106	503,301,119	1,450,091,144
8	Maintenance and garage expenses	"	23,654,419	87,510,637	176,744,799
9	Terminal expenses	"	24,519,562	40,641,554	264,073,625
10	Administration and general expenses	"	60,706,003	165,632,682	545,097,370
11	<b>Total number of employees</b>		<b>2,638</b>	<b>9,122</b>	<b>29,389</b>
12	<b>Total salaries and wages<sup>1</sup></b>	\$	<b>64,454,201</b>	<b>249,588,312</b>	<b>908,943,984</b>
13	<b>Total assets</b>	"	<b>168,496,073</b>	<b>509,011,889</b>	<b>1,309,002,219</b>
14	<b>Total liabilities</b>	"	<b>111,167,174</b>	<b>373,530,629</b>	<b>955,433,871</b>
15	<b>Total owner's equity</b>	"	<b>57,328,899</b>	<b>135,481,260</b>	<b>353,568,348</b>
16	<b>Total equipment operated</b>	No.	<b>3,866</b>	<b>15,671</b>	<b>45,335</b>
17	Straight trucks	"	300	1,421	3,903
18	Road tractors	"	728	3,890	9,444
19	Semi-trailers	"	2,702	9,064	29,163
20	Other	"	136	1,296	2,825

<sup>1</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Note: Due to the definitions for interprovincial and international carriers (see Glossary), data presented in Figures 2.6 and 2.7 contain duplication.

Figure 2.6

### Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interprovinciaux

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N <sup>o</sup>
105	154	371	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>747,014,609</b>	<b>193,010,120</b>	<b>837,121,190</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
146,413,166	84,208,885	426,099,047	"	Intraprovinciales	3
526,526,172	88,226,019	309,574,066	"	Interprovinciales	4
74,075,272	20,575,216	101,448,077	"	Internationales	5
<b>731,083,010</b>	<b>186,327,636</b>	<b>801,421,926</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
485,345,767	131,490,710	529,581,347	"	Frais de transport	7
45,668,547	15,505,784	72,033,369	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
78,686,980	4,229,448	38,560,165	"	Frais de terminus	9
121,381,716	35,101,694	161,247,045	"	Frais d'administration et frais généraux	10
7,133	1,951	8,188		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>222,347,713</b>	<b>47,197,092</b>	<b>247,228,883</b>	\$	<b>Rémunération totale<sup>1</sup></b>	12
<b>419,359,947</b>	<b>91,390,712</b>	<b>585,370,757</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>280,659,624</b>	<b>68,818,464</b>	<b>419,827,374</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>138,700,323</b>	<b>22,572,248</b>	<b>165,543,383</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
12,751	3,320	16,217	Nbre	<b>Total du matériel productif en operation</b>	16
444	363	1,094	"	Camions	17
2,239	746	3,436	"	Tracteurs routiers	18
8,471	2,006	9,821	"	Semi-remorques	19
1,597	205	1,866	"	Autres	20
British Columbia		Northwest Territoires			
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest			
200	10	7	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>461,591,774</b>	<b>28,701,667</b>	<b>20,470,418</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
257,504,514	20,916,953	4,354,197	"	Intraprovinciales	3
125,279,930	6,920,605	15,970,021	"	Interprovinciales	4
78,807,329	864,109	146,200	"	Internationales	5
<b>449,017,521</b>	<b>26,799,901</b>	<b>18,775,482</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
312,138,556	16,104,535	11,901,341	"	Frais de transport	7
33,228,256	2,934,615	1,271,266	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
12,918,599	556,353	1,424,813	"	Frais de terminus	9
90,732,110	7,204,398	4,178,062	"	Frais d'administration et frais généraux	10
3,543	301	213		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>109,320,024</b>	<b>9,767,609</b>	<b>5,842,720</b>	\$	<b>Rémunération totale<sup>1</sup></b>	12
<b>214,458,505</b>	<b>10,641,419</b>	<b>10,649,702</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>168,244,363</b>	<b>7,547,341</b>	<b>7,621,889</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>46,214,142</b>	<b>3,094,078</b>	<b>3,027,813</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
6,229	352	272	Nbre	<b>Total du matériel productif en operation</b>	16
449	40	85	"	Camions	17
1,162	91	50	"	Tracteurs routiers	18
4,366	210	125	"	Semi-remorques	19
252	11	12	"	Autres	20

<sup>1</sup> Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

**Nota:** En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication.

Figure 2.7

## For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for International Carriers

No.			Canada	Newfoundland	Prince Edward Island	Nova Scotia
				Terre-Neuve	Ile-du- Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,335	3	8	51
2	<b>Total operating revenues</b>	\$	<b>5,051,051,088</b>	<b>8,338,291</b>	<b>25,695,610</b>	<b>75,146,670</b>
3	Intraprovincial	"	1,836,249,802	1,466,670	6,524,644	36,569,966
4	Interprovincial	"	1,793,582,396	4,117,760	16,094,100	26,592,507
5	International	"	1,421,218,890	2,753,860	3,076,866	11,984,197
6	<b>Total operating expenses</b>	"	<b>4,890,213,918</b>	<b>7,925,240</b>	<b>24,665,563</b>	<b>74,970,176</b>
7	Transportation expenses	"	3,182,650,318	6,542,545	18,701,942	48,272,630
8	Maintenance and garage expenses	"	375,313,835	447,508	1,242,169	7,930,742
9	Terminal expenses	"	349,278,099	2,000	1,189,358	5,016,120
10	Administration and general expenses	"	982,971,666	933,187	3,532,094	13,750,684
11	<b>Total number of employees</b>		<b>48,155</b>	<b>60</b>	<b>149</b>	<b>1,060</b>
12	<b>Total salaries and wages<sup>2</sup></b>	\$	<b>1,483,861,426</b>	<b>1,082,235</b>	<b>3,172,151</b>	<b>24,648,293</b>
13	<b>Total assets</b>	"	<b>2,828,546,719</b>	<b>4,390,214</b>	<b>10,621,702</b>	<b>38,507,165</b>
14	<b>Total liabilities</b>	"	<b>2,041,173,817</b>	<b>3,335,212</b>	<b>7,853,849</b>	<b>36,668,332</b>
15	<b>Total owner's equity</b>	"	<b>787,372,902</b>	<b>1,055,002</b>	<b>2,767,853</b>	<b>1,838,833</b>
16	<b>Total equipment operated</b>	No.	<b>83,983</b>	<b>82</b>	<b>316</b>	<b>1,621</b>
17	Straight trucks	"	4,257	11	20	194
18	Road tractors	"	18,237	22	55	419
19	Semi-trailers	"	55,075	46	220	767
20	Other	"	6,414	3	21	241
New Brunswick						
			Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	
1	Carriers reporting	No.	53		382	451
2	<b>Total operating revenues</b>	\$	<b>297,819,154</b>	<b>657,170,022</b>	<b>2,235,262,827</b>	
3	Intraprovincial	"	45,291,977	228,038,771	907,258,467	
4	Interprovincial	"	203,512,876	190,283,223	539,041,432	
5	International	"	49,014,301	238,848,028	788,962,928	
6	<b>Total operating expenses</b>	"	<b>279,856,005</b>	<b>632,388,301</b>	<b>2,178,196,544</b>	
7	Transportation expenses	"	191,288,306	405,234,642	1,350,585,821	
8	Maintenance and garage expenses	"	16,836,655	67,233,823	157,359,134	
9	Terminal expenses	"	22,509,483	32,215,856	178,938,945	
10	Administration and general expenses	"	49,221,561	127,703,980	491,312,644	
11	<b>Total number of employees</b>		<b>1,798</b>	<b>6,915</b>	<b>23,857</b>	
12	<b>Total salaries and wages<sup>2</sup></b>	\$	<b>44,108,130</b>	<b>188,161,025</b>	<b>759,534,459</b>	
13	<b>Total assets</b>	"	<b>140,117,021</b>	<b>407,730,957</b>	<b>1,211,426,781</b>	
14	<b>Total liabilities</b>	"	<b>94,924,286</b>	<b>310,698,164</b>	<b>875,901,832</b>	
15	<b>Total owner's equity</b>	"	<b>45,192,735</b>	<b>97,032,793</b>	<b>335,524,949</b>	
16	<b>Total equipment operated</b>	No.	<b>2,877</b>	<b>12,376</b>	<b>39,317</b>	
17	Straight trucks	"	226	849	1,858	
18	Road tractors	"	367	3,077	9,112	
19	Semi-trailers	"	2,178	7,557	26,294	
20	Other	"	106	893	2,053	

<sup>1</sup> Yukon and Northwest Territories domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

<sup>2</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

**Note:** Due to the definitions for interprovincial and international carriers (see Glossary), data presented in Figures 2.6 and 2.7 contain duplication.

Figure 2.7

**Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs internationaux**

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
59	38	129	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>656,562,295</b>	<b>77,506,135</b>	<b>530,875,904</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
109,993,975	19,191,223	218,215,024	"	Intraprovinciales	3
470,281,348	35,975,259	207,373,301	"	Interprovinciales	4
76,286,972	22,339,653	105,287,579	"	Internationales	5
<b>641,159,341</b>	<b>76,290,540</b>	<b>503,903,327</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
422,112,671	59,083,738	344,371,087	"	Frais de transport	7
39,810,502	5,196,831	43,829,318	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
73,727,935	908,930	24,461,945	"	Frais de terminus	9
105,508,233	11,101,041	91,240,977	"	Frais d'administration et frais généraux	10
<b>6,210</b>	<b>555</b>	<b>4,386</b>		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>195,830,433</b>	<b>12,127,549</b>	<b>146,980,327</b>	\$	<b>Remunération totale<sup>2</sup></b>	12
<b>379,685,867</b>	<b>36,322,117</b>	<b>380,627,264</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>250,048,518</b>	<b>28,344,204</b>	<b>270,309,430</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>129,637,349</b>	<b>7,977,913</b>	<b>110,317,834</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
<b>10,688</b>	<b>1,101</b>	<b>9,800</b>	Nbre	<b>Total du matériel productif en operation</b>	16
289	48	392	"	Camions	17
1,892	255	1,914	"	Tracteurs routiers	18
7,193	679	6,103	"	Semi-remorques	19
1,314	119	1,391	"	Autres	20
British Columbia		Yukon and Northwest Territories			
Colombie-Britannique		Yukon et Territoires du Nord-Ouest			
157		4	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>456,002,853</b>		<b>30,671,327</b>	\$	<b>Total, recettes d'exploitation</b>	2
243,902,327		19,796,757	"	Intraprovinciales	3
90,446,329		9,864,261	"	Interprovinciales	4
121,654,197		1,010,309	"	Internationales	5
<b>442,561,697</b>		<b>28,297,184</b>	"	<b>Total, dépenses d'exploitation</b>	6
318,235,641		18,221,295	"	Frais de transport	7
32,451,893		2,975,260	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
10,125,159		182,368	"	Frais de terminus	9
81,749,004		6,918,261	"	Frais d'administration et frais généraux	10
<b>2,922</b>		<b>243</b>		<b>Nombre d'employés</b>	11
<b>99,278,857</b>		<b>8,937,967</b>	\$	<b>Remunération totale<sup>2</sup></b>	12
<b>208,366,497</b>		<b>10,751,134</b>	"	<b>Total de l'actif</b>	13
<b>155,190,320</b>		<b>7,899,670</b>	"	<b>Total du passif</b>	14
<b>53,176,177</b>		<b>2,851,464</b>	"	<b>Total de l'avoir des actionnaires</b>	15
<b>5,574</b>		<b>231</b>	Nbre	<b>Total du matériel productif en operation</b>	16
324		46	"	Camions	17
1,073		51	"	Tracteurs routiers	18
3,906		132	"	Semi-remorques	19
271		2	"	Autres	20

<sup>1</sup> On a regroupé les chiffres du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest pour assurer la confidentialité des données.

<sup>2</sup> Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

**Nota:** En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication.

Figure 2.8

## For-hire Trucking, 1987: Operating and Income Accounts

No.		Canada 1986	Canada 1987	Newfoundland
			Number - Nombre	Terre-Neuve
1	Carriers reporting	6,211	6,729	97
			Dollars	
	<b>OPERATING REVENUES:</b>			
2	Freight transportation revenue	8,453,482,874	9,169,955,039	75,335,799
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	174,599,051	174,882,346	3,445,811
4	<b>TOTAL OPERATING REVENUES</b>	<b>8,628,081,925</b>	<b>9,344,837,385</b>	<b>78,781,610</b>
	<b>OPERATING EXPENSES:</b>			
	<b>Transportation expenses:</b>			
5	Salaries and wages of drivers and helpers	1,392,406,804	1,469,755,129	9,904,173
6	Fuel (including fuel tax)	818,092,382	811,975,340	8,995,232
7	Tires and tubes	141,618,939	150,160,752	2,245,533
8	Other operating supplies and expenses	262,787,230	284,288,330	3,179,530
9	Payments to lessor operators (e.g., brokers)	1,672,274,019	1,919,667,690	13,860,045
10	Piggyback expenses	84,862,306	90,830,088	24,446
11	Other (e.g., interline)	184,996,766	220,509,880	1,713,302
12	Equipment rentals	119,066,667	151,368,686	1,667,001
13	Depreciation of revenue equipment	440,605,354	494,146,025	4,978,331
14	<b>Total transportation expenses</b>	<b>5,116,709,467</b>	<b>5,592,701,920</b>	<b>46,567,593</b>
	<b>Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):</b>			
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	171,495,445	174,948,475	1,301,257
16	Other maintenance expenses	582,712,083	605,557,489	5,950,898
17	<b>Total maintenance and garage expenses</b>	<b>754,207,528</b>	<b>780,505,964</b>	<b>7,252,155</b>
	<b>Terminal, platform and warehouse expenses:</b>			
18	Salaries and wages of terminal employees	325,757,086	329,707,582	2,014,617
19	Other terminal expenses (including rents paid)	231,024,748	226,301,306	1,942,391
20	<b>Total terminal expenses</b>	<b>556,781,834</b>	<b>556,008,888</b>	<b>3,957,008</b>
	<b>Administrative and general expenses:</b>			
21	Salaries and wages	445,793,903	510,093,610	5,059,190
22	Insurance, claims and safety	237,064,064	269,033,209	2,471,291
23	Taxes and licences (excluding income tax)	137,030,839	152,692,838	1,074,491
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	412,453,542	459,851,759	2,355,129
25	Depreciation of buildings and equipment	40,943,334	41,870,465	431,466
26	Other general expenses	507,656,244	573,861,188	4,972,407
27	<b>Total administrative and general expenses</b>	<b>1,780,941,926</b>	<b>2,007,403,069</b>	<b>16,363,974</b>
28	<b>TOTAL OPERATING EXPENSES</b>	<b>8,208,640,755</b>	<b>8,936,619,841</b>	<b>74,140,730</b>
	<b>Net Income:</b>			
29	Net motor-carrier operating revenue	419,441,170	408,217,544	4,640,880

Figure 2.8

## Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Compte d'exploitation et de recettes

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		No
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
Number - Nombre				
30	196	187	Transporteurs déclarants	1
Dollars				
33,354,094	145,682,086	378,280,771	<b>RECETTES D'EXPLOITATION:</b>	
1,299,189	6,182,754	14,720,664	Recettes de transport de marchandises	2
			Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
<b>34,653,283</b>	<b>151,864,840</b>	<b>393,001,435</b>	<b>TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION</b>	<b>4</b>
			<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION:</b>	
			<b>Frais de transport:</b>	
3,105,919	27,623,852	31,275,068	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
2,733,606	19,690,852	24,259,553	Carburant (taxe comprise)	6
376,336	3,298,480	5,643,916	Pneus et chambres à air	7
772,531	4,731,201	21,074,957	Autres fournitures d'exploitation	8
14,072,693	21,543,402	126,441,886	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
0	106,192	198,020	Frais de transport rail-route	10
227,339	1,739,149	14,000,922	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
554,555	2,650,327	1,926,239	Location de matériel	12
2,168,778	11,337,702	20,534,295	Amortissement du matériel productif	13
<b>24,011,757</b>	<b>92,721,157</b>	<b>245,354,856</b>	<b>Total, dépenses de transport</b>	<b>14</b>
			<b>Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):</b>	
424,573	3,060,558	4,568,432	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
1,933,497	13,685,015	23,364,340	Autres dépenses d'entretien	16
2,358,070	16,745,573	27,932,772	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
			<b>Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:</b>	
917,674	3,671,209	10,842,666	Traitements et salaires des employés de terminus	18
492,038	2,138,138	13,393,182	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
<b>1,409,712</b>	<b>5,809,347</b>	<b>24,235,848</b>	<b>Total, frais de terminus</b>	<b>20</b>
			<b>Frais administratifs et généraux:</b>	
1,234,396	8,797,760	16,764,178	Traitements et salaires	21
1,506,447	4,883,690	10,416,203	Assurances, réclamations et sécurité	22
361,117	2,470,163	5,553,540	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
896,384	5,875,215	10,830,340	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
298,620	811,976	1,185,210	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
1,444,199	8,474,134	25,809,943	Autres frais généraux	26
<b>5,741,163</b>	<b>31,312,938</b>	<b>70,559,414</b>	<b>Total, dépenses administratives et générales</b>	<b>27</b>
<b>33,520,702</b>	<b>146,589,015</b>	<b>368,082,890</b>	<b>TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>	<b>28</b>
			<b>Recettes nettes:</b>	
1,132,581	5,275,825	24,918,545	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

Figure 2.8

## For-hire Trucking, 1987: Operating and Income Accounts - Concluded

No.	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
	Number - Nombre			
1	1,676	1,614	253	283
	Dollars			
<b>OPERATING REVENUES:</b>				
2	1,611,313,970	3,710,434,785	801,623,030	234,572,330
3	29,365,889	63,028,285	4,805,853	5,604,331
4	<b>1,640,679,859</b>	<b>3,773,463,070</b>	<b>806,428,883</b>	<b>240,176,661</b>
<b>OPERATING EXPENSES:</b>				
<b>Transportation expenses:</b>				
5	281,127,394	633,363,773	109,666,668	33,031,982
6	187,803,871	299,188,896	62,557,082	24,263,646
7	32,843,339	52,233,326	10,055,580	4,340,697
8	49,892,603	124,832,633	23,296,158	4,581,189
9	229,380,834	676,937,330	203,339,405	67,756,450
10	2,933,024	45,649,412	39,037,886	1,821,275
11	40,851,540	103,712,357	17,150,298	2,877,321
12	30,603,831	65,863,906	9,395,489	4,447,857
13	92,588,920	184,825,452	39,052,473	13,670,935
14	<b>948,025,356</b>	<b>2,186,607,085</b>	<b>513,551,039</b>	<b>156,791,352</b>
<b>Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):</b>				
15	31,995,385	76,360,289	13,508,465	3,780,407
16	144,065,080	201,381,361	37,930,488	16,444,101
17	<b>176,060,465</b>	<b>277,741,650</b>	<b>51,438,953</b>	<b>20,224,508</b>
<b>Terminal, platform and warehouse expenses:</b>				
18	45,179,799	180,799,165	46,960,793	2,398,598
19	26,160,249	118,055,533	30,911,211	2,015,523
20	<b>71,340,048</b>	<b>298,854,698</b>	<b>77,872,004</b>	<b>4,414,121</b>
<b>Administrative and general expenses:</b>				
21	72,345,330	219,929,806	31,981,036	15,220,967
22	53,151,731	118,145,724	14,589,293	6,399,696
23	28,999,562	58,173,277	12,656,470	6,006,081
24	81,493,350	216,459,432	40,484,853	8,329,847
25	6,580,811	16,256,682	5,199,291	1,156,617
26	112,221,879	236,292,965	38,599,231	11,811,848
27	<b>354,792,663</b>	<b>865,257,886</b>	<b>143,510,174</b>	<b>48,925,056</b>
28	<b>1,550,218,532</b>	<b>3,628,461,319</b>	<b>786,372,170</b>	<b>230,355,037</b>
<b>Net Income:</b>				
29	90,461,327	145,001,751	20,056,713	9,821,624

Figure 2.8

## Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Compte d'exploitation et de recettes - fin

Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
Number - Nombre					
1,125	1,240	14	14	Transporteurs déclarants	1
Dollars					
1,154,504,214	972,877,191	29,409,924	22,566,845	<b>RECETTES D'EXPLOITATION:</b>	
20,838,840	24,001,063	74,624	1,515,043	Recettes de transport de marchandises	2
				Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
<b>1,175,343,054</b>	<b>996,878,254</b>	<b>29,484,548</b>	<b>24,081,888</b>	<b>TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION</b>	<b>4</b>
<b>DÉPENSES D'EXPLOITATION:</b>					
<b>Frais de transport:</b>					
186,440,792	145,416,522	5,694,296	3,104,690	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
102,368,429	76,621,636	2,283,534	1,209,003	Carburant (taxe comprise)	6
19,458,594	18,923,955	385,017	355,979	Pneus et chambres à air	7
26,742,840	22,854,029	1,466,852	863,807	Autres fournitures d'exploitation	8
281,146,627	274,952,390	4,351,467	5,885,161	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
324,184	735,649	...	...	Frais de transport rail-route	10
9,549,015	28,562,971	16,399	109,267	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
16,157,852	16,988,254	684,403	428,972	Location de matériel	12
73,380,187	48,817,584	1,227,545	1,563,823	Amortissement du matériel productif	13
<b>715,568,520</b>	<b>633,872,990</b>	<b>16,109,513</b>	<b>13,520,702</b>	<b>Total, dépenses de transport</b>	<b>14</b>
<b>Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):</b>					
24,139,296	14,364,594	1,276,017	169,202	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
83,079,811	74,283,441	1,807,739	1,631,718	Autres dépenses d'entretien	16
107,219,107	88,648,035	3,083,756	1,800,920	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
<b>Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:</b>					
24,624,122	10,919,901	328,493	1,050,545	Traitements et salaires des employés de terminus	18
19,655,937	10,969,569	227,654	339,881	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
<b>44,280,059</b>	<b>21,889,470</b>	<b>556,147</b>	<b>1,390,426</b>	<b>Total, frais de terminus</b>	<b>20</b>
<b>Frais administratifs et généraux:</b>					
73,737,464	62,340,424	915,101	1,767,958	Traitements et salaires	21
33,995,660	22,010,756	872,095	590,623	Assurances, réclamations et sécurité	22
21,234,347	15,039,476	793,072	331,242	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
48,466,975	41,791,130	1,744,168	1,124,936	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
6,160,224	3,613,289	13,073	163,206	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
68,704,801	60,778,087	3,419,483	1,332,211	Autres frais généraux	26
<b>252,299,471</b>	<b>205,573,162</b>	<b>7,756,992</b>	<b>5,310,176</b>	<b>Total, dépenses administratives et générales</b>	<b>27</b>
<b>1,119,367,157</b>	<b>949,983,657</b>	<b>27,506,408</b>	<b>22,022,224</b>	<b>TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION</b>	<b>28</b>
<b>Recettes nettes:</b>					
55,975,897	46,894,597	1,978,140	2,059,664	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

## REVENUES AND EXPENSES

Figure 2.8 shows the operating and income accounts of the for-hire trucking carriers reporting for 1987. The operating revenue of \$9,345 million represents a 8.3% increase over the \$8,628 million total reported in 1986. However, the operating revenue generated per carrier remained unchanged at \$1.4 million due to an increase in the number of carriers reporting, from 6,211 in 1986 to 6,729 in 1987.

The operating expenses increased by 9.5% whereas operating revenues increased by 9.0% thereby leading to a deterioration in the operating ratio from .951 in 1986 to .956 in 1987.

The number of carriers domiciled in the province of Quebec exceeded the number of carriers domiciled in Ontario, by 62. But the average revenue generated per carrier domiciled in Quebec was \$1.0 million in contrast to \$2.4 million generated per carrier domiciled in Ontario. This provincial difference in average revenue per company is attributable to the location of the head offices of some very large interprovincial companies in the province of Ontario. Moreover, a greater proportion of total carriers domiciled in the province of Quebec are engaged in local transportation.

However, the carriers domiciled in the provinces of Ontario and Quebec together consisted of 48.9% in terms of number of carriers and accounted for 57.9% of operating revenues.

Of all the provinces/territories, the highest average revenue per carrier of \$3.2 million was shown by an average sized carrier domiciled in Manitoba, the reason again being the location of the head offices of a few very large companies in the province.

## RECETTES ET DÉPENSES

La figure 2.8 indique les recettes et les dépenses d'exploitation des entreprises de camionnage pour compte d'autrui observées. Les recettes d'exploitation de \$9,345 millions représentent une augmentation de 8.3% par rapport aux recettes de \$8,628 millions déclarées en 1986. Les recettes d'exploitation par transporteur sont cependant demeurées inchangées à \$1.4 million en raison de l'augmentation du nombre de transporteurs déclarants, passant de 6,211 en 1986 à 6,729 en 1987.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 9.5%, tandis que les recettes d'exploitation ont augmenté de 9.0%, ce qui a entraîné une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de .951 en 1986 à .956 en 1987.

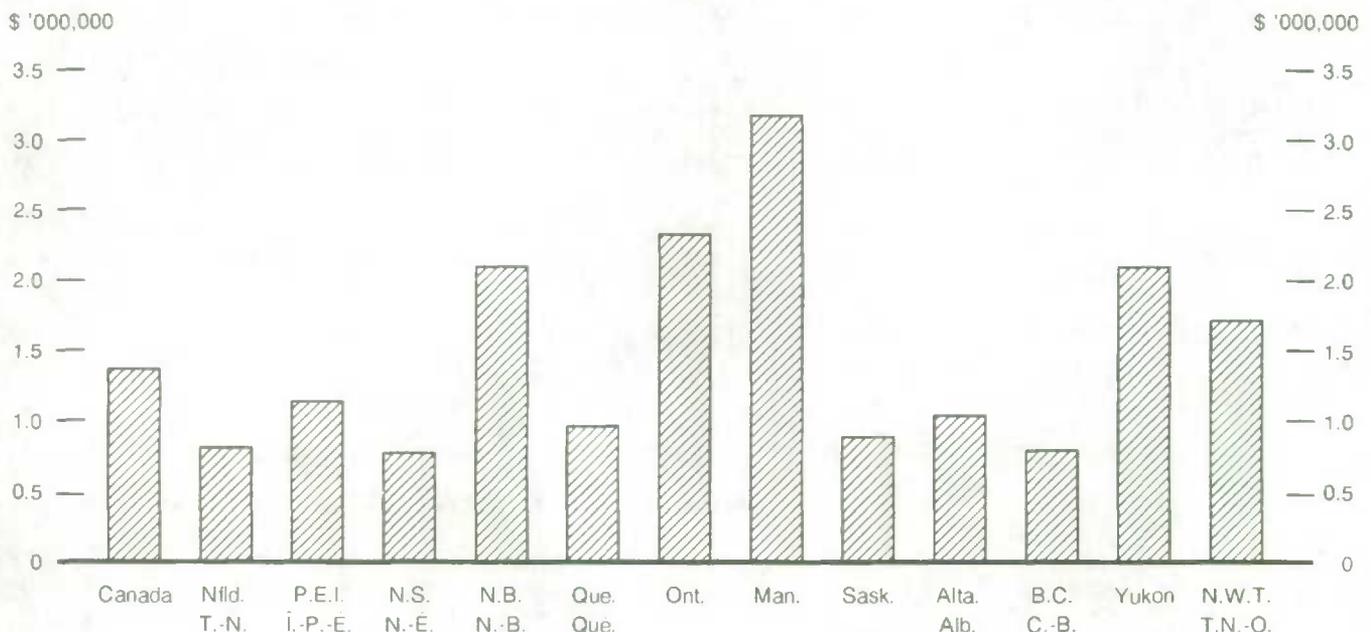
Le nombre de transporteurs domiciliés dans la province du Québec dépassait de 62 le nombre de transporteurs domiciliés en Ontario. Cependant, les recettes moyennes par transporteur domicilié au Québec s'élevaient à \$1.0 million comparativement à \$2.4 millions par transporteur domicilié en Ontario. Cet écart au niveau des recettes moyennes par entreprise est imputable à l'emplacement du siège social de certaines grandes entreprises interprovinciales en Ontario. Par ailleurs, une plus grande proportion de l'ensemble des transporteurs domiciliés au Québec effectue des trajets locaux.

Les transporteurs domiciliés dans les provinces de l'Ontario et du Québec comptaient pour 48.9% de l'ensemble des transporteurs et 57.9% des recettes d'exploitation.

Pour l'ensemble des provinces et des territoires, c'est une entreprise de taille moyenne domiciliée au Manitoba qui a enregistré les recettes moyennes les plus élevées (\$3.2 millions), en raison toujours de l'emplacement du siège social de quelques grandes entreprises dans la province.

Figure 2.9

### For-hire Trucking, 1987: Average Revenue per Carrier by Province or Territory of Domicile Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Recettes moyennes par transporteur selon la province ou le territoire de domicile



The operating ratio at the national level in 1987 was .956. But at the provincial/territorial level, it varied from a low of .914 in the Northwest Territories to a high of .975 in the province of Manitoba.

Insurance claims and safety expenses increased from \$237 million in 1986 to \$269 million in 1987. These expenses as a proportion of total operating expenses, remained almost the same for the two years.

Total payments to broker operators in 1987 consisted of 21.5% of the total operating expenses. However, provinces such as Quebec spent 14.8% of their expenses on the utilization of broker operators whereas 42.0% of the total operating expenses of carriers domiciled in Prince Edward Island were paid to broker operators.

En 1987, le ratio d'exploitation au niveau national se chiffrait à .956. Cependant, au niveau des provinces et des territoires, il a varié pour passer de .914 dans les Territoires du Nord-Ouest à .975 dans la province du Manitoba.

Les frais au titre des assurances, des réclamations et de la sécurité sont passés de \$237 millions en 1986 à \$269 millions en 1987. Ces frais, en proportion des dépenses totales d'exploitation, sont demeurés presque inchangés par rapport à l'année précédente.

Les paiements versés aux chauffeurs contractants en 1987 comptaient pour 21.5% des dépenses totales d'exploitation. Cependant, des provinces telles que le Québec ont consacré 14.8% de leurs dépenses à l'achat de services de transport, tandis que l'Île-du-Prince-Édouard a consacré 42.0% des dépenses totales d'exploitation à l'achat de ces services.

Figure 2.10

**For-hire Trucking, 1987: Profit Margin, by Province or Territory of Domicile**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Marge bénéficiaire, selon la province ou le territoire de domicile**

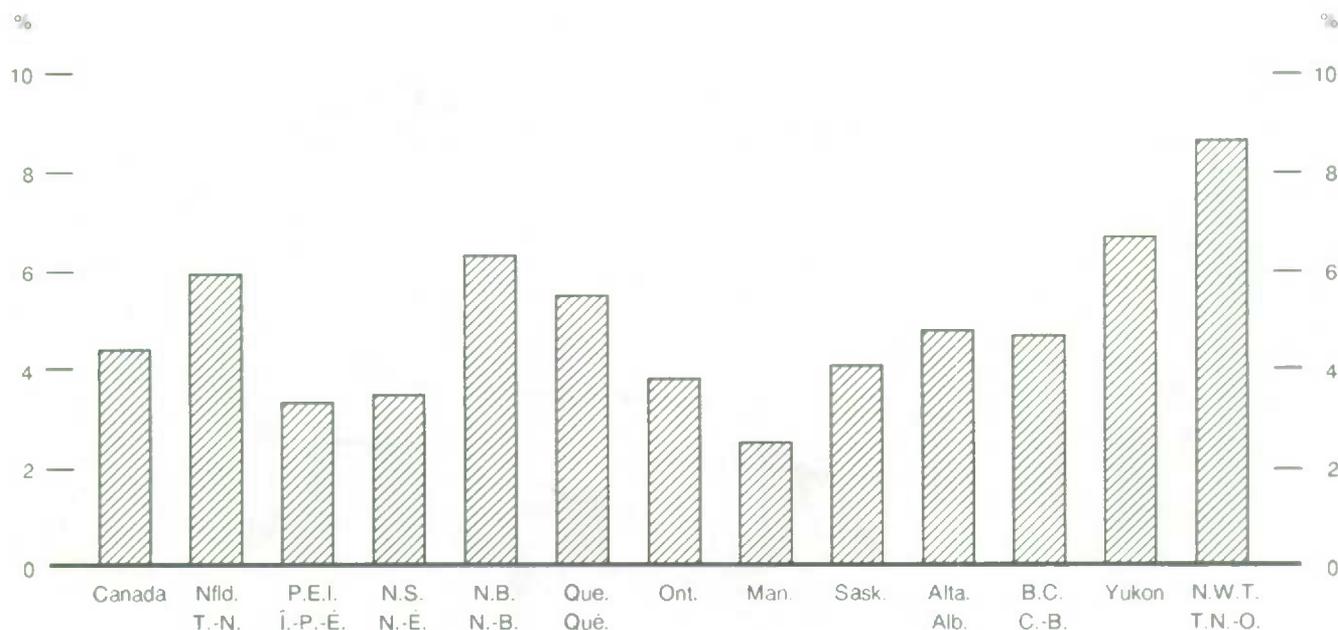


Figure 2.11

**For-hire Trucking, 1986-1987: Distribution of the Revenue Dollar**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1986-1987: Ventilation du dollar-recette**

Year Année	Expenses - Dépenses							Total expenditures Dépenses totales	Net revenue Recette nette
	Transportation Transport	Insurance and safety Assurances et sécurité	Maintenance of equipment Entretien de l'équipement	Depreciation Amortissement	Terminal Terminus	Taxes and licences Impôts et permis	Administration and general Frais administratifs et généraux		
	cents								
1986	54.2	2.7	8.7	5.6	6.5	1.6	15.8	95.1	4.9
1987	54.6	2.9	8.4	5.7	5.9	1.6	16.5	95.6	4.4

It has been noted in the past few years that reporting carriers have been increasing their expenditures on equipment rentals and leasing. This trend continued in 1987, and the amount spent increased from \$119 million in 1986 to \$151 million in 1987, an increase of 26.9%.

The profit margin at the Canada level was 4.4%. It varied, however, among provinces and territories. The highest, 8.6% was recorded in the Northwest Territories and the lowest, 2.5% in Manitoba (see Figure 2.10).

## HOW THE REVENUE DOLLAR IS SPENT

A greater proportion of the revenue dollar going towards operating expenses in 1987 brought about a decrease in the net revenue before income tax, from 4.9 cents to 4.4 cents.

Total expenses increased from 95.1 cents to 95.6 cents due mainly to increases in transportation and administration and general expenses. Decreases were recorded in maintenance of equipment and terminal expenses.

On a constaté, au cours des quelques dernières années, une augmentation dans les dépenses des transporteurs déclarants au titre de la location de matériel. La tendance s'est poursuivie en 1987 et les dépenses ont augmenté pour passer de \$119 millions en 1986 à \$152 millions en 1987 (26.9% de plus).

La marge bénéficiaire pour l'ensemble du Canada s'élevait à 4.4%. Elle variait toutefois dans l'ensemble des provinces et des territoires, allant de 8.6% dans les Territoires du Nord-Ouest à 2.5% au Manitoba (voir la figure 2.10).

## VENTILATION DU DOLLAR-RECETTE

Une plus grande proportion du dollar-recette a été consacrée aux dépenses d'exploitation, ce qui a amené une diminution des recettes nettes avant impôt, passant de 4.9 cents à 4.4 cents.

Les dépenses totales sont passées de 95.1 cents à 95.6 cents en raison principalement de l'augmentation des frais généraux, administratifs et de transport. On a constaté une diminution des dépenses au niveau de l'entretien du matériel et de terminus.

Figure 2.12

### For-hire Trucking 1983-1987: Purchased Transportation, Percent of Total Expenses

### Camionnage pour compte d'autrui 1983-1987: Achat de services de transport, pourcentage des dépenses totales

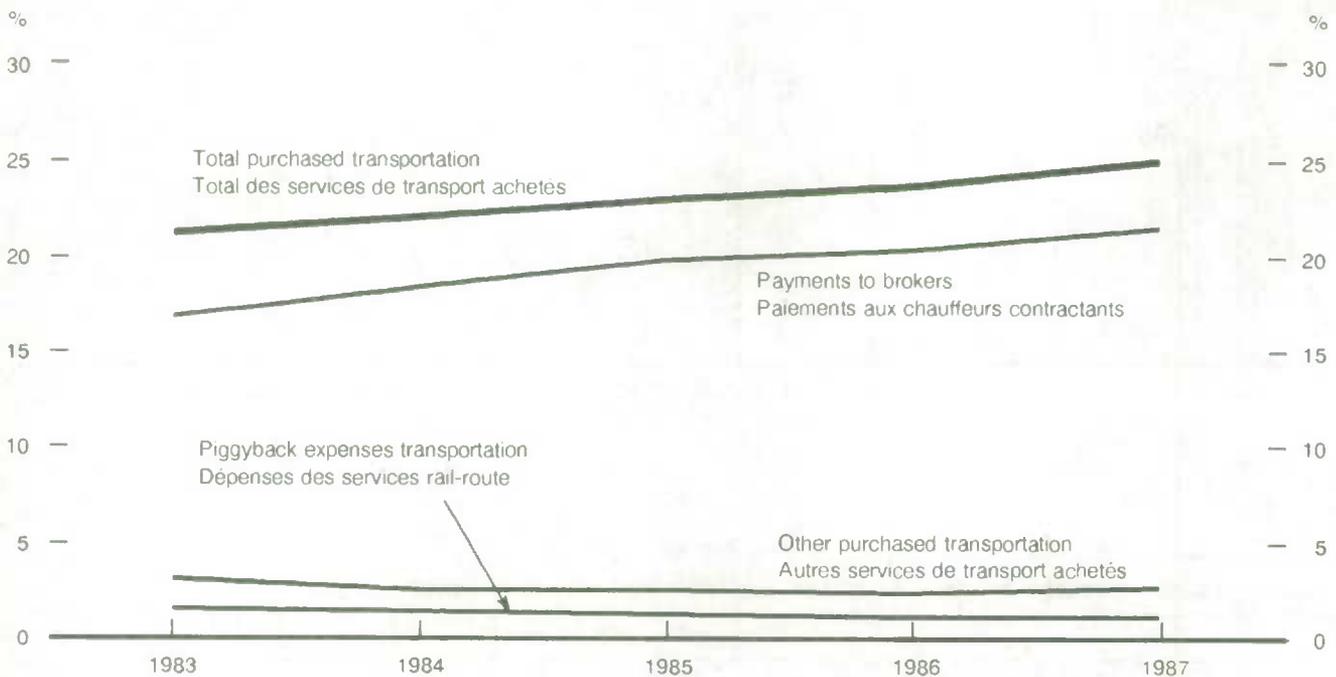


Figure 2.12

**For-hire Trucking : Purchased Transportation, 1983-1987**

**Camionnage pour compte d'autrui: Achat de services de transport, 1983-1987**

	Payments to brokers transportation	Piggyback expenses transportation	Other purchased expenses	Total purchased	Total operating expenses
	Paiements aux chauffeurs contractants	Dépenses des services rail-route	Autres services achetés	Total des services achetés	Dépenses d'exploitation totales
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
1983	981,589	80,682	174,284	1,236,555	5,845,764
1984	1,239,860	88,721	162,788	1,491,369	6,775,743
1985	1,542,727	86,141	185,746	1,814,614	7,844,708
1986	1,672,274	84,862	184,996	1,942,132	8,208,641
1987	1,919,668	90,830	220,510	2,231,008	8,936,620

**PURCHASED TRANSPORTATION**

Over the past few years, for-hire trucking carriers have increasingly utilized purchased transportation which includes broker operator services, piggybacking and other services such as interlining. This trend for the 1983-1987 period is shown in Figure 2.12 in terms of total purchased transportation and its components as a proportion of total operating expenses.

Total purchased transportation increased from 21.2% in 1983 to 25.0% in 1987. The major portion of purchased transportation was allocated to broker payments which have steadily increased and attained 21.5% in 1987. Piggyback expenses accounted for a low, 1.4% in 1983 which declined further to 1.0% in 1986 and remained the same for 1987. Other purchased transportation expenses, such as interlining, have remained 3.0% or less over the five year period.

**BALANCE SHEET**

The Balance Sheet in Figure 2.13 shows that the for-hire trucking carriers reporting for 1987 owned \$5.2 billion worth of assets. This is an increase of 9.4% from 1986. Total liabilities in 1987 amounted to \$3.6 billion of which \$1.6 billion was long term debt.

The financial situation of the industry surveyed is summarized below:

- the liquidity as measured by the current ratio remained unchanged at 95.9%.
- the asset utilization ratio, representing the revenue generated by each dollar of asset, also remained unchanged between 1986 and 1987, at 1.8.
- the extent to which borrowed funds were utilized by the industry also remained stable for the two years. This extent was measured in terms of the Net Debt Worth ratio which was 1.1 and the Debt Equity ratio which was 2.3. The net debt represents the difference between total liabilities and current assets.

**ACHAT DE SERVICES DE TRANSPORT**

Ces dernières années, la part des dépenses consacrée à l'achat de services de transport a progressivement augmenté, ces services comprenant les services de chauffeurs contractants, les services rail-route et d'autres services tels que les transferts. La figure 2.12 présente les données pour la période 1983-1987 au titre de l'achat de services de transport et de ses composants, ainsi que le pourcentage des dépenses totales d'exploitation.

La part des frais de services de transport a augmenté pour passer de 21.2% en 1983 à 25.0% en 1987. Les paiements versés aux chauffeurs contractants représentaient une proportion importante des frais de services de transport. Ces frais ont continué d'augmenter pour atteindre 21.5% en 1987. Les frais des services rail-route comptaient pour seulement 1.4% en 1983; ils sont passés à 1.0% en 1986 et sont demeurés inchangés en 1987. D'autres services achetés tels que les transferts sont demeurés à 3.0% ou moins au cours de la période quinquennale.

**BILAN**

Comme l'indique le bilan à la figure 2.13, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui déclaraient en 1987 un actif de \$5.2 milliards, une augmentation de 9.4% par rapport à 1986. En 1987, le passif total était de \$3.6 milliards, dont \$1.6 milliard sous forme de dette à long terme.

La situation financière de cette branche d'activité se résume comme suit:

- la liquidité, mesurée par le ratio du fonds de roulement, est demeurée à 95.9%.
- le ratio d'utilisation de l'actif, qui représente les recettes générées par chaque dollar d'actif, est aussi demeuré inchangé à 1.8 entre 1986 et 1987.
- L'utilisation des sommes empruntées est demeurée inchangée pendant les deux années en question. Cette utilisation est mesurée par le ratio de la valeur nette de la dette (1.1) et le ratio d'endettement (2.3). La dette nette est la différence entre le total du passif et l'actif à court terme.

Figure 2.13

## For-Hire Trucking, 1986 and 1987: Balance Sheet

No.	Canada 1986	Canada 1987	Newfoundland Terre-Neuve	
		Dollars		
<b>Assets:</b>				
<b>Current assets:</b>				
1	Cash on hand and in bank	211,502,508	258,441,583	3,509,345
2	Accounts receivable	1,099,477,012	1,230,866,815	8,835,145
3	Prepaid expenses	103,162,821	112,373,070	1,222,201
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	73,582,260	79,620,830	231,052
5	Other current assets	231,187,027	238,584,208	2,936,280
6	<b>Total current assets</b>	<b>1,718,911,628</b>	<b>1,919,886,506</b>	<b>16,734,023</b>
<b>Fixed assets - Original cost (motor carrier freight business):</b>				
7	Land and buildings	629,758,841	633,296,205	6,997,265
8	Less accumulated depreciation	144,394,964	153,045,038	1,578,321
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	3,917,134,805	4,364,907,844	36,880,983
10	Less accumulated depreciation	2,163,338,355	2,374,877,107	21,072,258
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	333,507,045	378,835,665	2,597,451
12	Less accumulated depreciation	181,330,216	204,571,718	1,384,867
13	Fixed assets - Original cost (other than motor carrier business)	162,789,886	150,371,349	1,079,496
14	Less accumulated depreciation	49,753,209	46,347,254	447,999
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	551,034,856	552,684,064	1,842,412
16	<b>GRAND TOTAL ASSETS</b>	<b>4,774,320,317</b>	<b>5,221,140,516</b>	<b>41,648,185</b>
<b>Liabilities and owner(s) equity:</b>				
<b>Current liabilities:</b>				
17	Bank loans	361,961,068	392,865,659	3,145,853
18	Accounts payable	960,319,893	1,028,786,958	6,168,366
19	Other current liabilities	468,882,641	580,498,699	5,098,680
20	<b>Total current liabilities</b>	<b>1,791,163,302</b>	<b>2,002,151,316</b>	<b>14,412,899</b>
21	Long term debt	1,534,781,852	1,644,878,907	12,246,571
22	<b>Total liabilities</b>	<b>3,325,945,454</b>	<b>3,647,030,223</b>	<b>26,659,470</b>
<b>Owner(s) equity:</b>				
23	Capital stock	345,527,035	363,969,466	1,687,399
24	Retained earnings	1,102,847,828	1,210,140,827	13,301,316
25	<b>Total owner(s) equity</b>	<b>1,448,374,863</b>	<b>1,574,110,293</b>	<b>14,988,715</b>
26	<b>GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY</b>	<b>4,774,320,317</b>	<b>5,221,140,516</b>	<b>41,648,185</b>

Figure 2.13

## Le camionnage pour compte d'autrui, 1986 et 1987: Bilan

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		N <sup>o</sup>
Dollars				
<b>Actifs:</b>				
<b>Disponibilités:</b>				
935,389	5,220,348	5,675,114	Encaisse et dépôts	1
4,463,903	17,690,043	42,725,125	Comptes à recevoir	2
758,586	1,627,582	2,477,662	Dépenses payées d'avance	3
159,130	1,591,807	3,391,952	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
480,560	1,642,731	22,442,733	Autres disponibilités	5
<b>6,797,568</b>	<b>27,772,511</b>	<b>76,712,586</b>	<b>Total, disponibilités</b>	<b>6</b>
<b>Immobilisations - Coût original (entreprise de transport):</b>				
2,217,268	8,737,546	21,265,015	Terrains et bâtiments	7
410,133	1,934,643	5,216,371	Moins amortissement accumulé	8
15,752,140	83,614,157	157,325,165	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
8,788,844	47,236,603	89,743,209	Moins amortissement accumulé	10
1,318,142	7,101,193	8,951,947	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
735,945	3,887,264	5,142,866	Moins amortissement accumulé	12
...	2,442,830	172,092	Immobilisations - Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
...	1,550,715	76,812	Moins amortissement accumulé	14
1,108,801	4,275,381	20,548,938	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)	15
<b>17,258,997</b>	<b>79,334,393</b>	<b>184,796,485</b>	<b>TOTAL GENERAL, ACTIF</b>	<b>16</b>
<b>Passif et avoir des actionnaires:</b>				
<b>Exigibilités:</b>				
381,498	6,123,155	13,432,599	Emprunts bancaires	17
2,946,889	14,839,767	38,936,360	Comptes à payer	18
2,096,287	19,695,834	12,914,966	Autres exigibilités	19
<b>5,424,674</b>	<b>40,658,756</b>	<b>65,283,925</b>	<b>Total, exigibilités</b>	<b>20</b>
5,809,156	20,227,436	54,888,308	Dette à long terme	21
<b>11,233,830</b>	<b>60,886,192</b>	<b>120,172,233</b>	<b>Total, passif</b>	<b>22</b>
<b>Avoir des actionnaires:</b>				
712,835	896,423	2,186,498	Capital-actions	23
5,312,332	17,551,778	62,437,754	Bénéfices non répartis	24
<b>6,025,167</b>	<b>18,448,201</b>	<b>64,624,252</b>	<b>Total, avoir des actionnaires</b>	<b>25</b>
<b>17,258,997</b>	<b>79,334,393</b>	<b>184,796,485</b>	<b>TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES</b>	<b>26</b>

Figure 2.13

## For-hire Trucking, 1986 and 1987: Balance Sheet – Concluded

No.	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	
	Dollars				
<b>Assets:</b>					
<b>Current assets:</b>					
1	Cash on hand and in bank	56,148,593	83,936,728	7,733,922	6,392,358
2	Accounts receivable	243,358,887	516,356,212	116,509,490	24,754,868
3	Prepaid expenses	20,334,311	44,673,501	8,090,714	3,659,816
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	16,567,041	27,102,291	7,060,961	2,070,527
5	Other current assets	45,064,693	90,564,501	12,755,104	5,217,744
6	<b>Total current assets</b>	<b>381,473,525</b>	<b>762,633,233</b>	<b>152,150,191</b>	<b>42,095,313</b>
<b>Fixed assets – Original cost (motor carrier freight business):</b>					
7	Land and buildings	89,286,377	247,400,152	76,008,295	19,541,572
8	Less accumulated depreciation	22,853,100	66,976,968	12,862,113	4,000,534
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	855,409,748	1,664,114,796	334,838,051	104,792,863
10	Less accumulated depreciation	448,742,626	868,712,998	195,071,210	59,078,808
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	64,607,298	158,457,061	38,325,272	7,774,953
12	Less accumulated depreciation	36,518,492	84,373,000	19,268,104	4,155,322
13	Fixed assets – Original cost (other than motor carrier business)	16,862,778	33,298,713	7,990,792	785,303
14	Less accumulated depreciation	6,770,696	20,082,221	1,663,451	491,392
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	107,328,360	225,157,880	72,043,696	6,034,012
16	<b>GRAND TOTAL ASSETS</b>	<b>1,000,083,172</b>	<b>2,050,916,648</b>	<b>452,491,419</b>	<b>113,297,960</b>
<b>Liabilities and owner(s) equity:</b>					
<b>Current liabilities:</b>					
17	Bank loans	72,616,801	145,832,468	43,688,499	14,068,579
18	Accounts payable	190,100,305	457,563,856	89,278,846	20,884,700
19	Other current liabilities	109,043,853	214,629,180	53,307,750	12,364,030
20	<b>Total current liabilities</b>	<b>371,760,959</b>	<b>818,025,504</b>	<b>186,275,095</b>	<b>47,317,309</b>
21	Long term debt	305,788,226	634,553,654	115,843,442	34,549,477
22	<b>Total liabilities</b>	<b>677,549,185</b>	<b>1,452,579,158</b>	<b>302,118,537</b>	<b>81,866,786</b>
<b>Owner(s) equity:</b>					
23	Capital stock	93,102,708	123,853,660	83,914,797	3,159,114
24	Retained earnings	229,431,279	474,483,830	66,458,085	28,272,060
25	<b>Total owner(s) equity</b>	<b>322,533,987</b>	<b>598,337,490</b>	<b>150,372,882</b>	<b>31,431,174</b>
26	<b>GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY</b>	<b>1,000,083,172</b>	<b>2,050,916,648</b>	<b>452,491,419</b>	<b>113,297,960</b>

Figure 2.13

## Le camionnage pour compte d'autrui, 1986 et 1987: Bilan - fin

Alberta	British Columbia  Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territoires  Territoires du Nord-Ouest		No
Dollars					
<b>Actifs:</b>					
<b>Disponibilités:</b>					
47,011,992	40,121,306	1,218,956	537,532	Encaisse et dépôts	1
140,786,204	110,272,448	1,743,294	3,371,196	Comptes à recevoir	2
15,823,225	13,172,301	317,559	215,612	Dépenses payées d'avance	3
15,963,852	4,913,052	388,353	180,812	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
38,042,114	19,243,606	58,995	135,147	Autres disponibilités	5
<b>257,627,387</b>	<b>187,722,713</b>	<b>3,727,157</b>	<b>4,440,299</b>	<b>Total, disponibilités</b>	<b>6</b>
<b>Immobilisations - Coût original (entreprise de transport):</b>					
108,869,894	47,074,072	1,776,477	4,122,272	Terrains et bâtiments	7
24,987,074	11,369,156	308,261	548,364	Moins amortissement accumulé	8
648,068,985	444,042,418	9,731,082	10,337,456	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
375,218,983	250,705,175	4,462,979	6,043,414	Moins amortissement accumulé	10
58,683,960	29,521,385	244,275	1,252,728	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
32,153,347	16,161,221	121,379	669,911	Moins amortissement accumulé	12
77,220,763	10,239,817	24,045	254,720	Immobilisations - Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
11,507,018	3,711,119	3,881	41,950	Moins amortissement accumulé	14
70,525,252	43,153,840	298,986	366,506	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporables, etc.)	15
<b>777,129,819</b>	<b>479,807,574</b>	<b>10,905,522</b>	<b>13,470,342</b>	<b>TOTAL GENERAL, ACTIF</b>	<b>16</b>
<b>Passif et avoir des actionnaires:</b>					
<b>Exigibilités:</b>					
53,038,972	35,183,106	4,406,051	948,078	Emprunts bancaires	17
113,411,949	91,006,847	1,205,070	2,444,003	Comptes à payer	18
79,328,722	69,790,850	274,369	1,954,178	Autres exigibilités	19
<b>245,779,643</b>	<b>195,980,803</b>	<b>5,885,490</b>	<b>5,346,259</b>	<b>Total, exigibilités</b>	<b>20</b>
294,235,112	160,435,663	1,824,871	4,476,991	Dette à long terme	21
<b>540,014,755</b>	<b>356,416,466</b>	<b>7,710,361</b>	<b>9,823,250</b>	<b>Total, passif</b>	<b>22</b>
<b>Avoir des actionnaires:</b>					
38,871,928	14,703,954	150,614	729,536	Capital-actions	23
198,243,136	108,687,154	3,044,547	2,917,556	Bénéfices non répartis	24
<b>237,115,064</b>	<b>123,391,108</b>	<b>3,195,161</b>	<b>3,647,092</b>	<b>Total, avoir des actionnaires</b>	<b>25</b>
<b>777,129,819</b>	<b>479,807,574</b>	<b>10,905,522</b>	<b>13,470,342</b>	<b>TOTAL GENERAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES</b>	<b>26</b>

Figure 2.14

For-hire Trucking, 1983-1987: Revenue Contribution by Area of Operation

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Répartition des recettes selon la région d'exploitation

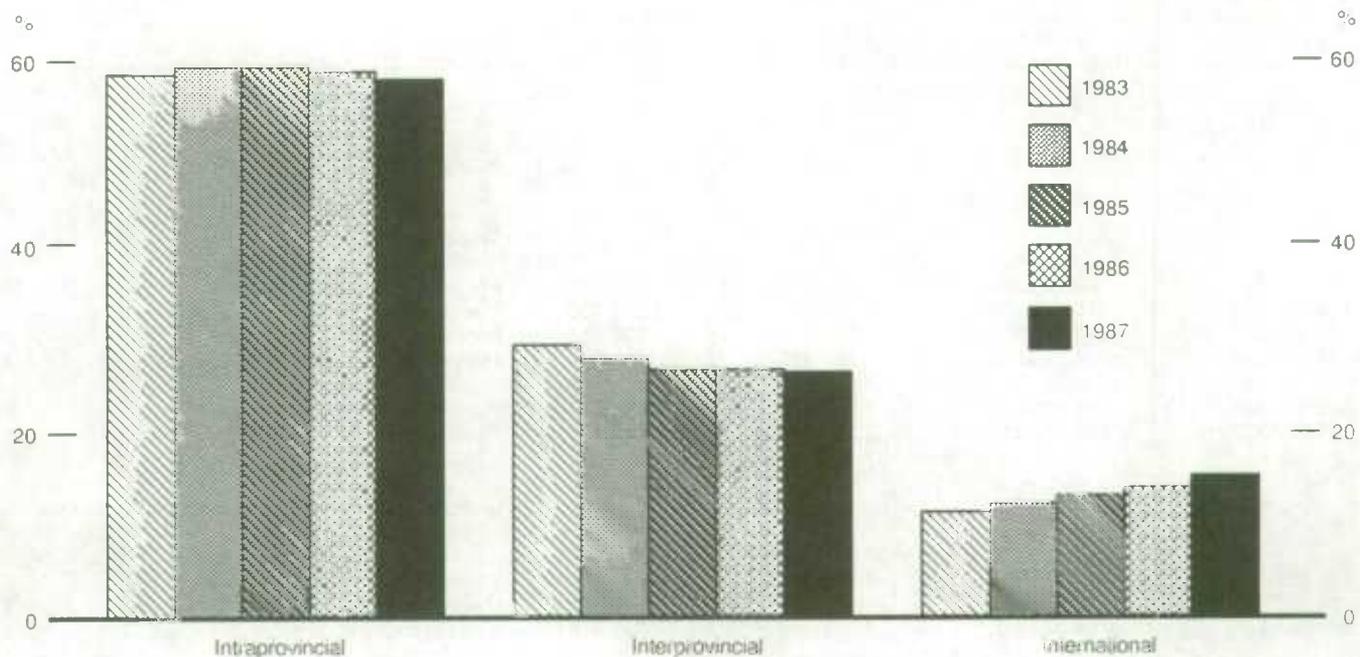


Figure 2.14

For-hire Trucking, 1983-1987: Revenue by Area of Operation

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Recettes selon la région d'exploitation

Year Année	Intraprovincial	Interprovincial	International	Total
	\$ million			
1983	3,579	1,802	707	6,088
1984	4,239	1,993	882	7,114
1985	4,894	2,206	1,109	8,209
1986	5,091	2,312	1,225	8,628
1987	5,439	2,473	1,433	9,345

## TYPES OF REVENUES INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL AND INTERNATIONAL

---

Figure 2.14 shows the distribution of total operating revenues of all carriers according to the area of operation. Though a major proportion of trucking activity takes place intraprovincially, during the past five years the contribution of international movements to total operating revenues have increased, from 14.2% in 1983 to 15.3%, in 1987. In the last three years, the share of interprovincial transportation has stabilized whereas intraprovincial activity has been declining since 1984. Between 1986 and 1987, the share of intraprovincial revenue has declined from 59.0% to 58.2%.

## EMPLOYMENT AND COMPENSATION

---

Information concerning employment and compensation regarding the for-hire trucking industry is contained in Figures 2.15, 2.16 and 2.17. The total number of employees increased 5.4%, from 97,277 in 1986 to 102,178, in 1987. This increase is due mainly to an increase in the number of carriers reporting in 1987. Grand total compensation increased by 6.8%. The average compensation per employee increased from \$28,011 in 1986 to \$28,473 in 1987 an increase of 1.6%, which is much lower than the national rate of inflation of 4.0%, for 1987.

On a provincial level, the highest average wage of \$31,443 was recorded in the Yukon followed by \$30,503 in Ontario and the lowest in Prince Edward Island (\$19,269).

The highest paid category of employment was equipment maintenance and garage employees earning an average of \$30,956 annually followed by sales and other general employees with an average of \$29,066. Drivers (including supervisors and helpers) earned \$28,348 on average, in 1987.

In 1987, the average sized trucking company at the national level, employed 15 people. The average varied across the country from a high of 32 in Manitoba to a low of 7 for British Columbia.

Total compensation as a proportion of total operating expenses has been declining steadily from 1983 to 1987 (Figure 2.16). This is the result of the increasing usage of broker operator services in recent years. As mentioned earlier, at the Canada level in 1983, carriers reporting spent 16.8% of their total expenses to purchase such services. In 1987, this share increased to 21.5%. Simultaneously, the wage portion of operating expenses declined from 36.5% in 1983 to 32.6%, in 1987.

## DISTRIBUTION OF THE WAGE DOLLAR

---

The highest proportion of the wage dollar is spent on the salaries of transportation employees followed by the sales and general employees category. The smallest proportion goes towards maintenance employees (Figure 2.17).

The proportion of the wage dollar going towards transportation employees decreased from 59.5¢ in 1986 to 58.9¢ in 1987. The share of terminal and maintenance employees also decreased by 0.6¢. These decreases were balanced by an increased share of the wage dollar consumed by sales, advertising, administration and other general employees.

## GENRES DE RECETTES TRANSPORT INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

---

La figure 2.14 illustre la répartition des recettes totales d'exploitation de l'ensemble des transporteurs, selon la région d'exploitation. Bien que la part des recettes totales d'exploitation qui représente les mouvements intraprovinciaux soit importante, on a constaté, au cours des cinq dernières années, que la part des mouvements internationaux a augmenté pour passer de 11.6% en 1983 à 15.3% en 1987. Ces trois dernières années, la part des recettes tirées des mouvements interprovinciaux est demeurée inchangée, alors que celle des mouvements intraprovinciaux diminue depuis 1984. Entre 1986 et 1987, la part des recettes tirées des mouvements intraprovinciaux a diminué pour passer de 59.0% à 58.2%.

## EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

---

Les données sur l'emploi et la rémunération au sein de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui se trouvent aux figures 2.15, 2.16 et 2.17. Le nombre total d'employés a augmenté de 5.4%, pour passer de 97,277 en 1986 à 102,178 en 1987. Cette situation est en grande partie attribuable à l'augmentation du nombre de transporteurs déclarants en 1987. La rémunération totale a connu une hausse de 6.8%, et la rémunération moyenne par employé a augmenté de 1.6% pour passer de \$28,011 en 1986 à \$28,473 en 1987. Ce pourcentage est beaucoup moins élevé que le taux national d'inflation de 4% enregistré en 1987.

A l'échelle provinciale, c'est le Yukon qui a versé le salaire moyen le plus élevé (\$31,443), suivi de l'Ontario (\$30,503); le salaire moyen le plus bas était enregistré à l'Île-du-Prince-Édouard (\$19,269).

La catégorie d'employés la mieux rémunérée a été celle des employés de l'entretien du matériel et du garage (\$30,956 en moyenne par année), suivie de celle des employés de vente et autres (\$29,066 en moyenne). Les chauffeurs (y compris les surveillants et les aides) gagnaient \$28,348 en moyenne en 1987.

En 1987, une entreprise de camionnage de taille moyenne au Canada employait 15 personnes. Cette moyenne variait d'une région à l'autre du pays, allant de 32 employés au Manitoba à 7 employés en Colombie-Britannique.

La rémunération totale, en proportion des dépenses totales d'exploitation, a continué à baisser de 1983 à 1987 (figure 2.16). Cette situation est attribuable à l'accroissement, au cours des dernières années, de l'utilisation des chauffeurs contractants. Comme nous l'avons déjà mentionné, en 1983, à l'échelle nationale, les transporteurs déclarants ont consacré 16.8% de leurs dépenses totales à l'achat de tels services. En 1987, cette proportion est passée à 21.5%. En même temps, les salaires, en proportion des dépenses d'exploitation, ont diminué pour passer de 36.5% en 1983 à 32.6% en 1987.

## RÉPARTITION DU DOLLAR SALARIAL

---

La plus forte proportion du dollar salarial est consacrée à la rémunération des employés chargés du transport, suivis des employés des ventes et des autres employés. La proportion la moins élevée est consacrée aux employés de l'entretien (figure 2.17).

La proportion du dollar salarial consacrée aux employés du transport a diminué pour passer de 59.5 cents à 58.9 cents en 1987. Les proportions consacrées aux employés de l'entretien et de terminus a également diminué de 0.6 cents. Cette situation a été contrebalancée par une augmentation de la part du dollar salarial consacrée aux employés des ventes, de la publicité, de l'administration et les autres employés.

Figure 2.15

For-hire Trucking, 1987: Average Compensation by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Rémunération moyenne selon la province ou le territoire de domicile

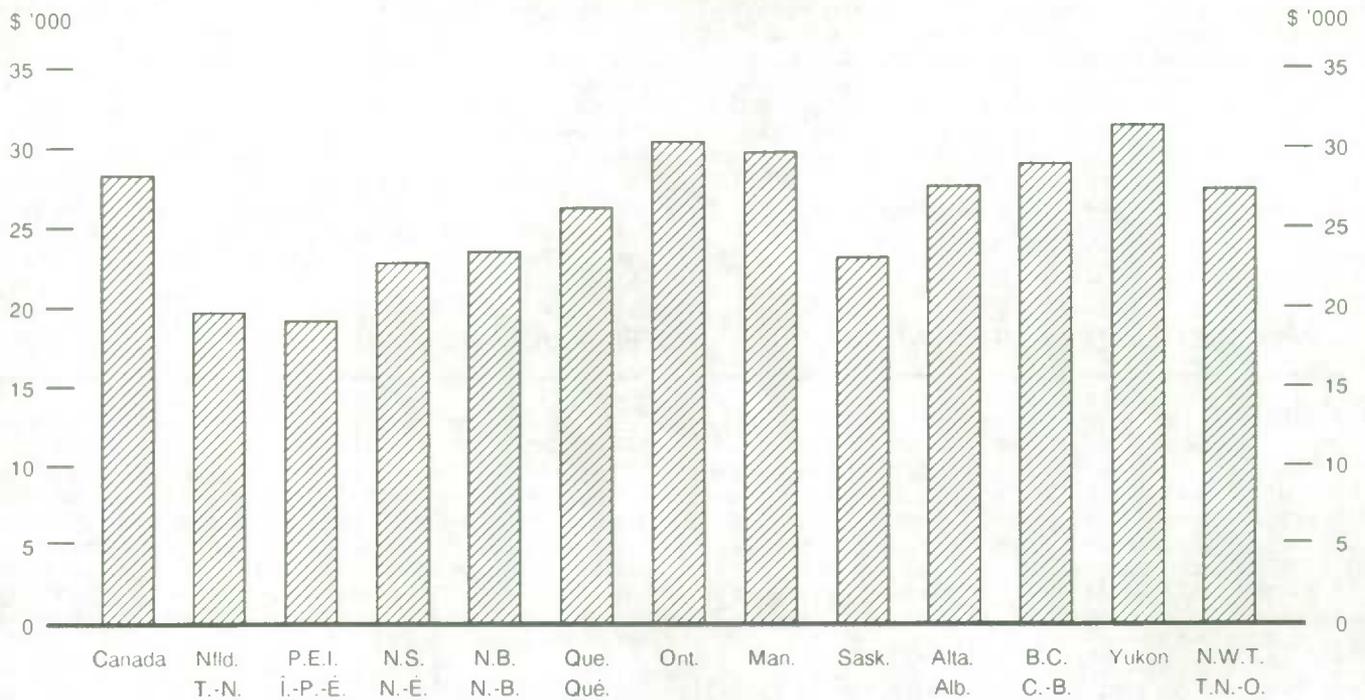


Figure 2.16

For-hire Trucking 1983-1987: Wages and Broker Costs as a Percentage of Total Expenses

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Salaires et paiements aux chauffeurs contractants; pourcentage des dépenses

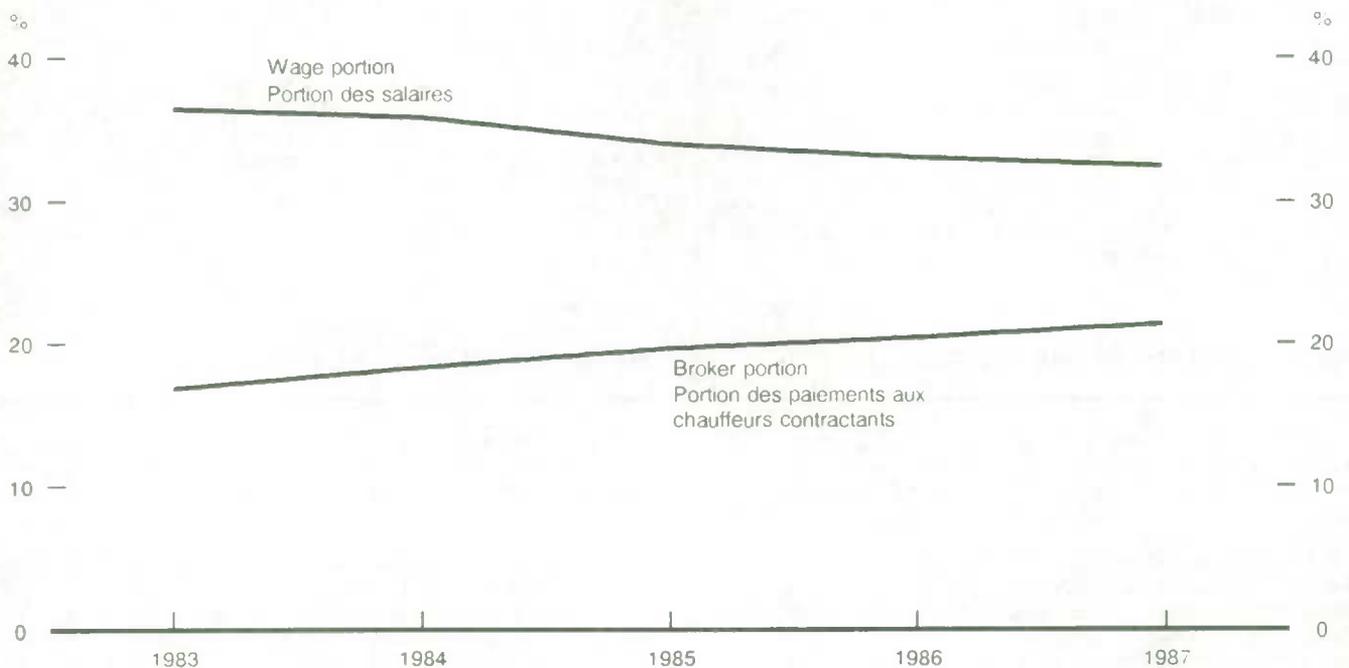


Figure 2.17

For-hire Trucking, 1986 and 1987: Distribution of the Wage Dollar

Camionnage pour compte d'autrui, 1986 et 1987: Ventilation du dollar salarial

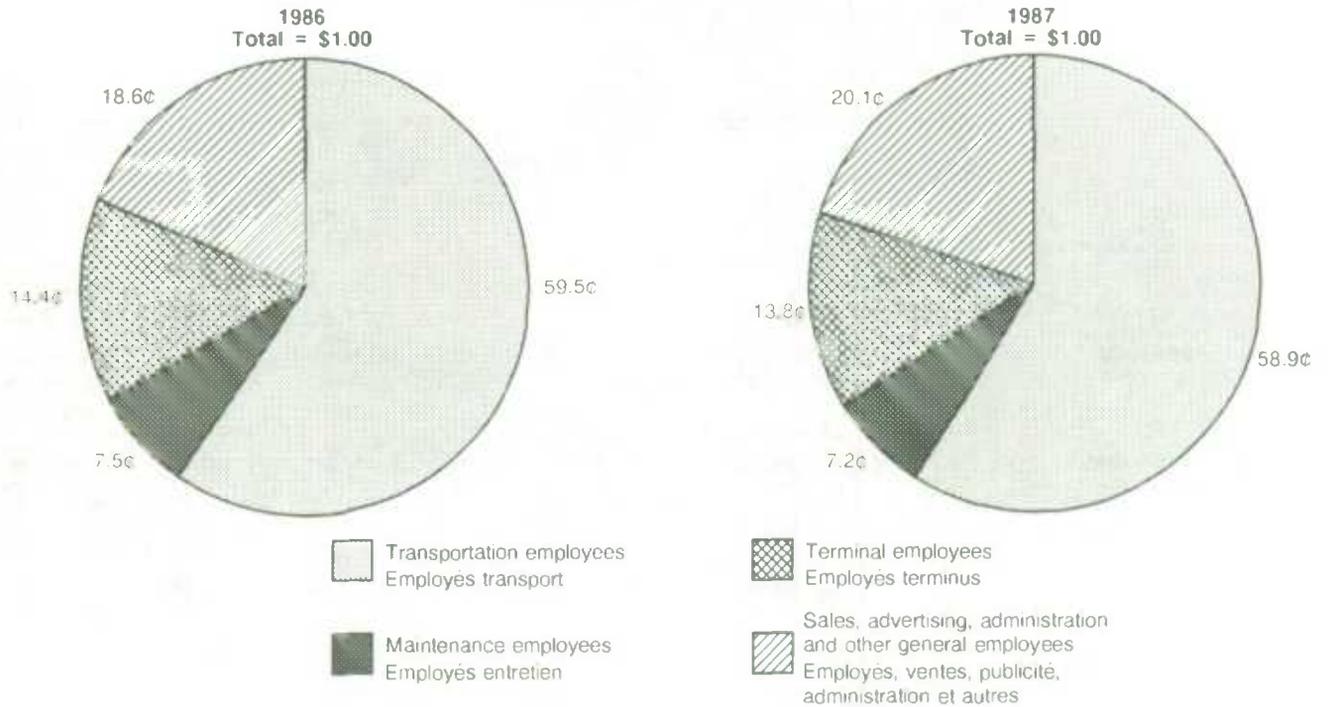


Figure 2.18

For-hire Trucking, 1987: Employees and Compensation<sup>1</sup>

No.			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec
				Terre- Neuve Édouard	Île-du- Prince-	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	
1	Carriers reporting	No.	6,729	97	30	196	187	1,676
	<b>Transportation employees:</b>							
2	Drivers (including super- visors and helpers)	No.	59,872	581	182	1,343	1,554	12,382
3	<b>Total compensation</b>	\$	<b>1,697,247,846</b>	<b>10,791,847</b>	<b>3,232,463</b>	<b>30,690,908</b>	<b>35,295,433</b>	<b>324,096,421</b>
4	Average compensation	"	28,348	18,575	17,761	22,853	22,713	26,175
5	Other	No.	1,174	2	3	4	18	147
6	<b>Total compensation</b>	\$	<b>17,138,223</b>	<b>31,595</b>	<b>53,590</b>	<b>37,211</b>	<b>293,414</b>	<b>2,757,739</b>
7	Average compensation	"	14,598	15,798	17,863	9,303	16,301	18,760
8	Equipment maintenance and garage employees	No.	6,749	57	21	140	219	1,300
9	<b>Total compensation</b>	\$	<b>208,919,949</b>	<b>1,423,664</b>	<b>480,492</b>	<b>3,477,996</b>	<b>5,302,524</b>	<b>38,319,747</b>
10	Average compensation	"	30,956	24,977	22,881	24,843	24,212	29,477
11	Terminal and platform em- ployees	No.	14,268	121	43	214	604	1,843
12	<b>Total compensation</b>	\$	<b>401,366,463</b>	<b>2,232,574</b>	<b>1,135,175</b>	<b>4,160,071</b>	<b>13,041,167</b>	<b>54,936,247</b>
13	Average compensation	"	28,131	18,451	26,399	19,440	21,591	29,808
14	Sales, tariff, advertising, administrative and other general employees	No.	20,115	245	79	404	727	3,427
15	<b>Total compensation</b>	\$	<b>584,658,780</b>	<b>5,532,618</b>	<b>1,418,614</b>	<b>9,870,299</b>	<b>19,539,723</b>	<b>82,341,315</b>
16	Average compensation	"	29,066	22,582	17,957	24,431	26,877	24,027
17	<b>Total number of employees</b>	No.	<b>102,178</b>	<b>1,006</b>	<b>328</b>	<b>2,105</b>	<b>3,122</b>	<b>19,099</b>
18	<b>GRAND TOTAL COMPENSATION</b>	\$	<b>2,909,331,261</b>	<b>20,012,298</b>	<b>6,320,334</b>	<b>48,236,485</b>	<b>73,472,261</b>	<b>502,451,469</b>
19	<b>AVERAGE COMPENSATION</b>	\$	<b>28,473</b>	<b>19,893</b>	<b>19,269</b>	<b>22,915</b>	<b>23,534</b>	<b>26,308</b>

<sup>1</sup> Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.18

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Employés et rémunération<sup>1</sup>

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest			N°
1,614	253	283	1,125	1,240	14	14	Nbre	Transporteurs déclarants	1
<b>Employés affectés au transport:</b>									
24,236	4,121	1,628	7,770	5,740	202	133	Nbre	Chauffeurs (y compris les surveillants et les aides)	2
<b>742,346,368</b>	<b>124,259,663</b>	<b>36,593,079</b>	<b>213,098,9828</b>	<b>166,564,136</b>	<b>6,731,115</b>	<b>3,547,485</b>	\$	<b>Rémunération totale</b>	3
30,630	30,153	22,477	27,426	29,018	33,322	26,673	"	Rémunération moyenne	4
577	242	92	36	45	4	4	Nbre	Autres	5
<b>5,732,030</b>	<b>5,839,934</b>	<b>782,549</b>	<b>656,549</b>	<b>777,612</b>	<b>136,000</b>	<b>40,000</b>	\$	<b>Rémunération totale</b>	6
9,934	24,132	8,506	18,237	17,280	34,000	10,000	"	Rémunération moyenne	7
2,822	526	165	927	523	42	7	Nbre	Employés à l'entretien du matériel et du garage	8
<b>92,570,807</b>	<b>16,185,766</b>	<b>4,245,372</b>	<b>27,805,391</b>	<b>17,322,723</b>	<b>1,582,975</b>	<b>202,492</b>	\$	<b>Rémunération totale</b>	9
32,803	30,771	25,730	29,995	33,122	37,690	28,927	"	Rémunération moyenne	10
7,952	1,888	107	950	473	27	46	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme	11
<b>222,163,343</b>	<b>57,543,882</b>	<b>2,784,727</b>	<b>28,398,406</b>	<b>13,332,757</b>	<b>403,925</b>	<b>1,234,189</b>	\$	<b>Rémunération totale</b>	12
27,938	30,479	26,025	29,893	28,188	14,960	26,830	"	Rémunération moyenne	13
7,655	1,339	655	3,022	2,454	41	67	Nbre	Employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres	14
<b>256,181,035</b>	<b>37,354,299</b>	<b>17,024,312</b>	<b>81,961,866</b>	<b>70,301,560</b>	<b>1,082,052</b>	<b>2,051,087</b>	\$	<b>Rémunération totale</b>	15
33,466	27,897	25,991	27,122	28,648	26,392	30,613	"	Rémunération moyenne	16
43,242	8,116	2,647	12,705	9,235	316	257		<b>Nombre total d'employés</b>	17
<b>1,318,993,583</b>	<b>241,183,544</b>	<b>61,430,039</b>	<b>351,921,140</b>	<b>268,298,788</b>	<b>9,936,067</b>	<b>7,075,253</b>	\$	<b>TOTAL GÉNÉRAL, REMUNÉRATION</b>	18
30,503	29,717	23,207	27,699	29,052	31,443	27,530	\$	<b>RÉMUNÉRATION MOYENNE</b>	19

<sup>1</sup> Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.19

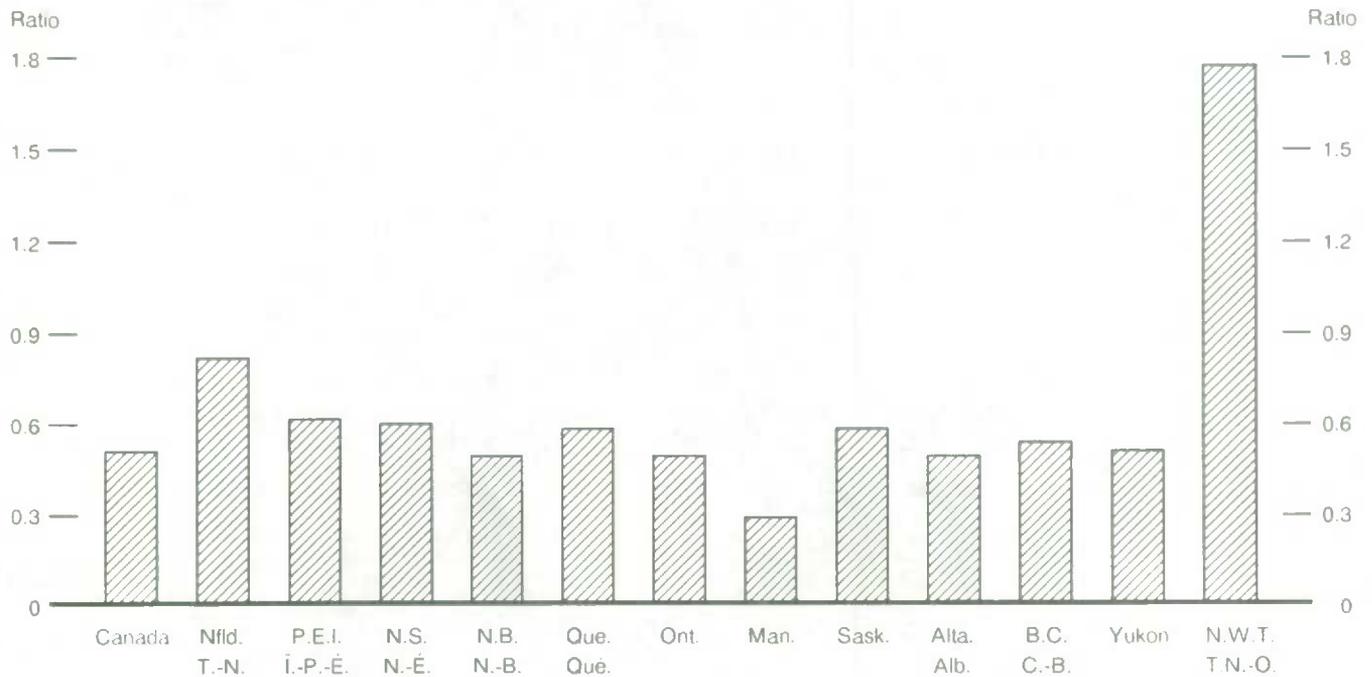
**For-hire Trucking, 1987: Revenue Equipment Operated**  
**Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Matériel productif en service**

	Straight trucks	Road tractors	Semi-trailers	Full trailers	Other	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Remorques	Autres	
	Number - Nombre					
<b>Canada:</b>						
Owned - Possédés	18,466	34,931	87,501	4,517	7,440	152,855
Leased - Loués	907	3,033	8,935	290	212	13,377
<b>Newfoundland - Terre-Neuve:</b>						
Owned - Possédés	276	331	426	104	25	1,162
Leased - Loués	13	21	102	11	...	147
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:</b>						
Owned - Possédés	75	123	267	14	23	502
Leased - Loués	...	...	40	...	...	40
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:</b>						
Owned - Possédés	394	714	1,154	119	132	2,513
Leased - Loués	104	115	211	48	...	478
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick:</b>						
Owned - Possédés	449	901	2,988	85	85	4,508
Leased - Loués	10	45	3	...	1	59
<b>Québec:</b>						
Owned - Possédés	4,145	6,965	14,107	893	1,547	27,657
Leased - Loués	214	531	1,278	23	23	2,069
<b>Ontario:</b>						
Owned - Possédés	7,468	14,264	38,378	1,098	2,916	64,124
Leased - Loués	230	1,339	4,893	85	87	6,634
<b>Manitoba:</b>						
Owned - Possédés	750	2,440	8,384	383	1,268	13,225
Leased - Loués	20	217	646	27	11	921
<b>Saskatchewan:</b>						
Owned - Possédés	573	963	2,177	164	57	3,934
Leased - Loués	23	71	185	21	1	301
<b>Alberta:</b>						
Owned - Possédés	2,461	4,878	12,216	1,234	965	21,754
Leased - Loués	115	341	467	27	12	962
<b>British Columbia - Colombie-Britannique:</b>						
Owned - Possédés	1,723	3,205	7,162	413	401	12,904
Leased - Loués	171	342	1,001	48	77	1,639
<b>Yukon:</b>						
Owned - Possédés	49	95	137	10	1	292
Leased - Loués	...	1	80	...	...	81
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest:</b>						
Owned - Possédés	103	52	105	...	20	280
Leased - Loués	7	10	29	...	..	46

Figure 2.20

**For-hire Trucking, 1987: Truck/Tractor Ratio**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Ratio camions/tracteurs**



**REVENUE EQUIPMENT OPERATED**

The total number of revenue vehicles operated by the for-hire trucking carriers reporting in 1987 was 166,232, an increase of 4.8% from 1986. This number does not include the vehicles operated by brokers working for the for-hire trucking carriers. The distribution of equipment according to province or territory of domicile is provided in Figure 2.19.

On a national level, the average number of vehicles operated per carrier was 25. Provincially the average varied from a low of 12 in British Columbia to a high of 56 vehicles per carrier in Manitoba.

The mix of equipment owned by carriers domiciled in each province/territory varies. Figure 2.20 shows the truck tractor ratio by province. Except for the carriers domiciled in Northwest Territories, all other carriers own and operate more tractors than trucks.

Leasing is becoming increasingly popular, representing 8.8% of the revenue equipment operated, in 1987. In 1986, 6.8% of total revenue equipment was leased. The actual numbers leased increased from 10,157 in 1986 to 13,377 in 1987, representing an increase of 31.7%. Except for carriers domiciled in the province of Alberta and New Brunswick, all carriers show large increases in leased vehicles. Alberta carriers showed a decrease of 3.3% between 1986 and 1987, while those domiciled in New Brunswick operated in 1987 the same number of leased vehicles as in 1986.

**MATÉRIEL PRODUCTIF EN SERVICE**

Les transporteurs pour compte d'autrui déclarants ont utilisé 166,232 véhicules productifs en 1987, soit 4.8% de plus qu'en 1986. Ce total ne comprend pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants qui sont au service des transporteurs pour compte d'autrui. Une répartition du matériel selon la province ou le territoire de domicile est présentée à la figure 2.19.

A l'échelle nationale, le nombre moyen de véhicules productifs par transporteur s'établissait à 25. A l'échelle provinciale, la moyenne variait entre 12 en Colombie-Britannique et 56 au Manitoba.

Le genre de matériel dont disposent les transporteurs domiciliés dans les provinces ou les territoires varie. La figure 2.20 présente le ratio camions/tracteurs selon la province. Tous les transporteurs, à l'exception de ceux domiciliés dans les Territoires du Nord-Ouest, détiennent et exploitent plus de tracteurs que de camions.

Les véhicules loués sont de plus en plus répandus, figurant pour 8.8% du matériel productif en service en 1987. En 1986, 6.8% du total du matériel productif était loué. Le nombre réel de véhicules loués est passé de 10,157 en 1986 à 13,377 en 1987, une augmentation de 31.7%. Tous les transporteurs, à l'exception de ceux domiciliés dans les provinces de l'Alberta et du Nouveau-Brunswick, ont déclaré une augmentation considérable du nombre de véhicules loués. Les transporteurs de l'Alberta ont enregistré une diminution de 3.3% entre 1986 et 1987, tandis que ceux domiciliés au Nouveau-Brunswick ont exploité en 1986 et en 1987 le même nombre de véhicules loués.

Figure 2.21

## For-hire Trucking, 1987: Estimated Annual Distance Travelled

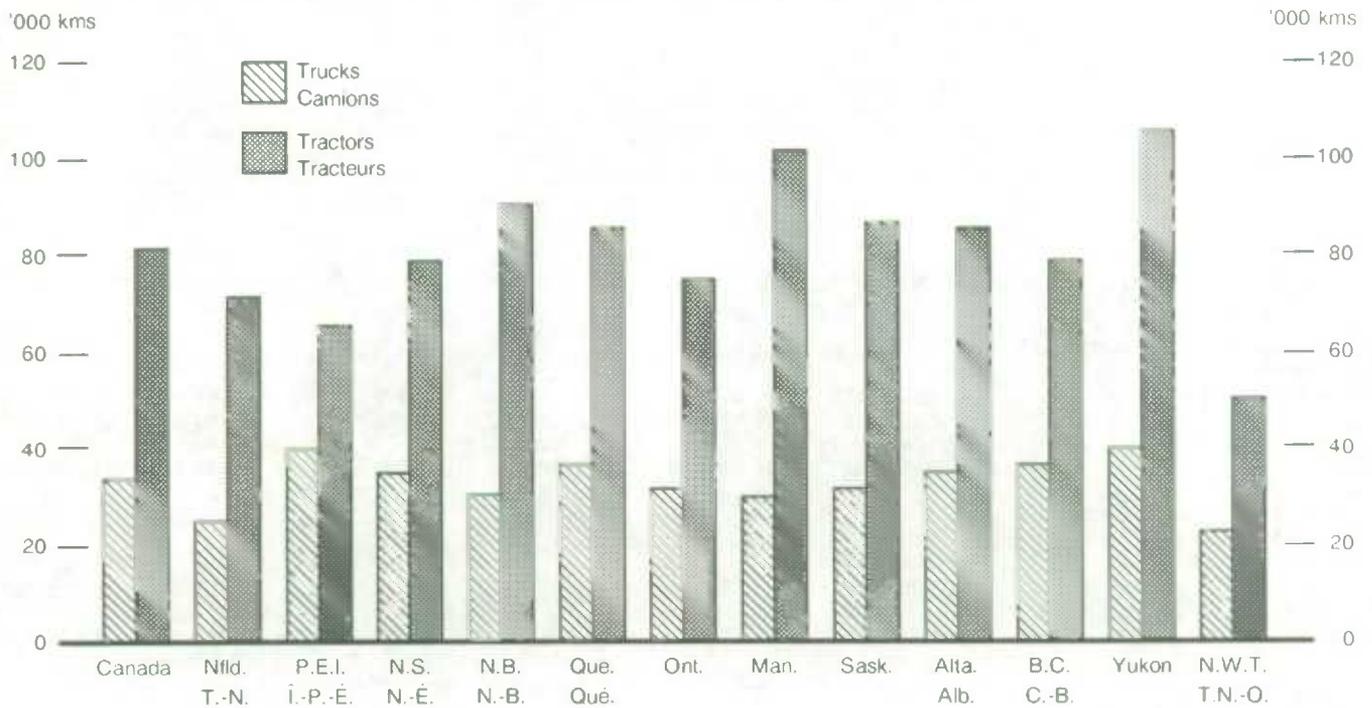
## Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance annuelle estimative parcourue

	Canada	New-found land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	
	Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	6,729	97	30	196	187	1,676	
	Kilometres - Kilomètres						
Straight trucks - Camions	668 606 212	7 401 029	3 014 422	17 678 244	14 252 821	164 504 908	
Road tractors - Tracteurs routiers	3 116 490 143	25 357 123	8 166 506	65 936 382	87 030 992	645 276 295	
<b>Total</b>	<b>3 785 096 355</b>	<b>32 758 152</b>	<b>11 180 928</b>	<b>83 614 626</b>	<b>101 283 813</b>	<b>809 781 203</b>	
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
	Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	1,614	253	283	1,125	1,240	14	14
	Kilometres - Kilomètres						
Straight trucks - Camions	250 159 869	23 392 212	19 426 056	92 460 264	71 765 186	2 007 375	2 543 826
Road tractors - Tracteurs routiers	1 175 046 876	272 270 874	90 820 232	451 962 179	281 219 272	10 216 769	3 186 643
<b>Total</b>	<b>1 425 206 745</b>	<b>295 663 086</b>	<b>110 246 288</b>	<b>544 422 443</b>	<b>352 984 458</b>	<b>12 224 144</b>	<b>5 730 469</b>

Figure 2.22

**For-hire Trucking, 1987: Average Distance per Truck and Tractor**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance moyenne parcourue, camions et tracteurs**



**DISTANCE TRAVELLED**

As shown in Figure 2.21, the total distance travelled by Canadian carriers in 1987 was 3 785 million kilometres with 82.3% of this distance being attributed to road tractors. The total distance travelled by straight trucks actually decreased by 44 million kilometres in 1987. Carriers domiciled in the provinces of Ontario and Quebec represented 57.9% of operating revenue and 59.0% of total distance travelled.

For all provinces/territories, the average distance travelled by a tractor is more than twice as much as the distance travelled by a straight truck (Figure 2.22). Road tractors averaged 82 091 kilometres for Canada in comparison with an average of 34 512 kilometres for straight trucks.

**DISTANCE PARCOURUE**

Comme le montre la figure 2.21, la distance totale parcourue par les transporteurs canadiens en 1987 a été de 3 785 millions de kilomètres, 82.3% de cette distance ayant été attribuée aux tracteurs routiers. La distance totale parcourue par les camions a en fait diminué de 44 millions de kilomètres en 1987. Les transporteurs domiciliés en Ontario et au Québec comptaient pour 57.9% des recettes d'exploitation et 59.0% de la distance totale parcourue.

A l'échelle des provinces et des territoires, la distance moyenne parcourue par les tracteurs était plus de deux fois supérieure à celle parcourue par les camions (figure 2.22). La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers s'établissait à 82 091 kilomètres pour l'ensemble du Canada comparativement à une moyenne de 34 512 kilomètres pour les camions.

Figure 2.23

## For-hire Trucking, 1987: Fuel Consumption and Cost

## Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: La consommation de carburant et son coût

	Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	
Number - Nombre							
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	6,729	97	30	196	187	1,676	
Litres							
<b>Canadian fuel - Carburant canadien:</b>							
Gasoline - Essence	103 893 303	1 597 175	324 282	3 175 688	3 401 568	20 805 060	
Diesel	1 756 922 484	15 607 410	5 126 792	38 664 895	49 139 438	381 533 818	
Propane	16 664 505	...	...	...	33 324	1 325 636	
<b>Total</b>	<b>1 877 480 292</b>	<b>17 204 585</b>	<b>5 451 074</b>	<b>41 840 583</b>	<b>52 574 330</b>	<b>403 664 514</b>	
<b>United States fuel - Carburant des États-Unis:</b>							
Gasoline - Essence	680 709	...	...	54 099	...	126 351	
Diesel	97 085 549	37 800	...	1 210 735	2 370 494	16 210 330	
Propane	56 000	...	...	...	...	...	
<b>Total</b>	<b>97 822 258</b>	<b>37 800</b>	<b>...</b>	<b>1 264 834</b>	<b>2 370 494</b>	<b>16 336 681</b>	
Dollars							
<b>Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)</b>	<b>811,975,340</b>	<b>8,995,232</b>	<b>2,733,606</b>	<b>19,690,852</b>	<b>24,259,553</b>	<b>187,803,871</b>	
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
Number - Nombre							
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	1,614	253	283	1,125	1,240	14	14
Litres							
<b>Canadian fuel - Carburant canadien:</b>							
Gasoline - Essence	45 190 018	4 069 841	3 117 800	13 065 702	8 831 149	4 609	310 411
Diesel	636 963 830	144 319 806	56 157 870	259 885 087	161 139 504	5 896 178	2 487 856
Propane	8 256 988	332 235	36 894	3 353 628	3 325 800	...	...
<b>Total</b>	<b>690 410 836</b>	<b>148 721 882</b>	<b>59 312 564</b>	<b>276 304 417</b>	<b>173 296 453</b>	<b>5 900 787</b>	<b>2 798 267</b>
<b>United States fuel - Carburant des États-Unis:</b>							
Gasoline - Essence	349 566	47	...	150 546	100	...	...
Diesel	43 661 548	7 452 447	931 808	10 699 427	13 700 960	810 000	...
Propane	56 000	...	...	...	...	...	...
<b>Total</b>	<b>44 067 114</b>	<b>7 452 494</b>	<b>931 808</b>	<b>10 849 973</b>	<b>13 701 060</b>	<b>810 000</b>	<b>...</b>
Dollars							
<b>Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)</b>	<b>299,188,896</b>	<b>62,557,082</b>	<b>24,263,646</b>	<b>102,368,429</b>	<b>76,621,636</b>	<b>2,283,534</b>	<b>1,209,003</b>

## FUEL

At the national level, a comparison of fuel statistics do not show much change in fuel consumption or cost between 1986 and 1987. In 1987, carriers consumed 52.2 litres per 100 km compared to 52.7 litres per 100 km in 1986. The average price paid for fuel in 1987 was 41.1 cents per litre compared to 41.7 cents per litre in 1986.

Consumption of diesel increased from 92.5% to 93.9% of total fuel consumed in 1987. Only 5.0% of the total fuel purchased was purchased in the United States, consisting mainly of diesel.

The cost per litre was the highest in Newfoundland costing 52.2 cents per litre and lowest in the Yukon at 34.0 cents per litre. Likewise fuel consumption ranged from a high of 54.9 litres per 100 km in the Yukon to a low of 48.8 litres per 100 km in Prince Edward Island and the Northwest Territories.

During the last five years, the share of fuel in the total operating expenses has declined from 11.0% in 1983 to 9.1% in 1987 (Figure 2.24). This decline is associated with the increasing use of broker services, the fuel cost of which is not reflected in the statistics of Figure 2.24.

## CARBURANT

Entre 1986 et 1987, au niveau national, on a constaté peu de changement au niveau de la consommation ou du coût du carburant. En 1987, les transporteurs ont consommé 52.2 litres par 100 kilomètres comparativement à 52.7 litres en 1986. Le prix moyen payé pour le carburant en 1987 était de 41.1 cents par litre comparativement à 41.7 cents par litre en 1986.

La consommation de diesel a augmenté, passant de 92.5% à 93.9% du carburant total consommé en 1987. Seulement 5% du carburant total a été acheté aux États-Unis, et il s'agissait surtout de diesel.

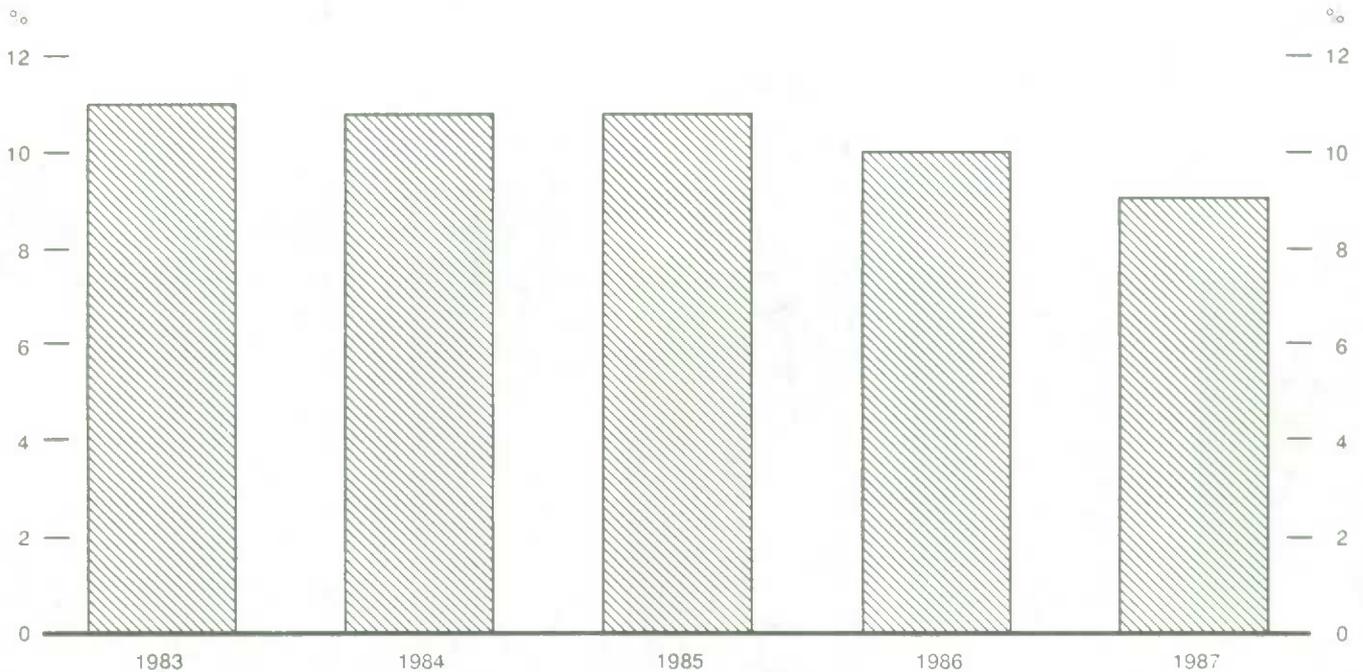
Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont payé le prix le plus élevé par litre (52.2 cents) et les transporteurs du Yukon, le prix le moins élevé (34.0 cents). Les transporteurs domiciliés au Yukon ont enregistré une consommation de carburant très élevée, soit 54.9 litres par 100 kilomètres, tandis que les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest ont enregistré une consommation peu élevée, soit 48.8 litres par 100 kilomètres.

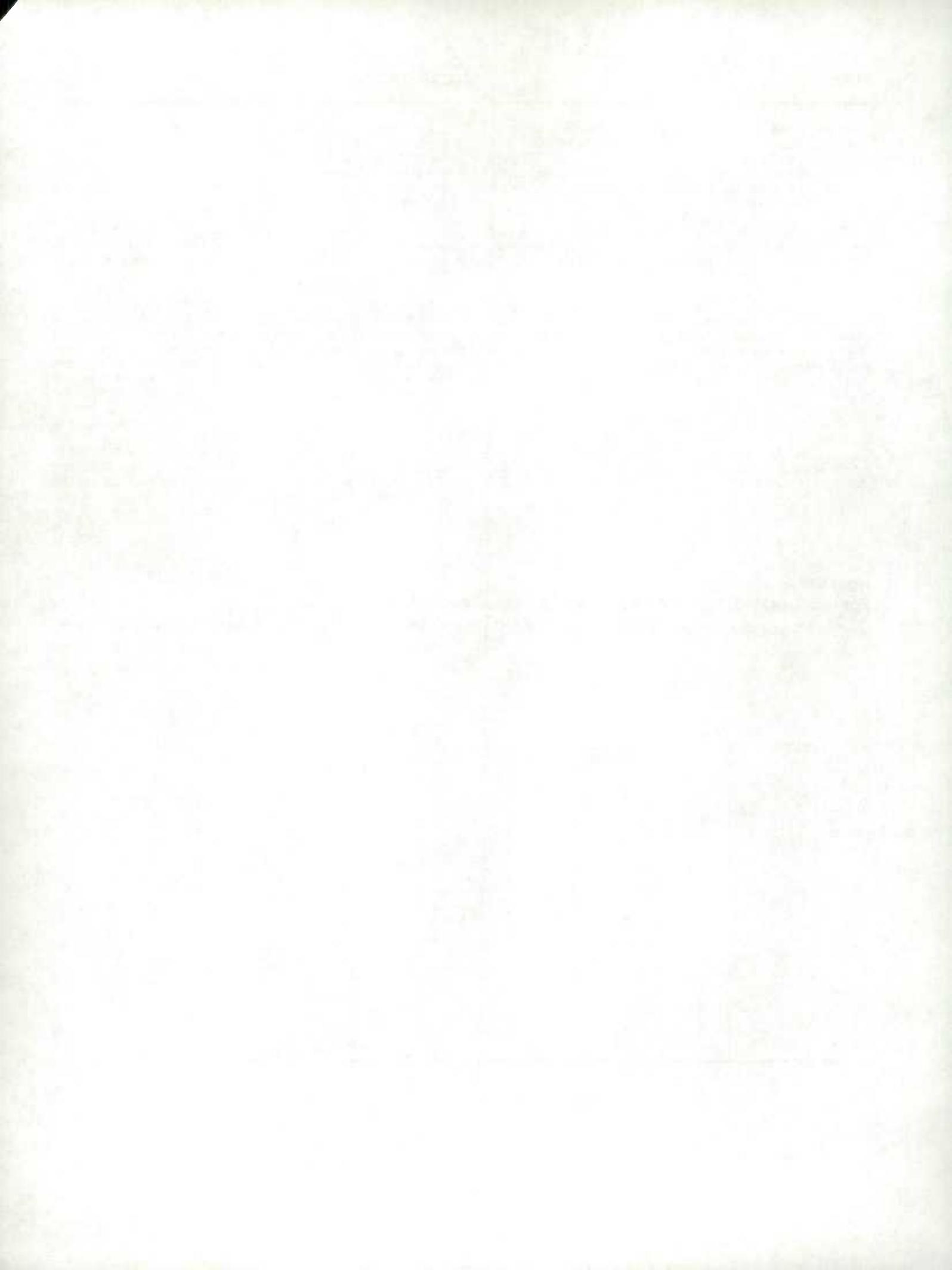
Au cours des cinq dernières années, la proportion des dépenses totales d'exploitation consacrée au carburant a diminué pour passer de 11.0% en 1983 à 9.1% en 1987 (figure 2.24). Cette diminution est attribuable à l'accroissement de l'utilisation des chauffeurs contractants; par ailleurs, le coût du carburant à ce titre n'apparaît pas dans les données de la figure 2.24.

Figure 2.24

For-hire Trucking, 1983-1987: Fuel Cost as a percentage of Total Expenses

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Coût du carburant en proportion des dépenses totales





## CHAPTER 3

# MOTOR CARRIERS FREIGHT QUARTERLY TRUCKING SURVEY, 1988

## INTRODUCTION

---

The purpose of this survey is to present provincial and territorial estimates of key economic variables pertaining to the for-hire trucking industry on a quarterly basis.

The data are derived from the Quarterly Trucking Survey, a new initiative undertaken by Statistics Canada in 1988. The purpose of the survey is to provide industry analysts with timely data on the economic performance of the segment of the for-hire trucking industry earning \$250,000 or more annually.

A complete description of the Quarterly Trucking Survey, including the sample design, collection and estimation are explained in the Surface and Marine Transport Service Bulletin, Catalogue Number 50-002. Detailed tabulations are published only in that publication.

## SUMMARY OF FINDINGS

---

Operating revenues for 1988 totalled \$9.15 billion, of which revenues from domestic movements accounted for 83.0%. Operating expenses totalled \$8.79 billion, resulting in an operating ratio of 0.96.

Salaries and wages accounted for 31.8% of operating expenses in 1988, fuel for company drivers 8.5%, payments to brokers 20.9% and other purchased transportation expenses 6.7%.

Carriers domiciled in Nova Scotia, Quebec and Saskatchewan had the lowest operating ratios, whereas carriers domiciled in Ontario and the Yukon had the highest ratios.

The third quarter of 1988 was the most active quarter, accounting for 25.8% of the annual total revenue figure. The first quarter accounted for 24.7%, the second quarter 24.4% and the last quarter 25.1%.

The third quarter of 1988 accounted for 25.8% of the annual domestic revenue figure, 29.3% of international revenue from movements into Canada and 33.5% of international revenue from movements out of Canada.

Ontario domiciled carriers accounted for 42.3% of total operating revenues, followed by Quebec domiciled carriers at 19.9% and Alberta domiciled carriers at 13.3%.

Ontario domiciled carriers accounted for 39.1% of total domestic revenues, 65.9% of international revenue from movements into Canada and 51.5% of international revenue from movements out of Canada.

The largest change in total operating revenue occurred from the second to third quarter, when the total revenue increased \$259.3 million, or 11.8%. Revenues earned by Ontario domiciled carriers increased \$183.4 million during this period: a \$107.7 million increase in domestic revenues and a \$75.8 million increase in international revenues.

## CHAPITRE 3

# ENQUÊTE TRIMESTRIELLE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES, 1988

## INTRODUCTION

---

La présente enquête a pour objet de produire, à tous les trimestres, des estimations provinciales et territoriales des principales variables économiques concernant le camionnage pour compte d'autrui.

Les données sont tirées de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, une nouvelle initiative de Statistique Canada en 1988. Le but de cette enquête est de fournir aux analystes de l'industrie des données plus actuelles sur la performance économique des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation s'élevaient annuellement à \$250,000 ou plus au cours de l'année.

Vous trouverez la description complète de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, y compris le plan d'échantillonnage, la collecte des données et l'estimation dans le Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime (n° 50-002 au catalogue). Les totalisations détaillées ne sont publiées que dans cette publication.

## RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

---

En 1988, les recettes d'exploitation se sont chiffrées à \$9.15 milliards, 83.0% provenant des mouvements intérieurs. Les dépenses d'exploitation ont totalisé \$8.79 milliards, avec un ratio d'exploitation de 0.96.

Les traitements et les salaires ont compte pour 31.8% des dépenses d'exploitation en 1988, le carburant utilisé par les chauffeurs de l'entreprise, 8.5%, les versements aux chauffeurs contractants, 20.9%, et les autres achats liés au transport, 6.7%.

Les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Ecosse, au Québec, et en Saskatchewan ont eu le ratio d'exploitation le moins élevé, et les transporteurs domiciliés en Ontario et au Yukon, le ratio le plus élevé.

Le troisième trimestre de 1988 a connu le plus d'activité, représentant 25.8% du total des recettes annuelles. Le premier trimestre a représenté 24.7% des recettes, le deuxième 24.4%, et le quatrième 25.1%.

Au cours du troisième trimestre de 1988, les recettes intérieures ont compté pour 25.8% des recettes totales, 29.3% des recettes des mouvements internationaux vers le Canada et 33.5% des recettes des mouvements internationaux à partir du Canada.

Les transporteurs domiciliés en Ontario ont généré 42.3% du total des recettes d'exploitation, ceux du Québec 19.9% et ceux de l'Alberta 13.3%.

Les entreprises domiciliées en Ontario ont représenté 39.1% du total des recettes intérieures, 65.9% des recettes des mouvements internationaux vers le Canada et 51.5% des recettes des mouvements internationaux à partir du Canada.

La plus forte variation dans les recettes totales d'exploitation est survenue entre le deuxième et le troisième trimestre, alors que les recettes totales ont augmenté de \$259.3 millions ou 11.8%. Les recettes des transporteurs domiciliés en Ontario ont augmenté de \$183.4 millions au cours de cette période. On a noté également une hausse de \$107.7 millions au titre des recettes intérieures, et de \$75.8 millions au titre des recettes des mouvements internationaux.

Figure 3.1

**Motor Carrier Freight Quarterly Trucking Survey, Operating Expenses, 1988, Preliminary**  
**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, dépenses d'exploitation, 1988, données provisoires**

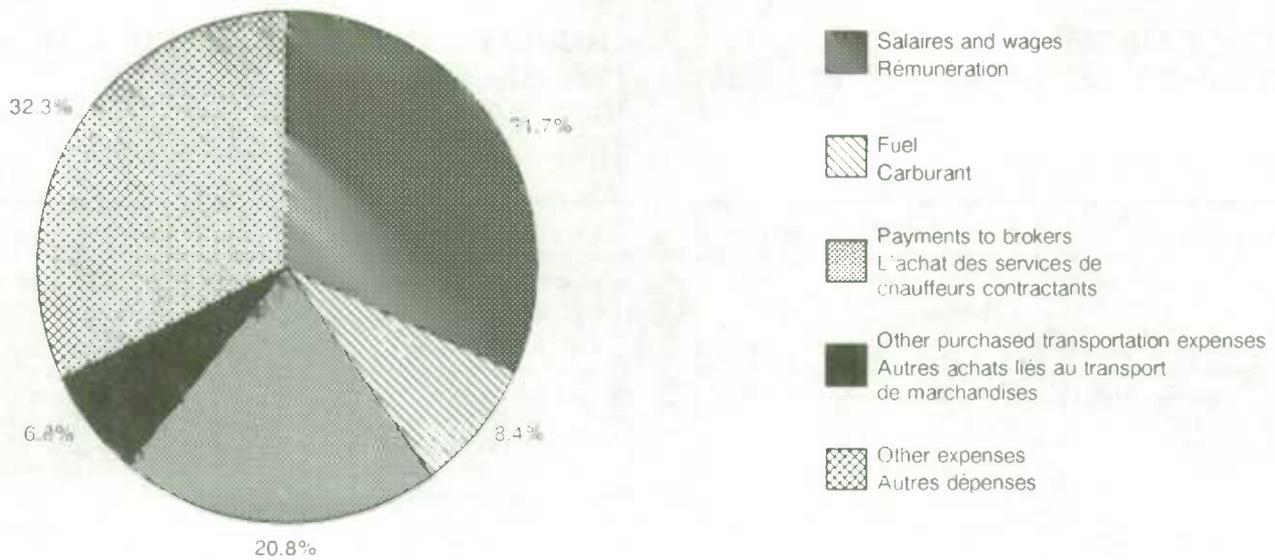


Figure 3.2

**Motor Carrier Freight Quarterly Trucking Survey, Operating Ratio by Province or Territory of Domicile, 1988, Preliminary**  
**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, ratio d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile, 1988, données provisoires**

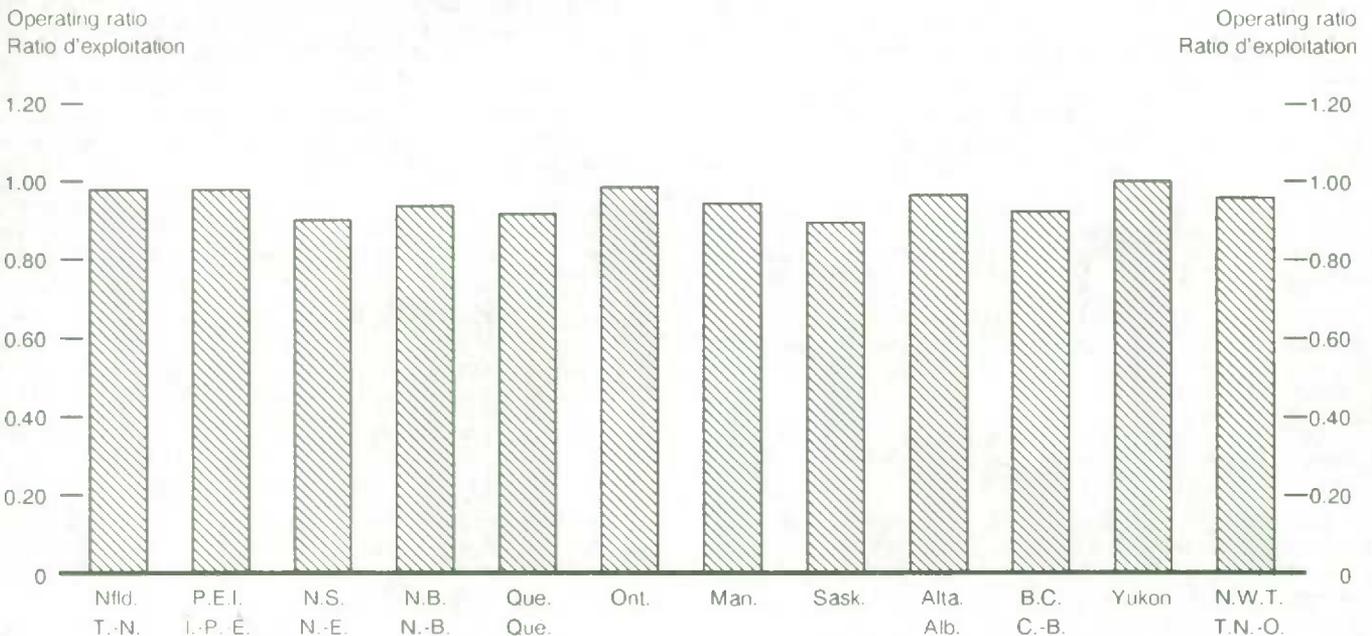


Figure 3.3

**Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, Summary Tabulations, 1988, preliminary.****Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, totalisations sommaires, 1988, données provisoires.**

	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter <sup>P</sup>	Year to Date <sup>P</sup>
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre <sup>P</sup>	Total cumulé de l'année <sup>P</sup>
	Number - Nombre				
Number of Carriers Sampled - Nombre de transporteurs échantillonnés	458	458	458	388	...
Number of Carriers - Nombre de transporteurs	3,266	3,266	3,266	3,266	3,266
	\$ Millions				
<b>Operating Revenues - Recettes d'exploitation</b>					
Domestic movements - Mouvements intérieurs	1,876.3	1,852.2	1,956.5	1,907.9	7,592.9
International movements - Mouvements internationaux					
into Canada - vers le Canada	165.2	164.0	198.6	149.2	677.0
out of Canada - à partir du Canada	171.9	174.4	294.7	238.8	879.8
<b>Total Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>2,212.3</b>	<b>2,190.5</b>	<b>2,449.8</b>	<b>2,295.9</b>	<b>9,148.5</b>
<b>Operating Expenses - Dépenses d'exploitation</b>					
Salaries and wages (including benefits) - Rémunération (y compris les avantages sociaux)	677.7	644.9	721.8	749.8	2,794.2
Fuel expenses (excluding fuel used by broker operators) - Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	199.7	172.7	177.3	196.4	746.1
Broker operator expenses - Dépenses des chauffeurs contractants	436.8	458.3	503.4	434.2	1,832.7
Other purchased transportation expenses - Autres achats liés au transport de marchandises	128.2	172.1	146.4	145.7	592.4
Other expenses (including fuel supplied to broker operators) - Autres dépenses (y compris le carburant fourni aux chauffeurs contractants)	689.5	688.2	771.9	673.1	2,822.7
<b>Total Operating Expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>2,131.8</b>	<b>2,136.3</b>	<b>2,320.8</b>	<b>2,199.1</b>	<b>8,788.0</b>
	Millions Km.				
<b>Distance Travelled - Distance parcourue</b>					
by Company employees - par les employés de la société	883.7	806.9	1,028.1	967.4	3,686.1
by Broker operators - par les chauffeurs contractants	537.0	581.6	786.3	639.1	2,544.0
<b>Total Distance Travelled - Total, distance parcourue</b>	<b>1 420.7</b>	<b>1 388.5</b>	<b>1,814.4</b>	<b>1 606.5</b>	<b>6,230.1</b>
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.96	0.98	0.95	0.96	0.96

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding. - Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier. - Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autre matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Figure 3.4

**Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, Revenues and Expenses by Province and Territory of Domicile, 1988, preliminary**

No.	Province or Territory of Domicile		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
\$ Millions – Millions \$								
Operating Revenues								
1	Domestic movements	Quarter 1	14.0	8.4	30.5	46.3	381.1	739.9
2		Quarter 2	16.1	9.1	31.1	48.9	409.5	676.5
3		Quarter 3	15.1	9.2	39.6	55.9	402.1	784.2
4		Quarter 4 <sup>P</sup>	18.9	10.0	43.6	57.1	406.1	768.3
5		<b>Total</b>	<b>64.1</b>	<b>36.7</b>	<b>144.8</b>	<b>208.2</b>	<b>1,598.8</b>	<b>2,968.9</b>
International movements								
6	Into Canada	Quarter 1	0.3	0.1	0.3	2.2	16.7	113.6
7		Quarter 2	0.4	0.1	0.3	2.0	19.1	107.4
8		Quarter 3	0.2	0.4	0.5	1.8	24.2	130.5
9		Quarter 4 <sup>P</sup>	0.2	--	0.5	2.6	17.4	94.9
10		<b>Total</b>	<b>1.1</b>	<b>0.6</b>	<b>1.6</b>	<b>8.6</b>	<b>77.4</b>	<b>446.4</b>
International movements								
11	Out of Canada	Quarter 1	0.6	0.3	2.0	3.1	28.9	105.3
12		Quarter 2	0.6	0.3	2.0	4.4	19.9	109.4
13		Quarter 3	4.2	0.5	1.8	7.1	32.5	162.1
14		Quarter 4 <sup>P</sup>	3.8	0.3	6.9	7.6	58.7	76.1
15		<b>Total</b>	<b>9.2</b>	<b>1.4</b>	<b>12.7</b>	<b>22.2</b>	<b>140.0</b>	<b>452.9</b>
16	Total Operating Revenues	Quarter 1	14.8	8.8	32.7	51.7	426.7	958.8
17		Quarter 2	17.2	9.5	33.4	55.4	448.4	893.3
18		Quarter 3	19.5	10.1	41.9	64.9	458.8	1,076.7
19		Quarter 4 <sup>P</sup>	22.9	10.3	51.0	67.2	482.2	939.3
20		<b>Total</b>	<b>74.4</b>	<b>38.7</b>	<b>159.0</b>	<b>239.2</b>	<b>1,816.1</b>	<b>3,868.1</b>
21	Total Operating Expenses	Quarter 1	15.7	8.8	31.9	47.7	400.6	920.4
22		Quarter 2	17.9	9.1	30.7	54.6	395.4	950.7
23		Quarter 3	18.0	10.1	36.6	57.3	433.8	1,034.6
24		Quarter 4 <sup>P</sup>	21.3	10.0	45.4	66.3	449.1	907.0
25		<b>Total</b>	<b>72.9</b>	<b>38.0</b>	<b>144.6</b>	<b>225.9</b>	<b>1,678.9</b>	<b>3,812.7</b>
26	Operating Ratio	Quarter 1	1.06	1.00	0.98	0.92	0.94	0.96
27		Quarter 2	1.04	0.96	0.92	0.99	0.88	1.06
28		Quarter 3	0.92	1.00	0.87	0.88	0.95	0.96
29		Quarter 4 <sup>P</sup>	0.93	0.97	0.89	0.99	0.93	0.97
30		<b>Total</b>	<b>0.98</b>	<b>0.98</b>	<b>0.91</b>	<b>0.94</b>	<b>0.92</b>	<b>0.99</b>

**Note:** Components may not add up to totals due to rounding.

Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Figure 3.4

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, recettes et dépenses selon la province ou le territoire de domicile, 1988, données provisoires**

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total		Province ou territoire de domicile	N°
\$ Millions - Millions \$									
Recettes d'exploitation									
156.3	51.9	267.9	172.0	1.0	7.0	1,876.3	Trimestre 1	Mouvements intérieurs	1
153.4	52.0	276.6	170.7	1.3	6.9	1,852.2	Trimestre 2		2
155.5	56.5	270.7	160.9	1.4	5.6	1,956.5	Trimestre 3		3
162.3	52.3	245.0	140.3	0.5	3.5	1,907.9	Trimestre 4 <sup>P</sup>		4
<b>627.5</b>	<b>212.7</b>	<b>1,060.2</b>	<b>643.9</b>	<b>4.2</b>	<b>23.0</b>	<b>7,592.9</b>	<b>Total</b>		5
Mouvements internationaux									
11.0	1.9	9.6	9.5	0.0	0.0	165.2	Trimestre 1	vers le Canada	6
12.9	2.2	12.1	7.3	0.0	0.0	164.0	Trimestre 2		7
15.5	2.8	12.9	9.7	--	0.0	198.6	Trimestre 3		8
9.7	3.1	14.3	6.5	0.0	0.0	149.2	Trimestre 4 <sup>P</sup>		9
<b>49.1</b>	<b>10.0</b>	<b>48.9</b>	<b>33.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>677.0</b>	<b>Total</b>		10
Mouvements internationaux									
8.7	2.5	10.7	10.0	--	--	171.9	Trimestre 1	à partir du Canada	11
12.1	3.4	12.3	9.9	--	--	174.4	Trimestre 2		12
11.2	5.4	39.2	27.8	0.6	2.3	294.7	Trimestre 3		13
9.1	3.1	43.7	27.0	0.5	2.0	238.8	Trimestre 4 <sup>P</sup>		14
<b>41.1</b>	<b>14.4</b>	<b>105.9</b>	<b>74.7</b>	<b>1.1</b>	<b>4.3</b>	<b>879.8</b>	<b>Total</b>		15
176.0	56.2	288.1	191.5	1.1	7.0	2,212.3	Trimestre 1	Total, recettes d'exploitation	16
178.5	57.6	301.0	187.9	1.3	6.9	2,190.5	Trimestre 2		17
182.2	64.7	322.8	198.4	2.0	7.8	2,449.8	Trimestre 3		18
181.1	58.4	303.1	173.9	1.0	5.5	2,295.9	Trimestre 4 <sup>P</sup>		19
<b>717.8</b>	<b>236.9</b>	<b>1,215.0</b>	<b>751.7</b>	<b>5.4</b>	<b>27.2</b>	<b>9,148.5</b>	<b>Total</b>		20
167.7	49.7	296.2	185.0	1.2	7.0	2,131.8	Trimestre 1	Total, dépenses d'exploitation	21
172.8	51.6	282.2	163.6	1.3	6.5	2,136.3	Trimestre 2		22
171.7	58.6	307.9	183.0	1.8	7.2	2,320.8	Trimestre 3		23
170.3	52.5	298.7	171.9	1.1	5.5	2,199.1	Trimestre 4 <sup>P</sup>		24
<b>682.5</b>	<b>212.4</b>	<b>1,185.0</b>	<b>703.5</b>	<b>5.4</b>	<b>26.2</b>	<b>8,788.0</b>	<b>Total</b>		25
0.95	0.88	1.03	0.97	1.11	1.00	0.96	Trimestre 1	Ratio d'exploitation	26
0.97	0.90	0.94	0.87	1.00	0.94	0.98	Trimestre 2		27
0.94	0.91	0.95	0.92	0.90	0.92	0.95	Trimestre 3		28
0.94	0.90	0.99	0.99	1.10	1.00	0.96	Trimestre 4 <sup>P</sup>		29
<b>0.95</b>	<b>0.90</b>	<b>0.98</b>	<b>0.94</b>	<b>1.00</b>	<b>0.96</b>	<b>0.96</b>	<b>Total</b>		30

**Nota:** Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autre matériel semblable appartenant à des transporteurs.



## CHAPTER 4

# FOR-HIRE TRUCKING: DOMESTIC TRAFFIC

## INTRODUCTION

---

This section of the publication pertains strictly to the domestic intercity movement of goods and products within Canada. The results presented here are based on the 1987 For-Hire Trucking Survey, commonly known as the Trucking Origin-Destination Survey. Statistics dealing with intercity commodity shipments between Canada and the United States are discussed in section 5 of this publication.

### Objective of the Survey

The objective of the For-Hire Trucking Survey is to measure the output of the intercity for-hire trucking industry, in order to produce reliable estimates of revenues, tonnes and tonne-kilometres for commodity movements within and between provinces, territories and major cities. Ratios, such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment are also derived from the estimates.

### Universe

The universe of the For-Hire Trucking Survey is derived from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. Carriers with intercity trucking revenues of \$100,000 or more are selected and divided into one of three revenue classes. Each of these classes is based on annual intercity revenues as shown below, with intercity being defined as a distance travelled of 25 kilometres or more.

- Class I:** carriers with annual intercity revenues of \$4 million and over.
- Class II:** carriers with annual intercity revenues between \$500,000 and \$3,999,999.
- Class III:** carriers with annual intercity revenues between \$100,000 and \$499,999.

The units selected for the universe are further stratified according to type of operation and area of operation to create a survey frame. A survey sample is drawn from the frame and for the Class I and Class II firms chosen, a systematic sample of shipping documents is carried out. The following information is collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the weight and the transportation revenue earned. For the Class III carriers selected, a general description of each firm's shipments and of the routes travelled is obtained.

For further information describing the For-Hire Trucking Survey, methodology and the reliability of the estimates, please refer to the section titled, **Methods, Data Quality and Limitations** of this publication.

## CHAPITRE 4

# CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: TRAFIC INTERIEUR

## INTRODUCTION

---

La présente section porte uniquement sur le transport interurbain intérieur de biens et de produits. Les résultats présentés ici proviennent de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui de 1987, mieux connue sous le nom d'enquête sur le camionnage (origine-destination). La section 5 de la présente publication présente les résultats concernant les expéditions interurbaines de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

### Objectif de l'enquête

L'enquête vise à évaluer l'activité du secteur du camionnage interurbain pour compte d'autrui en vue d'établir des estimations fiables selon les recettes, les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres parcourues, pour les mouvements de marchandises entre les provinces, les territoires et les grandes villes, ainsi qu'à l'intérieur. 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.

### Univers

L'univers de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est tiré de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement. Les entreprises dont les recettes de transport interurbain sont de \$100,000 ou plus ont été sélectionnées et réparties, selon les recettes totales annuelles, en trois catégories. Le transport interurbain correspond au déplacement de marchandises sur une distance de 25 kilomètres ou plus.

- Catégorie I:** comprend les transporteurs dont les recettes totales au chapitre du transport interurbain totalisent \$4 millions et plus.
- Catégorie II:** comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au chapitre du transport interurbain sont comprises entre \$500,000 et \$3,999,999.
- Catégorie III:** comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au chapitre du transport interurbain sont comprises entre \$100,000 et \$499,999.

L'univers des transporteurs pour compte d'autrui a été stratifié, selon le genre d'activité et le secteur d'exploitation du transporteur, pour permettre la création d'une base de sondage. Un échantillon est tiré de la base de sondage, et pour les entreprises de catégories I et II choisies, un échantillon systématique de documents d'expédition est sélectionné. On recueille alors les renseignements suivants: l'origine et la destination de l'expédition, une description du ou des produits transportés, le poids et les recettes provenant du transport. Pour les transporteurs de la catégorie III participant à l'enquête, on a obtenu une description générale des expéditions ainsi que des itinéraires suivis par l'entreprise.

D'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, aux méthodes et à la fiabilité des estimations se trouvent à la section intitulée **Méthodes, qualité et limites des données de la présente publication**.

## SUMMARY OF FINDINGS

The following highlights refer to Figure 4.1.

- In 1987, carriers involved in domestic intercity trucking activity earned revenues of just over \$5.3 billion, an increase of 4.8% from revenues reported in 1986.
- Over the period, 1984 to 1987, intercity trucking revenues have steadily grown from \$4.4 billion to \$5.3 billion.
- The total tonnage of commodities transported in 1987 increased by 9.4% from 1986. This increase in tonnage was the second largest in both real and percentage terms in the last 4 years.
- Conversely, the number of shipments carried (30.8 million) decreased by 4.5% from the level of 1986. From 1982 to 1984 there was a downward trend in shipments transported. However, this trend reversed, beginning in 1985 and continuing in 1986 and 1987.

Figure 4.1

### For-hire Trucking, 1984 to 1987: Selected Estimates, Class I, II and III Carriers

### Camionnage pour compte d'autrui, 1984 à 1987: Certaines estimations pour les transporteurs des catégories I, II et III

		1984	1985	1986	1987
Revenues - Recettes	\$000	4,385,905	4,792,849	5,060,923	5,301,355
Tonnes - Tonnes	'000	162 039	160 863	187 196	204 835
Shipments - Livraisons	No	29,814,532	30,989,174	32,208,414	30,766,810
Revenue / tonne <sup>1</sup> - Recettes / tonne <sup>1</sup>	\$	650	833	691	688
Revenue / shipment <sup>1</sup> - Recettes / Livraison <sup>1</sup>	\$	150	154	157	172
Weight / shipment <sup>1</sup> - Poids / Livraison <sup>1</sup>	kg	5 552	5 191	5 812	6 658

<sup>1</sup> For an explanation of the methods used in calculating these ratios see *Methods, Data Quality and Limitations* section.

<sup>1</sup> La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section *Méthodes, qualité et limites des données*.

The following two points refer to Figure 4.2.

- Ontario was the major originating region for domestic trucking activity. It represented over 37% of the industry revenues, tonnage and shipments. This was down from 1984, when Ontario was responsible for originating over 39% of all domestic activity. The Atlantic provinces and British Columbia on the other hand, have increased their percentages of domestic activity since 1984, while Quebec and Manitoba, Saskatchewan and Alberta have remained fairly constant.
- The number of shipments by region has remained relatively constant over the last 4 years, but over the same period, the tonnage for these shipments has shown a steady growth trend, resulting in an average increase of 6.7% in the size of shipments between 1984 and 1987.

The remaining highlights refer to Figures 4.3, 4.4 and 4.5.

- In 1987, intraprovincial/territorial traffic remained the dominant type of truck transport representing 58% of total traffic in terms of revenue, 86% in terms of tonnage and 71% in terms of shipments.
- Ontario, Quebec, British Columbia and Alberta accounted for the major portion of intraprovincial traffic in Canada. The four provinces were responsible for 87% of the total intraprovincial revenues and 86% of the shipments and tonnage.

## RÉSUMÉ DES RESULTATS

Les résultats suivants renvoient à la figure 4.1.

- En 1987, les transporteurs routiers interurbains canadiens ont tiré des recettes d'un peu plus de \$5.3 milliards, en hausse de 4.8% par rapport à 1986.
- Au cours de la période 1984-1987, les recettes des transporteurs interurbains ont continué d'augmenter pour passer de \$4.4 milliards à \$5.3 milliards.
- Le tonnage total des marchandises transportées en 1987 a augmenté de 9.4% par rapport à 1986. Il s'agit là de la deuxième plus forte augmentation, en chiffres absolus et en pourcentage, des quatre dernières années.
- Le nombre d'expéditions (30.8 millions) a cependant diminué de 4.5% par rapport à 1986. Il a été en baisse de 1982 à 1984, mais cette tendance s'est renversée à partir de 1985 pour se poursuivre en 1986 et 1987.

Les deux observations qui suivent renvoient à la figure 4.2.

- L'Ontario était la principale région d'origine sur le plan du transport intérieur, avec plus de 37% des recettes du secteur, du tonnage et des expéditions. Il s'agit là d'une baisse par rapport à 1984, alors que l'Ontario comptait pour plus de 39% du transport intérieur. Par contre, la part de l'activité intérieure des provinces de l'Atlantique et de la Colombie-Britannique a augmenté depuis 1984, tandis que celle du Québec, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta est demeurée relativement stable.
- Le nombre d'expéditions par région est resté relativement constant au cours des quatre dernières années, mais le tonnage de ces expéditions a constamment augmenté au cours de la même période, ce qui a amené une augmentation moyenne de 6.7% de la taille des expéditions entre 1984 et 1987.

Les autres faits saillants énoncés ci-après renvoient aux figures 4.3, 4.4 et 4.5.

- En 1987, le trafic intraprovincial et intraterritorial dominait toujours les activités de camionnage, représentant 58% des recettes totales, 86% du tonnage total et 71% du nombre d'expéditions.
- L'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta détenaient la plus grande part du trafic intraprovincial au Canada. Ces quatre provinces comptent pour 87% des recettes totales du camionnage intraprovincial et 86% des expéditions et du tonnage.

Figure 4.2

For-hire Trucking, 1984-1987: Selected Estimates by Originating Region, Class I, II and III Carriers  
 Camionnage pour compte d'autrui, 1984-1987: Certaines estimations selon la région d'origine, pour les transporteurs des catégories I, II et III

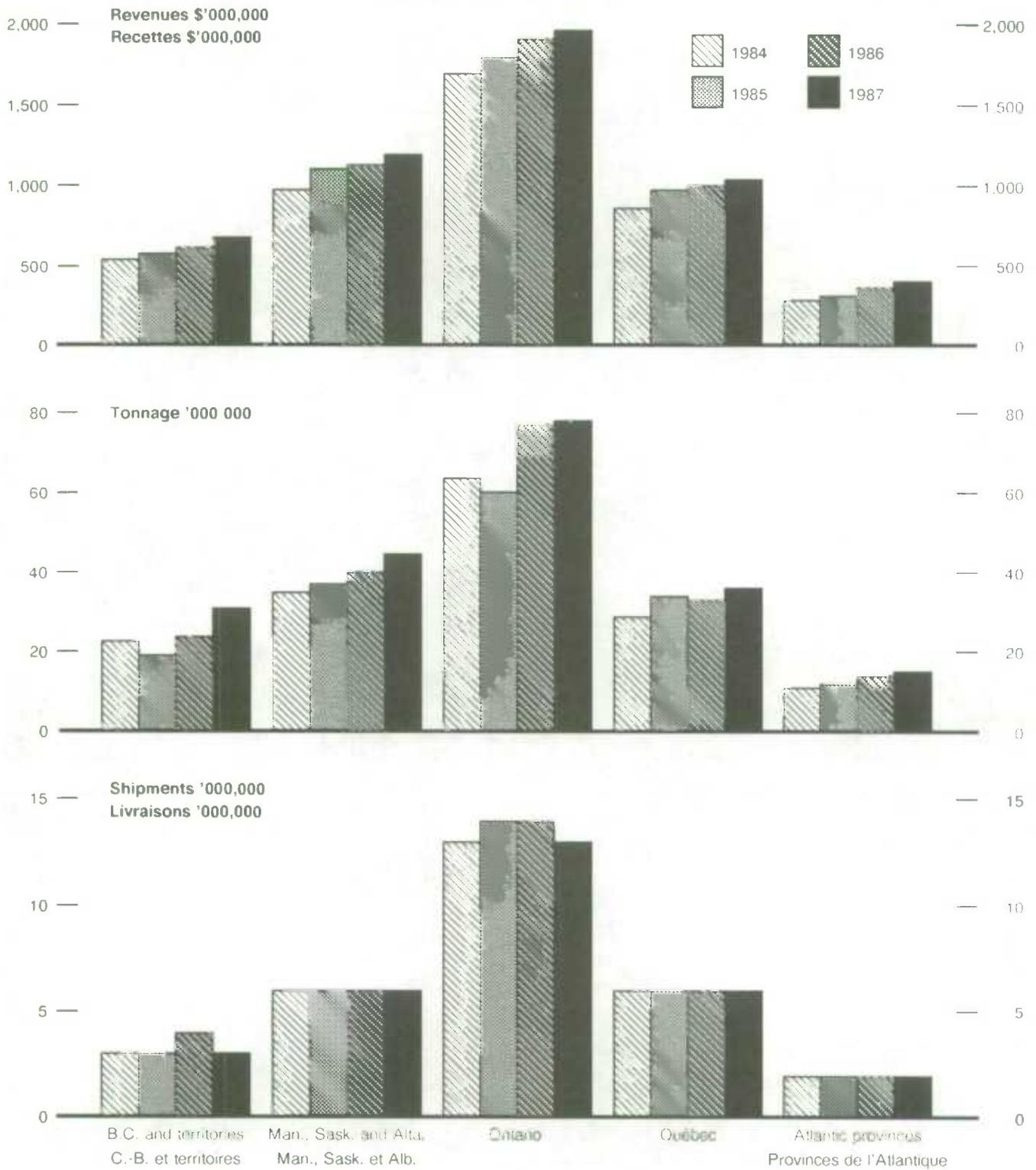


Figure 4.3

**For-hire Trucking, 1987: 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 Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons 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.			
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.	
Origin - Origine								
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	42,549	138	5,913	2,203	1,574	2,520	
C.V. <sup>2</sup>		7.94	48.61	12.69	26.87	14.52	16.73	
Tonnes	'000	1 375	1	109	30	19	16	
C.V.		7.78	75.17	12.70	29.11	16.92	30.02	
Number of shipments - Nombre de livraisons		248,781	400	8,724	5,234	4,568	8,469	
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	1,205	2,179	2,263	2,157	3,236	4,769	
C.V.		17.08	9.08	19.20	17.10	18.10	20.18	
Tonnes	'000	12	184	74	87	59	58	
C.V.		17.70	12.27	21.81	15.47	19.41	22.09	
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,058	12,154	9,797	12,151	5,857	7,319	
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	11,830	5,212	71,973	21,279	8,441	19,306	
C.V.		13.73	10.94	3.44	7.56	12.12	8.01	
Tonnes	'000	112	157	4 468	577	123	223	
C.V.		14.91	17.62	6.27	6.14	17.91	7.95	
Number of shipments - Nombre de livraisons		25,827	44,325	613,621	179,039	31,400	50,875	
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	69	38	554	464	..	1	56,023
C.V.		55.21	71.85 <sup>1</sup>	58.95	45.10	..	..	6.51
Tonnes	'000	..	..	1	..	..	..	1 554
C.V.		47.76	64.34 <sup>1</sup>	81.58	41.18	..	..	7.06
Number of shipments - Nombre de livraisons		323	309	164	244	..	3	277,221
<b>Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	30	133	504	240	..	..	16,715
C.V.		68.53 <sup>1</sup>	52.97 <sup>1</sup>	58.70	46.68	..	..	8.11
Tonnes	'000	..	1	1	1	..	..	476
C.V.		85.72 <sup>1</sup>	57.52 <sup>1</sup>	45.19	55.02	..	..	7.37
Number of shipments - Nombre de livraisons		98	171	308	320	..	..	49,232
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Écosse</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	1,623	328	1,977	2,467	8	21	144,467
C.V.		30.91	69.10	31.55	25.25	24.70 <sup>1</sup>	58.46 <sup>1</sup>	2.74
Tonnes	'000	2	..	4	2	..	..	5 668
C.V.		35.11	54.90	37.08	24.94	11.57 <sup>1</sup>	53.41 <sup>1</sup>	5.02
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,474	824	1,733	2,470	10	11	951,609

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

Figure 4.3

**For-hire Trucking, 1987: 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 Carriers - Continued**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons 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.			
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.	
Origin - Origine								
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	13,836	6,355	38,212	94,646	12,125	22,315	
C.V. <sup>2</sup>		15.00	11.74	6.51	7.71	9.14	8.30	
Tonnes	'000	110	160	861	5 845	312	352	
C.V.		19.84	13.86	8.84	10.51	11.29	9.24	
Number of shipments - Nombre de livraisons		28,709	75,635	259,642	609,954	38,861	49,962	
<b>Québec</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	15,369	2,937	31,469	38,697	593,874	251,520	
C.V.		11.18	18.07	7.49	5.46	3.16	3.28	
Tonnes	'000	79	14	223	524	29 758	4 912	
C.V.		15.67	19.27	9.76	10.20	5.49	6.71	
Number of shipments - Nombre de livraisons		43,976	17,431	132,411	184,791	4,084,283	1,297,178	
<b>Ontario</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	21,234	5,554	56,557	50,981	254,696	1,229,279	
C.V.		11.36	17.22	5.15	5.97	2.34	1.49	
Tonnes	'000	95	29	308	315	4 584	70 911	
C.V.		15.40	26.38	7.74	8.15	4.45	4.10	
Number of shipments - Nombre de livraisons		69,106	29,417	256,107	232,633	1,390,218	9,887,115	
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	958	170	1,546	1,259	...	...	191,423
C.V.		28.70	48.49	32.78	43.33	--	--	4.87
Tonnes	'000	2	...	3	2	...	...	7 648
C.V.		53.20	33.36	53.67	61.01	--	--	8.48
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,498	221	2,106	1,329	2	5	1,067,924
<b>Québec</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	24,448	9,611	36,766	35,289	166	332	1,040,478
C.V.		7.29	10.88	6.35	6.71	49.66	55.62	2.14
Tonnes	'000	117	38	133	92	1	...	35 893
C.V.		9.92	19.97	9.85	11.63	88.90	59.20	4.67
Number of shipments - Nombre de livraisons		92,141	54,848	150,329	138,325	760	726	6,197,200
<b>Ontario</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	71,565	33,964	130,199	113,020	840	1,930	1,969,820
C.V.		4.34	5.54	3.76	4.22	35.03	28.83	1.11
Tonnes	'000	442	136	503	280	1	3	77 607
C.V.		5.71	7.66	6.19	5.44	24.41	25.61	3.77
Number of shipments - Nombre de livraisons		281,106	150,431	382,168	356,430	3,667	4,685	13,043,084

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

Figure 4.3

**For-hire Trucking, 1987: 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 Carriers - Continued**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons 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.	Qué.	Ont.	
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Origin - Origine								
<b>Manitoba</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	1,470	70	3,232	1,929	16,717	63,383	
C.V. <sup>2</sup>		36.81	43.74	24.60	23.70	10.76	4.57	
Tonnes	'000	5	...	10	5	120	990	
C.V.		65.76	40.69	38.19	26.67	13.24	3.04	
Number of shipments - Nombre de livraisons		2,930	850	5,425	4,029	46,132	290,171	
<b>Saskatchewan</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	284	265	192	932	3,025	16,965	
C.V.		69.99	62.63 <sup>1</sup>	43.12	36.27	15.69	10.00	
Tonnes	'000	1	...	...	3	18	109	
C.V.		85.47	59.17 <sup>1</sup>	65.76	42.86	16.31	11.96	
Number of shipments - Nombre de livraisons		674	104	1,166	929	6,792	32,312	
<b>Alberta</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	1,853	116	1,866	1,737	20,965	60,426	
C.V.		39.49	31.79	26.63	26.71	7.69	5.39	
Tonnes	'000	5	...	6	6	119	341	
C.V.		46.57	42.38	26.26	26.10	10.03	7.43	
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,123	144	2,586	2,045	32,986	111,817	
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total
<b>Manitoba</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	83,150	41,000	33,863	21,947	152	505	267,418
C.V.		3.00	3.83	5.30	6.48	45.07	42.80	1.93
Tonnes	'000	5 686	654	344	117	...	1	7 932
C.V.		3.58	4.53	7.74	7.78	40.70	41.44	2.65
Number of shipments - Nombre de livraisons		663,619	260,515	130,811	58,887	710	924	1,465,004
<b>Saskatchewan</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	19,305	92,587	35,191	10,462	593	61	179,864
C.V.		6.41	3.62	5.05	13.63	71.92 <sup>1</sup>	32.46	2.83
Tonnes	'000	649	6 512	1,065	123	1	...	8 479
C.V.		7.38	5.73	6.08	9.06	76.35 <sup>1</sup>	34.91	4.68
Number of shipments - Nombre de livraisons		71,850	739,790	103,568	18,624	529	425	976,762
<b>Alberta</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	33,745	58,853	421,454	121,644	7,189	19,440	749,290
C.V.		5.29	3.63	3.36	3.31	14.52	9.02	2.15
Tonnes	'000	690	1 440	23 692	2 152	33	104	28 587
C.V.		10.36	9.06	5.50	6.46	23.43	15.92	4.67
Number of shipments - Nombre de livraisons		100,243	260,205	2,410,898	491,007	25,360	60,141	3,498,555

See footnote(s) at end of table  
Voir note(s) à la fin du tableau

Figure 4.3

**For-hire Trucking, 1987: 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 Carriers - Concluded**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons 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.	Qué.	Ont.	
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Origin - Origine								
<b>British Columbia - Colombie-Britannique</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	692	42	3,097	719	21,743	52,202	
C.V. <sup>2</sup>		53.19	20.34	20.99	16.66	7.89	5.26	
Tonnes	'000	2	...	5	1	60	167	
C.V.		62.06	38.81	28.62	11.41	12.45	8.23	
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,161	528	4,346	3,312	50,723	135,487	
<b>Yukon</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	..	20	239	2	..	427	
C.V.		..	99.49 <sup>1</sup>	96.93 <sup>1</sup>	55.30 <sup>1</sup>	..	74.05 <sup>1</sup>	
Tonnes	'000	..	..	..	..	..	..	
C.V.		..	99.49 <sup>1</sup>	96.70 <sup>1</sup>	69.12 <sup>1</sup>	..	79.44 <sup>1</sup>	
Number of shipments - Nombre de livraisons		..	98	38	4	..	509	
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	..	..	291	..	15	206	
C.V.		..	..	69.77 <sup>1</sup>	..	62.30 <sup>1</sup>	54.23 <sup>1</sup>	
Tonnes	'000	..	..	..	..	..	..	
C.V.		..	..	64.30 <sup>1</sup>	..	38.97 <sup>1</sup>	47.20 <sup>1</sup>	
Number of shipments - Nombre de livraisons		..	..	104	..	10	195	
<b>Total</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	110,323	22,890	215,305	215,283	936,409	1,723,318	
C.V.		5.91	6.48	2.39	4.10	2.16	1.20	
Tonnes	'000	1 797	547	6 066	7 393	35 171	78 080	
C.V.		6.99	7.77	4.75	8.43	4.70	3.74	
Number of shipments - Nombre de livraisons		423,345	181,086	1,293,966	1,234,121	5,691,831	11,871,409	
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total
<b>British Columbia - Colombie-Britannique</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	24,484	20,995	107,610	425,894	11,567	1,399	670,444
C.V.		6.21	6.34	4.62	3.89	17.53	28.48	2.71
Tonnes	'000	225	212	2 269	27 776	64	5	30 787
C.V.		6.45	7.55	5.47	8.28	18.95	55.47	7.50
Number of shipments - Nombre de livraisons		60,324	60,052	349,609	2,477,476	21,411	3,255	3,167,684
<b>Yukon</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	24	302	545	1,820	7,549	251	11,180
C.V.		65.78 <sup>1</sup>	98.56 <sup>1</sup>	37.13 <sup>1</sup>	37.08 <sup>1</sup>	51.02	67.63 <sup>1</sup>	36.58
Tonnes	'000	..	..	6	14	162	1	184
C.V.		36.95 <sup>1</sup>	98.56 <sup>1</sup>	38.22 <sup>1</sup>	54.11 <sup>1</sup>	44.26	84.82 <sup>1</sup>	39.25
Number of shipments - Nombre de livraisons		154	35	1,917	3,445	59,122	756	66,079
<b>Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	26	263	1,683	622	51	1,057	4,214
C.V.		44.58 <sup>1</sup>	98.96 <sup>1</sup>	24.42	69.25 <sup>1</sup>	38.33 <sup>1</sup>	49.36	20.58
Tonnes	'000	..	1	9	1	..	8	20
C.V.		39.18 <sup>1</sup>	99.63 <sup>1</sup>	25.56	56.37 <sup>1</sup>	73.31 <sup>1</sup>	18.67	17.02
Number of shipments - Nombre de livraisons		207	169	3,813	621	12	1,325	6,455
<b>Total</b>								
Revenue - Recettes	\$'000	259,428	258,245	771,893	735,127	28,116	24,997	5,301,335
C.V.		2.02	2.01	2.09	2.47	17.04	8.07	.73
Tonnes	'000	7 814	8 995	28 030	30 560	260	123	204 835
C.V.		3.20	4.32	4.67	7.55	28.14	14.64	2.08
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,273,036	1,527,570	3,537,426	3,549,179	111,585	72,256	30,766,810

<sup>1</sup> Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments. - Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

<sup>2</sup> Coefficient of variation - Coefficient de variation.

Figure 4.4

## For-hire Trucking, 1987: Interprovincial Traffic, Class I, II and III Carriers

## Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Volume de transport interprovincial, pour les transporteurs des catégories I, II et III

	Revenue	% of total	Tonnes	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total		% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		No. - Nbre	
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	254,696	11.4	4 584	16.1	1,390,218	15.5
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	251,520	11.3	4 912	17.2	1,297,178	14.5
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	130,199	5.8	503	1.8	382,168	4.2
Alberta to British Columbia - de l'Alberta à la Colombie-Britannique	121,644	5.4	2 152	7.6	491,007	5.5
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	113,020	5.1	280	1.0	356,430	4.0
Other Interprovincial movements - Autres mouvements interprovinciaux	1,364,085	61.0	16 027	56.3	5,041,671	56.3
<b>Total, Interprovincial - Total, interprovincial</b>	<b>2,235,164</b>	<b>100.0</b>	<b>28 458</b>	<b>100.0</b>	<b>8,958,672</b>	<b>100.0</b>

Figure 4.5

## For-hire Trucking, 1987: Selected Statistics, Class I and II Carriers versus Class III Carriers

## Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines statistiques comparatives, transporteurs des catégories I et II et transporteurs de la catégorie III

		Class I and II	%	Class III	%	Total	%
		Catégories I et II		Catégorie III			
Revenue - Recettes	\$000	4,867,841	91.8	433,493	8.2	5,301,334	100.0
Tonnes	'000	168 757	82.4	36 078	17.6	204 835	100.0
Shipments - Livraisons	No. - Nbre	28,128,437	91.4	2,638,373	8.6	30,766,810	100.0
Revenue per tonne - Recettes par tonne	\$	727	-	285	-	-	-
Revenue per shipment - Recettes par livraison	\$	173	-	164	-	-	-
Weight per shipment - Poids par livraison	kg	6 000	-	13 674	-	-	-

- The truck transport between Ontario and Quebec represented 23% of all interprovincial revenues; 33% of the tonnage and 30% of the shipments.
- Le transport routier entre l'Ontario et le Québec a représenté 23% des recettes totales du camionnage interprovincial, 33% du tonnage et 30% des expéditions.
- The for-hire trucking industry was dominated by Class I and II firms. The Class III carriers accounted for only 8.2% of the total revenues and 8.6% of the total shipments. However, these carriers transported 17.6% of the total tonnage, indicating that they specialized in the transport of bulk commodities such as sand, gravel and timber.
- Les entreprises des catégories I et II occupaient une place prépondérante dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui. Les transporteurs de la catégorie III ne représentaient que 8.2% des recettes totales et 8.6% du nombre total d'expéditions. Cependant, ces entreprises ont transporté 17.6% du tonnage total, se spécialisant dans le transport des produits en vrac tels que le sable, le gravier et le bois d'oeuvre.
- The Class III carriers average shipment weighed 13 674 kg compared to 6 000 kg for the Class I and II carriers. Even though there was such a large difference in weight, the average revenue per shipment only ranged from \$173 for Class I and II to \$164 for Class III. This difference in weight was due to the bulky nature of the commodities primarily transported by Class III carriers.
- Le poids moyen de l'expédition des transporteurs de la catégorie III était de 13 674 kilos contre 6 000 kilos pour les transporteurs des catégories I et II. Malgré cet important écart de poids, les recettes moyennes par expédition étaient comprises entre \$173 pour les transporteurs des catégories I et II et \$164 pour les transporteurs de la catégorie III. Cet écart de poids est dû au fait que les entreprises de la catégorie III transportaient principalement des produits en vrac.

## PRINCIPAL STATISTICS – CLASS I AND II CARRIERS

Figure 4.6 shows intraprovincial estimates for revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments for Class I and II carriers. The data indicate that Ontario was the region where the majority of intercity trucking took place. In 1987, Ontario was responsible for more than two-fifths of all intraprovincial trucking activity, whether measured in revenues, tonnes, tonne-kilometres or number of shipments.

Figure 4.7 pertains to the top five interprovincial movements. It reveals that interprovincial movements for 1987 were not as concentrated as in previous years. Ontario used to be either the origin or destination of all top five interprovincial movements. In 1987, Ontario was predominant in only four of the top five, with the movement of commodities from Alberta to British Columbia being ranked fourth. The majority of interprovincial movements, however, still occurred between the provinces of Ontario and Quebec. Together, these two provinces accounted for 22% of the revenues, 33% of the tonnage and 30% of the shipments.

## PRINCIPALES STATISTIQUES – TRANSPORTEURS DES CATEGORIES 1 ET II

La figure 4.6 présente, au niveau intraprovincial, des estimations des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres et du nombre d'expéditions pour les transporteurs des catégories I et II. Les données révèlent que l'Ontario a compté pour la majorité des activités de camionnage interurbaines. En 1987, l'Ontario représentait plus des deux cinquièmes des activités de camionnage intraprovinciales, sur le plan des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres ou du nombre d'expéditions.

La figure 4.7 présente les cinq premiers mouvements interprovinciaux. Elle révèle que les mouvements interprovinciaux pour 1987 étaient moins concentrés qu'au cours des années précédentes. L'Ontario dominait habituellement le trafic interprovincial, étant soit le point d'origine, soit le point de destination des cinq premiers mouvements interprovinciaux. En 1987, l'Ontario a occupé une place prépondérante dans seulement quatre des cinq mouvements, le mouvement des marchandises de l'Alberta à la Colombie-Britannique passant au quatrième rang. La plupart des mouvements interprovinciaux ont cependant eu lieu entre les provinces de l'Ontario et du Québec. Ces deux provinces ont compté ensemble pour 22% des recettes, 33% du tonnage et 30% des expéditions.

Figure 4.6

### For-hire Trucking, 1987: Intraprovincial Traffic, Class I and II Carriers

### Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Volume de transport intraprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II

	Revenue	% of total	Tonnes	% of total	Tonne-kilometres	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total		% du total	Tonnes-kilomètres	% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		'000		No - Nbre	
Ontario	1,140,961	42.6	62,538	44.0	9,690,202	33.9	9,157,072	47.5
Quebec - Québec	501,345	18.7	23,712	16.7	4,317,236	15.1	3,592,020	18.6
British Columbia - Colombie-Britannique	368,824	13.8	21,260	14.9	6,057,959	21.2	2,118,918	11.0
Alberta	341,985	12.8	17,220	12.1	4,666,027	16.3	1,876,956	9.7
Other Intraprovincial movements - Autres mouvements intraprovinciaux	322,991	12.1	17,554	12.3	3,860,456	13.5	2,535,093	13.2
<b>Total, Intraprovincial</b>	<b>2,676,106</b>	<b>100.0</b>	<b>142,284</b>	<b>100.0</b>	<b>28,591,880</b>	<b>100.0</b>	<b>19,280,059</b>	<b>100.0</b>

Figure 4.7

### For-hire Trucking, 1987: Interprovincial Traffic, Class I and II Carriers

### Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Volume de transport interprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II

	Revenue	% of total	Tonnes	% of total	Tonne-kilometres	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total		% du total	Tonnes-kilomètres	% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		'000		No - Nbre	
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	250,497	11.4	4,399	16.6	2,659,173	9.2	1,378,684	15.6
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	241,509	11.0	4,386	16.6	2,659,924	9.3	1,280,320	14.5
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	130,010	5.9	498	1.9	1,692,007	5.9	381,733	4.3
Alberta to British Columbia - de l'Alberta à la Colombie-Britannique	118,957	5.4	2,071	7.8	1,593,467	5.5	487,341	5.5
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	113,009	5.2	280	1.1	1,230,492	4.3	356,422	4.0
Other Interprovincial movements - Autres mouvements interprovinciaux	1,337,753	61.1	14,839	56.0	18,893,076	65.8	4,963,877	56.1
<b>Total, interprovincial</b>	<b>2,191,735</b>	<b>100.0</b>	<b>26,473</b>	<b>100.0</b>	<b>28,728,139</b>	<b>100.0</b>	<b>8,848,377</b>	<b>100.0</b>

Figure 4.8 provides detailed statistics on intraprovincial and interprovincial trucking activity for Class I and II carriers. The data show that intraprovincial traffic was the main type of traffic for all provinces and territories with the exception of Prince Edward Island, the Northwest Territories and Manitoba.

Ontario as a whole, still continued to be responsible for a significant portion of all shipments transported in Canada. In 1987, 39.5% of all goods and materials shipped within Canada were destined for some geographical point in Ontario. Of these, 32.5% originated from within Ontario while the remaining 7% came from the rest of Canada. This level of intra-Ontario shipments was down from 1986 when such shipments constituted 34.2% of all shipments made within Canada. The percentage of total Canadian revenues resulting from the intra-Ontario shipments was also down from 1986. In 1987, intra-Ontario shipments accounted for only 23.4% of the total revenues accrued, as opposed to 24.4% in 1986.

## COMMODITY MOVEMENTS CLASS I AND II CARRIERS

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

As shown in Figure 4.9, the movements of "End Products, Inedible" generated high revenues (33%) and accounted for the highest percentage of total shipments (49%) but only 9% of the tonnage. The relationship between the proportions of revenues, tonnes, tonne-kilometres and shipments reveal that "End Products, Inedible" were light weight, and earned low revenue per shipment. On a **shipment** basis, these commodities were transported long distances.

On the other hand, "Fabricated Materials, Inedible" accounted for the largest share of tonnage shipped (37%) and the most tonne-kilometres travelled (40%). However, this commodity section only accounted for 24% of the total shipments. This indicates that fabricated materials inedible were heavy, travelled relatively long distances and earned high revenues per shipment.

Figure 4.10 presents the movements of the top five commodities (based on estimated revenues) grouped by region of origin and destination: Centre, East and West regions.

In general, the revenues derived from **intraregional** traffic, center around the major commodities or services produced by the region. For example, the Eastern and Western regions have an abundance of mineral wealth, therefore, the intraregional traffic is mainly composed of commodities such as Petroleum and Coal Products. The Central region has historically been the largest manufacturing area of Canada, therefore, the major commodities transported are finished products such as road motor vehicles. The revenues derived from the transport of the road motor vehicles are a direct result of the geographical proximity of the central region to the three major American auto makers situated in the Detroit-Windsor area.

The greatest proportion of all trucking activity (on a revenue basis) occurs intraregionally. Almost 54% of all commodities destined to the Eastern region originated intraregionally; this compares to 87% for the Central region and 75% for the Western region.

The **interregional** trucking revenues are dominated by the transport of "other household and personal equipment", which in all but one case (Centre-East) is the major commodity shipped between regions.

La figure 4.8 présente des statistiques détaillées sur le camionnage intraprovincial et interprovincial pour les transporteurs des catégories I et II. Les données montrent que le trafic intraprovincial était la principale activité de camionnage dans toutes les provinces et les territoires, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard, des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba.

Dans l'ensemble, la part de l'Ontario des expéditions faites au Canada est restée considérable. En 1987, 39,5% de tous les biens et produits expédiés à l'intérieur du Canada avaient comme point de destination l'Ontario. De ce pourcentage, 32,5 % provenait de l'intérieur de l'Ontario, tandis que 7% provenait du reste du Canada. Il s'agit là d'une diminution du trafic intraprovincial en Ontario par rapport à 1986, alors que les expéditions représentaient 34,2% de toutes les expéditions faites à l'intérieur du Canada. Le pourcentage des recettes totales du trafic intraprovincial en Ontario a également diminué par rapport à 1986. En 1987, ce trafic ne constituait que 23,4% des recettes totales par rapport à 24,4% en 1986.

## PRODUITS TRANSPORTÉS - TRANSPORTEURS DES CATEGORIES I ET II

La présente section analyse les produits transportés par les camionneurs pour compte d'autrui des catégories I et II selon trois niveaux d'agrégation, soit la section, la division et le groupe de produits.

Comme le montre la figure 4.9, les "produits finals non comestibles" ont généré des recettes élevées (33%) et ont représenté la plus forte proportion des expéditions totales (49%), mais 9% du tonnage seulement. L'analyse du rapport entre les recettes, les tonnes, les tonnes-kilomètres et les expéditions révèle que les "produits finals non comestibles" étaient légers et rapportaient peu de recettes par expédition. Une ventilation par expédition montre que ces produits étaient transportés sur de longues distances.

Par contre, les "demi-produits non comestibles" représentaient la plus grande proportion du tonnage (37%) et des tonnes-kilomètres parcourues (40%). Toutefois, cette section de produits ne comptait que pour 24% des expéditions totales. Cela signifie que les demi-produits non comestibles étaient lourds, parcouraient des distances relativement longues et rapportaient des recettes élevées par expédition.

La figure 4.10 présente les mouvements des cinq principaux produits (d'après les recettes estimées) selon leur région d'origine et de destination, soit le centre, l'est et l'ouest du Canada.

En général, les recettes tirées du trafic **intrarégional** proviennent surtout des principales marchandises ou des principaux services de la région en cause. Par exemple, les régions de l'est et de l'ouest du Canada ont de nombreuses richesses minérales de sorte que le trafic intrarégional est axé sur des marchandises comme les produits du pétrole et de la houille. La région du centre a toujours été la principale région manufacturière du Canada et par conséquent, les principales marchandises transportées sont des produits finis tels que les véhicules automobiles routiers. Les recettes tirées du transport de ces véhicules découlent directement du fait que la région du centre est proche de la région de Détroit-Windsor où se trouvent les trois grands fabricants d'automobiles américains.

La plus grande part des activités de camionnage (selon les recettes) se situe au niveau intrarégional. Dans la région de l'est, presque 54% de toutes les marchandises ont été transportées au niveau intrarégional, comparativement à 87% dans la région du centre et 75% dans la région de l'ouest.

Les recettes du camionnage **interrégional** proviennent surtout du transport d'"autres articles ménagers et personnels". Cette division de produits domine le transport interrégional dans tous les cas sauf un (centre-est).

A close examination of the interregional traffic reveals that each region exports commodities in which they have an economic or geographic advantage. For example, the Western provinces transported \$37.3 million worth of "Live Animals", and "Meat and Meat Preparations" to the Central and Eastern regions. These commodities accounted for 13.7% of the Western region's total value of truck transport to the Central and Eastern regions. The Eastern region, which is known for its seafood, shipped about \$3.2 million worth of fish to the Central and Western regions. This was down significantly from last year's level of \$6.6 million worth of fish shipments.

In contrast, the Central region, which has a high concentration of manufacturing industries, transports finished materials such as metal fabricated basic products (e.g. wire, bolts, etc.) and food preparations to the Eastern and Western regions.

Figure 4.11 provides statistics on commodity movements ranked by the amount of tonnage carried in 1987. Intraregional traffic, in terms of tonnage, is dominated in all regions by the transport of raw materials such as "Crude, Non-metallic, Minerals" and "Petroleum and Coal Products". This is not surprising as these consist of commodities transported in bulk.

In terms of tonnage, the interregional traffic has a greater diversification of commodities. This is underscored by the fact that, on a tonnage ranking, the main commodities shipped from the Central region to the Eastern and Western regions were mainly comprised of manufactured products. This is also true when the commodities shipped from the Centre region were ranked by revenues.

The Western region shipped 158 398 tonnes of "Meat and Meat Preparations" to the Central and Eastern regions. The "Meat and Meat Preparations" were ranked in the top 5 positions according to revenues and tonnage.

Figures 4.12 and 4.13 present information about the commodity groups transported by Class I and II carriers. Figure 4.13, shows the top 10 commodity groups ranked according to revenues, tonnes-kilometres and shipments. Figure 4.14 ranks the major commodities by the revenue generated.

A traffic analysis by revenues indicates that the commodities transported by the Class I and II carriers vary from highly manufactured or finished goods such as "Food and Food Preparations" to crude materials like "pulpwood chips" and "gravel". The top 10 commodities transported represent 27% of the Class I and II carriers total revenues. In terms of tonnage, the top 10 commodities hauled were comprised of raw materials and represented 49% of the total tonnage transported by Class I and II carriers.

Si l'on examine de plus près les données sur le trafic interrégional, on constate que chaque région exporte les produits pour lesquels elle détient un avantage économique ou géographique. Ainsi, les provinces de l'ouest ont transporté pour \$37.3 millions d'"animaux vivants" et de "viandes et préparations à base de viandes" vers les régions du centre et de l'est. Ces produits ont représenté 13.7% des recettes totales du camionnage entre la région de l'ouest et les régions du centre et de l'est. La région de l'est, qui est renommée pour son poisson et ses fruits de mer, a expédié aux régions du centre et de l'ouest pour \$3.2 millions de poisson. Il s'agit là d'une diminution considérable par rapport à l'année précédente (\$6.6 millions).

Par contre, la région du centre, où se trouve une forte concentration d'industries manufacturières, expédie surtout des produits finis, par exemple des demi-produits de base en métal (par exemple des fils de fer et des boulons) et des préparations alimentaires vers les régions de l'est et de l'ouest du Canada.

La figure 4.11 présente les mouvements de produits selon le tonnage transporté en 1987. Le trafic intrarégional, selon le tonnage, est dominé dans toutes les régions par le transport des matières brutes, telles que les "minéraux bruts non métalliques" et les "produits du pétrole et de la houille". Il ne faut pas s'en étonner puisqu'il s'agit de produits transportés en vrac.

Selon le tonnage, le trafic interrégional se caractérise par une plus grande diversification des marchandises. Les produits manufacturés constituent d'ailleurs, au classement selon le tonnage, les principales marchandises expédiées de la région du centre vers les régions de l'est et de l'ouest. Cela est vrai également des marchandises qu'expédie la région du centre, selon les recettes.

La région de l'ouest a expédié 158 398 tonnes de "viandes et préparations à base de viandes" et d'"animaux vivants" aux régions du centre et de l'est. Les "viandes et préparations à base de viandes" se retrouvaient parmi les cinq premières catégories de marchandises, tant sur le plan des recettes que sur celui du tonnage.

Les figures 4.12 et 4.13 présentent des données sur les principaux groupes de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II. À la figure 4.13, les 10 principaux groupes de marchandises sont classés selon les recettes enregistrées, les tonnes-kilomètres transportées et les expéditions. La figure 4.14 classe les principaux produits selon les recettes.

Une analyse des données sur le trafic selon les recettes révèle que les produits transportés par les camionneurs des catégories I et II varient des produits de haute fabrication ou des produits finis, tels que les "viandes et préparations à base de viandes", aux matières brutes, telles que les "copeaux de bois à pâte" et le "gravier". Les 10 premières marchandises transportées représentaient 27% des recettes totales des camionneurs des catégories I et II. Selon le tonnage, ces marchandises comptaient pour 49% du tonnage total transporté et étaient constituées de matières brutes.

Figure 4.8

**For-hire Trucking, 1987: 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 Carriers**

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin								
<b>Newfoundland</b>								
1	Revenue	\$'000	30,219	138	5,763	2,203	1,574	2,520
2	C.V. <sup>2</sup>		10.55	48.61	13.02	26.87	14.52	16.73
3	Tonnes	'000	767	1	93	30	19	16
4	C.V.		13.10	75.17	14.96	29.11	16.92	30.02
5	Tonne-kilometres	'000	248 830	1 317	120 679	39 440	38 212	45 663
6	C.V.		14.26	72.80	14.95	27.71	16.97	30.68
7	Number of shipments		181,110	400	8,124	5,234	4,568	8,469
8	Revenue per tonne	\$	322.39	575.53	539.18	554.33	1,341.38	1,331.21
9	Revenue per tonne-kilometre	"	1.06	.46	.41	.40	.74	.46
10	Revenue per shipment	"	166.86	343.63	709.39	420.89	344.46	297.58
11	Weight per shipment	kg	4 233	3 695	11 429	5 791	4 252	1 933
12	Distance per shipment	km	439	1 196	1 331	1 480	2 147	2 846
<b>Prince Edward Island</b>								
13	Revenue	\$'000	1,162	679	1,505	2,097	3,036	4,769
14	C.V.		17.72	14.60	21.18	17.54	19.29	20.18
15	Tonnes	'000	12	28	41	86	56	58
16	C.V.		18.19	22.85	19.05	15.75	20.35	22.09
17	Tonne-kilometres	'000	15 450	2 118	11 551	23 074	68 979	99 175
18	C.V.		18.54	21.30	16.64	19.75	21.87	22.43
19	Number of shipments		1,043	3,389	8,465	12,058	5,757	7,319
20	Revenue per tonne	\$	227.12	699.33	561.87	371.72	432.68	693.04
21	Revenue per tonne-kilometre	"	.23	10.30	2.37	1.49	.36	.40
22	Revenue per shipment	"	1,114.16	200.26	177.75	173.91	527.29	651.54
23	Weight per shipment	kg	11 198	8 205	4 805	7 107	9 786	7 900
24	Distance per shipment	km	1 161	77	254	259	1 206	1 726
<b>Nova Scotia</b>								
25	Revenue	\$'000	11,381	3,994	56,599	20,672	8,409	19,226
26	C.V.		14.27	11.11	3.87	7.77	12.16	8.04
27	Tonnes	'000	109	81	3 291	555	122	222
28	C.V.		15.36	13.10	7.82	6.34	17.93	8.02
29	Tonne-kilometres	'000	139 304	19 212	691 476	168 935	146 861	405 203
30	C.V.		17.21	13.37	10.64	7.23	18.67	7.87
31	Number of shipments		25,656	41,434	554,622	177,875	31,384	50,808
32	Revenue per tonne	\$	576.96	337.27	319.94	292.12	1,159.68	1,174.81
33	Revenue per tonne-kilometre	"	.45	1.28	2.28	.89	.97	.65
34	Revenue per shipment	"	443.58	96.39	102.05	116.22	267.94	378.40
35	Weight per shipment	kg	4 252	1 947	5 933	3 121	3 902	4 363
36	Distance per shipment	km	1 323	262	207	359	1 193	1 816
<b>New Brunswick</b>								
37	Revenue	\$'000	13,836	6,083	37,790	84,788	11,880	22,189
38	C.V.		15.00	12.26	6.58	8.06	9.32	8.34
39	Tonnes	'000	110	146	845	4 871	299	348
40	C.V.		19.84	15.13	8.99	11.25	11.76	9.32
41	Tonne-kilometres	'000	154 827	38 978	292 684	907 190	217 338	495 308
42	C.V.		20.58	16.64	9.43	11.42	12.41	9.21
43	Number of shipments		28,709	75,153	258,995	569,332	38,326	49,795
44	Revenue per tonne	\$	797.85	284.52	351.59	191.98	670.79	810.75
45	Revenue per tonne-kilometre	"	.66	1.50	1.33	1.09	.84	.54
46	Revenue per shipment	"	481.94	80.94	145.91	148.93	309.97	445.61
47	Weight per shipment	kg	3 837	1 942	3 262	8 556	7 809	6 983
48	Distance per shipment	km	1 324	220	329	204	807	1 466

See footnote(s) at end of table.

Figure 4.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons 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. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
							Origine	
							<b>Terre-Neuve</b>	
69	38	554	464	..	1	43,543	\$'000 Recettes	1
55.21	71.85 <sup>1</sup>	58.95	45.10	..	--	7.97	C.V. <sup>2</sup>	2
...	...	1	...	..	...	929	'000 Tonnes	3
47.76	64.34 <sup>1</sup>	81.58	41.18	..	--	11.13	C.V.	4
340	112	7 522	1 383	..	8	503 506	'000 Tonnes-kilomètres	5
48.29	63.70 <sup>1</sup>	83.75	41.76	..	--	9.30	C.V.	6
323	309	164	244	..	3	208,949	Nombre de livraisons	7
1,296.09	1,058.53	1,633.15	2,913.30	..	2,464.78	406.97	\$ Recettes par tonne	8
.27	.20	.29	.44	..	.36	.98	" Recettes par tonne-kilomètre	9
214.50	123.88	3,369.07	1,899.39	..	324.96	208.39	" Recettes par livraison	10
225	69	7 813	832	..	361	4 444	kg Poids par livraison	11
4 733	5 046	5 770	6 626	..	7 024	661	km Distance par livraison	12
							<b>Ile-du-Prince-Edouard</b>	
30	133	504	240	..	..	14,153	\$'000 Recettes	13
68.53 <sup>1</sup>	52.97 <sup>1</sup>	58.70	46.68	..	..	9.30	C.V.	14
...	1	1	1	..	..	283	'000 Tonnes	15
85.72 <sup>1</sup>	57.52 <sup>1</sup>	45.19	55.02	..	..	8.87	C.V.	16
436	2 700	6 152	3 196	..	..	232 832	'000 Tonnes-kilomètres	17
85.52 <sup>1</sup>	57.18 <sup>1</sup>	46.35	54.57	..	..	11.93	C.V.	18
98	171	308	320	..	..	38,927	Nombre de livraisons	19
1,282.73	544.42	807.61	1,190.63	..	..	520.37	\$ Recettes par tonne	20
.37	.13	.16	.21	..	..	2.01	" Recettes par tonne-kilomètre	21
305.57	775.50	1,637.18	749.83	..	..	363.58	" Recettes par livraison	22
1 273	3 716	3 718	1 860	..	..	7 258	kg Poids par livraison	23
3 484	4 270	5 161	5 568	..	..	790	km Distance par livraison	24
							<b>Nouvelle-Écosse</b>	
1,623	328	1,977	2,467	8	21	126,705	\$'000 Recettes	25
30.91	69.10	31.55	25.25	24.70 <sup>1</sup>	58.46 <sup>1</sup>	2.97	C.V.	26
2	...	4	2	...	...	4 388	'000 Tonnes	27
35.11	54.90	37.08	24.94	11.57 <sup>1</sup>	53.41 <sup>1</sup>	5.95	C.V.	28
6 856	1 113	18 524	10 455	46	71	1 608 058	'000 Tonnes-kilomètres	29
35.03	53.67	37.26	24.82	12.26 <sup>1</sup>	52.65 <sup>1</sup>	5.57	C.V.	30
1,474	824	1,733	2,470	10	11	888,300	Nombre de livraisons	31
1,297.84	2,471.50	1,926.87	3,261.07	1,835.11	4,297.70	416.17	\$ Recettes par tonne	32
.36	.57	.38	.56	.24	.69	1.75	" Recettes par tonne-kilomètre	33
1,100.95	397.94	1,140.91	998.82	778.08	1,933.27	142.64	" Recettes par livraison	34
1 321	327	2 123	722	609	1 073	4 939	kg Poids par livraison	35
3 562	4 273	5 040	5 847	7 562	6 218	434	km Distance par livraison	36
							<b>Nouveau-Brunswick</b>	
958	170	1,546	1,259	...	...	180,499	\$'000 Recettes	37
28.70	48.49	32.78	43.33	--	--	4.96	C.V.	38
2	...	3	2	...	...	6 627	'000 Tonnes	39
53.20	33.36	53.67	61.01	--	--	8.84	C.V.	40
6 235	654	15 285	12 840	1	1	2 141 341	'000 Tonnes-kilomètres	41
52.93	33.40	54.12	60.66	--	--	6.37	C.V.	42
1,498	221	2,106	1,329	2	5	1,025,473	Nombre de livraisons	43
1,317.53	2,781.30	2,169.57	2,611.22	1,258.40	3,737.03	313.40	\$ Recettes par tonne	44
.41	.72	.48	.47	.20	.73	1.13	" Recettes par tonne-kilomètre	45
639.59	767.80	734.15	946.97	137.78	82.19	176.02	" Recettes par livraison	46
1 294	764	1 602	1 738	109	24	6 462	kg Poids par livraison	47
3 264	3 869	4 483	5 644	6 455	5 328	373	km Distance par livraison	48

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 4.8

**For-hire Trucking, 1987: 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 Carriers – Continued**

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin								
<b>Quebec</b>								
49	Revenue	\$'000	15,369	2,904	31,215	37,714	501,345	241,509
50	C.V. <sup>2</sup>		11.18	18.27	7.53	5.57	3.38	2.45
51	Tonnes	'000	79	14	218	499	23 712	4 386
52	C.V.		15.67	20.19	9.88	10.69	6.43	4.04
53	Tonne-kilometres	'000	164 690	15 762	264 234	346 546	4 317 236	2 659 924
54	C.V.		15.19	19.78	10.33	9.43	4.96	4.43
55	Number of shipments		43,976	17,409	132,025	183,560	3,592,020	1,280,302
56	Revenue per tonne	\$	1,304.20	902.94	876.79	772.65	656.39	900.47
57	Revenue per tonne-kilometre	"	.61	.76	.74	.91	4.87	2.14
58	Revenue per shipment	"	349.49	166.83	236.43	205.46	139.57	188.64
59	Weight per shipment	kg	1 804	794	1 653	2 716	6 601	3 426
60	Distance per shipment	km	2 170	1 195	1 216	844	238	561
<b>Ontario</b>								
61	Revenue	\$'000	21,234	5,453	56,304	50,678	250,497	1,140,961
62	C.V.		11.36	17.54	5.17	6.00	2.32	1.46
63	Tonnes	'000	95	28	305	310	4 399	62 538
64	C.V.		15.40	27.40	7.81	8.24	4.39	4.27
65	Tonne-kilometres	'000	273 804	49 988	555 234	468 175	2 659 173	9 690 202
66	C.V.		15.39	27.90	7.87	8.35	5.05	2.33
67	Number of shipments		69,106	29,370	255,997	232,421	1,378,684	9,157,072
68	Revenue per tonne	\$	1,644.37	1,591.85	1,195.23	1,013.23	786.26	661.50
69	Revenue per tonne-kilometre	"	.58	.91	.67	.69	1.43	6.21
70	Revenue per shipment	"	307.27	185.66	219.94	218.04	181.69	124.60
71	Weight per shipment	kg	1 378	954	1 193	1 334	3 191	6 829
72	Distance per shipment	km	2 854	1 753	1 820	1 498	627	224
<b>Manitoba</b>								
73	Revenue	\$'000	1,470	70	3,232	1,929	16,717	62,210
74	C.V.		36.81	43.74	24.60	23.70	10.76	4.47
75	Tonnes	'000	5	...	10	5	120	975
76	C.V.		65.76	40.69	38.19	26.67	13.24	2.92
77	Tonne-kilometres	'000	24 551	879	35 822	17 223	290 962	1 840 400
78	C.V.		68.46	40.89	38.91	26.53	13.51	3.45
79	Number of shipments		2,930	850	5,425	4,029	46,132	289,487
80	Revenue per tonne	\$	1,892.15	995.43	1,672.44	1,297.56	1,172.66	878.85
81	Revenue per tonne-kilometre	"	.41	.29	.48	.40	.49	.95
82	Revenue per shipment	"	501.52	82.36	595.72	478.86	362.37	214.90
83	Weight per shipment	kg	1 719	287	1 817	1 297	2 595	3 368
84	Distance per shipment	km	4 780	3 592	3 551	3 241	2 409	1 327
<b>Saskatchewan</b>								
85	Revenue	\$'000	284	265	192	932	3,025	16,704
86	C.V. <sup>1</sup>		69.99	62.63 <sup>1</sup>	43.12	36.27	15.69	10.16
87	Tonnes	'000	1	...	...	3	18	104
88	C.V.		85.47	59.17 <sup>1</sup>	65.77	42.86	16.31	12.55
89	Tonne-kilometres	'000	2 678	649	1 959	10 490	52 540	282 682
90	C.V.		84.59	59.41 <sup>1</sup>	65.47	43.16	15.93	12.57
91	Number of shipments		674	104	1,166	929	6,792	32,031
92	Revenue per tonne	\$	1,678.21	2,572.15	2,987.76	1,210.65	2,781.48	2,389.24
93	Revenue per tonne-kilometre	"	.32	.62	.72	.31	.91	.85
94	Revenue per shipment	"	421.99	2,556.80	165.07	1,003.67	445.31	521.48
95	Weight per shipment	kg	778	1 468	393	2 857	2 578	3 240
96	Distance per shipment	km	5 280	4 221	4 393	3 924	3 060	2 795

See footnote(s) at end of table.

Figure 4.8

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons 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. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	No
							Origine	
							<b>Québec</b>	
24,448	9,611	36,766	35,289	166	332	936,668	\$'000 Recettes	49
7.29	10.88	6.35	6.71	49.66	55.62	2.12	C.V. <sup>2</sup>	50
117	38	133	92	1	...	29 289	'000 Tonnes	51
9.92	19.97	9.85	11.63	88.90	59.20	5.28	C.V.	52
282 821	117 165	491 613	431 368	4 098	2 098	9 097 555	'000 Tonnes-kilomètres	53
9.97	19.93	9.89	11.76	88.80	60.00	3.15	C.V.	54
92,141	54,848	150,329	138,325	760	726	5,686,422	Nombre de livraisons	55
1,707.82	1,682.93	1,686.26	2,134.76	3,196.42	3,837.45	816.85	\$ Recettes par tonne	56
.71	.56	.46	.46	.56	.85	3.65	" Recettes par tonne-kilomètre	57
265.33	175.24	244.57	255.12	218.12	456.70	164.72	" Recettes par livraison	58
1 270	700	883	666	928	599	5 151	kg Poids par livraison	59
2 395	3 043	3 684	4 623	5 824	4 630	632	km Distance par livraison	60
							<b>Ontario</b>	
71,442	33,926	130,010	113,009	840	1,930	1,876,284	\$'000 Recettes	61
4.35	5.55	3.76	4.22	35.03	28.83	1.08	C.V.	62
441	136	498	280	1	3	69 034	'000 Tonnes	63
5.72	7.67	6.22	5.45	24.41	25.61	3.89	C.V.	64
833 164	375 668	1 692 007	1 230 492	3 312	13 752	17 844 970	'000 Tonnes-kilomètres	65
5.90	7.66	5.70	5.50	23.90	28.73	1.73	C.V.	66
281,002	150,403	381,733	356,422	3,667	4,685	12,300,562	Nombre de livraisons	67
1,257.94	1,579.25	1,724.51	1,924.30	6,840.27	6,578.34	799.50	\$ Recettes par tonne	68
.62	.54	.51	.43	1.24	1.47	4.87	" Recettes par tonne-kilomètre	69
254.24	225.57	340.58	317.07	229.09	411.93	152.54	" Recettes par livraison	70
1 570	901	1 305	786	170	659	5 612	kg Poids par livraison	71
2 112	2 885	3 491	4 437	5 352	4 502	647	km Distance par livraison	72
							<b>Manitoba</b>	
69,047	40,328	33,515	21,913	152	505	251,089	\$'000 Recettes	73
2.78	3.85	5.32	6.49	45.07	42.80	1.93	C.V.	74
4 286	625	328	117	...	1	6 472	'000 Tonnes	75
2.07	4.14	7.06	7.78	40.70	41.44	1.62	C.V.	76
1 033 822	391 210	463 284	279 158	715	2 001	4 380 028	'000 Tonnes-kilomètres	77
1.97	4.82	7.11	7.80	41.62	40.57	2.10	C.V.	78
578,554	254,463	130,299	58,876	710	924	1,372,679	Nombre de livraisons	79
300.52	496.84	620.53	1,915.74	3,532.87	1,468.17	602.48	\$ Recettes par tonne	80
1.18	.70	.44	.83	.99	.59	.93	" Recettes par tonne-kilomètre	81
119.35	158.49	257.22	372.18	214.57	546.54	182.92	" Recettes par livraison	82
7 408	2 458	2 516	1 984	287	873	4 715	kg Poids par livraison	83
375	736	1 427	2 379	3 519	2 498	932	km Distance par livraison	84
							<b>Saskatchewan</b>	
18,279	74,181	32,659	10,462	593	61	157,637	\$'000 Recettes	85
6.55	2.79	5.09	13.63	71.92 <sup>1</sup>	32.46	2.74	C.V. <sup>1</sup>	86
586	4 232	937	123	1	...	6 005	'000 Tonnes	87
7.00	3.92	6.07	9.06	76.35 <sup>1</sup>	34.91	3.54	C.V.	88
299 609	933 466	586 209	188 060	1 788	118	2 360 248	'000 Tonnes-kilomètres	89
7.29	3.08	6.06	10.04	76.49 <sup>1</sup>	32.23	3.49	C.V.	90
69,316	590,535	97,251	18,624	529	425	818,377	Nombre de livraisons	91
531.67	343.72	583.00	872.79	1,268.20	1,103.15	507.53	\$ Recettes par tonne	92
.94	1.47	.99	.56	.43	.60	1.31	" Recettes par tonne-kilomètre	93
263.71	125.62	335.82	561.72	1,120.59	143.46	192.62	" Recettes par livraison	94
8 458	7 167	9 639	6 614	1 112	147	7 337	kg Poids par livraison	95
616	254	651	1 615	3 051	1 801	503	km Distance par livraison	96

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 4.8

**For-hire Trucking, 1987: 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 Carriers – Concluded**

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin								
<b>Alberta</b>								
97	Revenue	\$'000	1,853	116	1,866	1,737	20,965	59,439
98	C.V. <sup>2</sup>		39.49	31.79	26.63	26.71	7.69	5.44
99	Tonnes	'000	5	...	6	6	119	322
100	C.V.		46.57	42.38	26.26	26.10	10.03	7.57
101	Tonne-kilometres	'000	30 242	1 157	32 097	25 359	440 598	1 088 848
102	C.V.		46.61	43.02	26.01	26.07	10.32	7.69
103	Number of shipments		1,123	144	2,586	2,045	32,986	109,949
104	Revenue per tonne	\$	2,078.72	3,450.48	2,808.30	3,104.63	2,386.03	2,024.92
105	Revenue per tonne-kilometre	"	.35	.73	.55	.68	.65	.60
106	Revenue per shipment	"	1,650.25	808.39	721.61	849.39	635.57	540.61
107	Weight per shipment	kg	4 592	1 631	2 423	2 717	3 594	2 929
108	Distance per shipment	km	5 960	4 782	5 047	4 540	3 694	3 401
<b>British Columbia</b>								
109	Revenue	\$'000	692	42	3,097	719	21,743	52,199
110	C.V.		53.19	20.34	20.99	16.66	7.89	5.26
111	Tonnes	'000	2	...	5	1	60	167
112	C.V.		62.06	38.81	28.62	11.41	12.45	8.23
113	Tonne-kilometres	'000	10 299	538	29 722	5 010	274 882	718 625
114	C.V.		60.41	38.76	28.35	11.45	12.49	8.16
115	Number of shipments		1,161	528	4,346	3,312	50,723	135,485
116	Revenue per tonne	\$	3,527.72	1,142.54	3,184.35	2,923.86	2,731.71	2,207.69
117	Revenue per tonne-kilometre	"	.54	.20	.55	.53	.58	.50
118	Revenue per shipment	"	596.34	79.13	712.64	217.06	428.66	385.27
119	Weight per shipment	kg	1 449	178	1 182	271	1 174	1 236
120	Distance per shipment	km	6 515	5 708	5 850	5 564	4 651	4 379
<b>Yukon</b>								
121	Revenue	\$'000	..	20	239	2	..	427
122	C.V.		..	99.49 <sup>1</sup>	96.93 <sup>1</sup>	55.30 <sup>1</sup>	..	74.05 <sup>1</sup>
123	Tonnes	'000	..	...	...	...	..	...
124	C.V.		..	99.49 <sup>1</sup>	96.71 <sup>1</sup>	69.12 <sup>1</sup>	..	79.44 <sup>1</sup>
125	Tonne-kilometres	'000	..	683	617	166	..	2 127
126	C.V.		..	99.49 <sup>1</sup>	96.69 <sup>1</sup>	69.09 <sup>1</sup>	..	79.80 <sup>1</sup>
127	Number of shipments		..	98	38	4	..	509
128	Revenue per tonne	\$	..	200.10	2,555.23	484.53	..	2,538.14
129	Revenue per tonne-kilometre	"	..	.03	.38	.07	..	.50
130	Revenue per shipment	"	..	207.10	6,302.39	407.78	..	837.51
131	Weight per shipment	kg	..	1 035	2 410	6 532	..	806
132	Distance per shipment	km	..	6 738	6 741	6 526	..	5 004
<b>Northwest Territories</b>								
133	Revenue	\$'000	..	..	291	..	15	206
134	C.V. <sup>1</sup>		..	..	69.77 <sup>1</sup>	..	62.30 <sup>1</sup>	54.23 <sup>1</sup>
135	Tonnes	'000	..	..	...	..	..	...
136	C.V.		..	..	64.30 <sup>1</sup>	..	38.97 <sup>1</sup>	47.20 <sup>1</sup>
137	Tonne-kilometres	'000	..	..	1 188	..	58	448
138	C.V.		..	..	65.87 <sup>1</sup>	..	38.93 <sup>1</sup>	51.86 <sup>1</sup>
139	Number of shipments		..	..	104	..	10	195
140	Revenue per tonne	\$	..	..	2,224.30	..	2,516.20	6,560.36
141	Revenue per tonne-kilometre	"	..	..	.30	..	.55	1.41
142	Revenue per shipment	"	..	..	2,800.73	..	1,441.70	1,059.53
143	Weight per shipment	kg	..	..	1 593	..	1 171	521
144	Distance per shipment	km	..	..	7 323	..	4 755	4 750
<b>Total</b>								
145	Revenue	\$'000	97,500	19,764	198,094	203,470	839,205	1,622,359
146	C.V. <sup>1</sup>		6.59	7.23	2.52	4.15	2.20	1.16
147	Tonnes	'000	1 184	299	4 815	6 365	28 923	69 137
148	C.V.		10.13	9.18	5.53	8.77	5.34	3.88
149	Tonne-kilometres	'000	1 064 675	131 282	2 037 263	2 011 608	8 506 839	17 328 605
150	C.V.		9.18	12.30	4.79	6.03	3.30	1.70
151	Number of shipments		355,487	168,879	1,231,892	1,190,799	5,187,383	11,121,421
152	Revenue per tonne	\$	788.85	607.90	595.32	477.29	733.08	735.69
153	Revenue per tonne-kilometre	"	.82	1.43	1.55	.95	3.78	5.41
154	Revenue per shipment	"	274.27	117.03	160.80	170.87	161.78	145.88
155	Weight per shipment	kg	3 332	1 768	3 908	5 346	5 576	6 217
156	Distance per shipment	km	1 342	641	733	620	442	397

<sup>1</sup> Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

<sup>2</sup> Coefficient of variation.

Figure 4.8

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons 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. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N <sup>o</sup>
							Origine	
							<b>Alberta</b>	
32,837	55,558	341,985	118,957	7,140	19,391	661,845	\$'000 Recettes	97
5.32	3.62	3.07	3.34	14.62	9.04	1.96	C.V. <sup>2</sup>	98
605	1 189	17 220	2 071	33	104	21 680	'000 Tonnes	99
5.41	4.88	5.23	6.66	23.56	15.94	4.31	C.V.	100
746 235	770 054	4 666 027	1 593 467	68 164	145 960	9 608 208	'000 Tonnes-kilomètres	101
5.38	4.91	8.31	5.63	22.31	13.53	4.40	C.V.	102
97,381	226,697	1,876,956	487,341	25,210	59,991	2,922,408	Nombre de livraisons	103
752.97	643.21	453.25	813.70	1,411.12	1,355.76	650.53	\$ Recettes par tonne	104
.54	1.01	1.56	.99	.65	.89	1.32	" Recettes par tonne-kilomètre	105
337.21	245.08	182.20	244.09	283.22	323.23	226.47	" Recettes par livraison	106
6 214	5 245	9 174	4 250	1 291	1 731	7 418	kg Poids par livraison	107
1 370	685	322	879	2 094	1 630	683	km Distance par livraison	108
							<b>Colombie-Britannique</b>	
24,484	20,048	100,924	368,824	11,283	1,115	605,170	\$'000 Recettes	109
6.21	5.89	4.49	3.65	17.85	28.28	2.51	C.V.	110
225	203	1 955	21 260	60	2	23 940	'000 Tonnes	111
6.45	7.37	3.90	7.88	19.43	22.20	7.01	C.V.	112
513 543	315 664	1 370 391	6 057 959	119 778	5 308	9 421 718	'000 Tonnes-kilomètres	113
6.57	7.29	4.33	5.49	21.45	20.22	3.73	C.V.	114
60,324	59,591	338,008	2,118,918	21,259	3,099	2,796,754	Nombre de livraisons	115
1,112.06	825.41	693.52	502.62	1,328.52	1,810.63	684.88	\$ Recettes par tonne	116
.46	.50	.67	3.84	.65	.69	3.05	" Recettes par tonne-kilomètre	117
405.87	336.44	298.59	174.06	530.75	359.84	216.38	" Recettes par livraison	118
3 736	3 411	5 784	10 033	2 830	629	8 560	kg Poids par livraison	119
2 394	1 667	998	354	2 437	2 684	813	km Distance par livraison	120
							<b>Yukon</b>	
24	302	539	1,808	6,469	251	10,081	\$'000 Recettes	121
65.78 <sup>1</sup>	98.56 <sup>1</sup>	37.57 <sup>1</sup>	37.34 <sup>1</sup>	59.02	67.63 <sup>1</sup>	40.25	C.V.	122
...	...	6	12	76	1	96	'000 Tonnes	123
36.95 <sup>1</sup>	98.56 <sup>1</sup>	38.33 <sup>1</sup>	62.82 <sup>1</sup>	56.29	84.82 <sup>1</sup>	45.45	C.V.	124
117	684	11 162	38 610	41 878	2 086	98 130	'000 Tonnes-kilomètres	125
40.96 <sup>1</sup>	98.56 <sup>1</sup>	39.65 <sup>1</sup>	65.53 <sup>1</sup>	58.10	86.39 <sup>1</sup>	36.65	C.V.	126
154	35	1,916	3,395	56,361	756	63,267	Nombre de livraisons	127
3,804.47	1,129.06	656.72	1,724.06	1,584.18	573.70	1,562.73	\$ Recettes par tonne	128
1.02	.44	.35	1.17	3.01	.40	2.76	" Recettes par tonne-kilomètre	129
156.82	8,623.77	281.26	532.53	114.79	331.70	159.34	" Recettes par livraison	130
210	7 638	3 074	3 561	1 347	1 520	1 517	kg Poids par livraison	131
3 883	2 560	1 899	2 248	562	1 461	762	km Distance par livraison	132
							<b>Territoires du Nord-Ouest</b>	
26	263	1,683	622	51	1,010	4,168	\$'000 Recettes	133
44.58 <sup>1</sup>	98.96 <sup>1</sup>	24.42	69.25 <sup>1</sup>	38.33 <sup>1</sup>	51.63	20.81	C.V. <sup>1</sup>	134
...	1	9	1	...	4	16	'000 Tonnes	135
39.18 <sup>1</sup>	99.63 <sup>1</sup>	25.56	56.37 <sup>1</sup>	73.31 <sup>1</sup>	39.39	21.78	C.V.	136
77	2 784	15 827	1 069	299	1 675	23 424	'000 Tonnes-kilomètres	137
41.47 <sup>1</sup>	99.64 <sup>1</sup>	31.56	67.80 <sup>1</sup>	64.91 <sup>1</sup>	35.11	25.22	C.V.	138
207	169	3,813	621	12	1,190	6,320	Nombre de livraisons	139
1,128.93	207.12	1,031.42	2,527.11	600.47	575.97	1,265.25	\$ Recettes par tonne	140
.32	.11	.67	.99	.26	.74	.70	" Recettes par tonne-kilomètre	141
127.71	1,558.16	441.26	1,002.83	4,116.89	848.84	659.39	" Recettes par livraison	142
121	8 299	2 377	1 117	14 891	3 298	2 464	kg Poids par livraison	143
3 603	1 983	1 663	2 466	1 887	738	1 833	km Distance par livraison	144
							<b>Total</b>	
243,268	234,887	682,661	675,314	26,703	24,617	4,867,841	\$'000 Recettes	145
2.01	1.87	1.88	2.27	17.82	8.13	.70	C.V. <sup>1</sup>	146
6 265	6 427	21 095	23 961	171	115	168 757	'000 Tonnes	147
1.85	3.07	4.32	7.02	26.54	15.44	2.14	C.V.	148
3 723 256	2 911 275	9 344 003	9 848 059	240 080	173 077	57 320 019	'000 Tonnes-kilomètres	149
2.31	2.56	4.43	3.62	16.41	11.85	1.28	C.V.	150
1,182,470	1,338,265	2,984,618	3,186,886	108,521	71,815	28,128,437	Nombre de livraisons	151
733.40	640.67	719.73	813.27	1,693.93	1,720.67	726.72	\$ Recettes par tonne	152
.90	1.06	1.20	2.79	1.89	.90	3.50	" Recettes par tonne-kilomètre	153
205.73	175.52	228.73	211.90	246.06	342.79	173.06	" Recettes par livraison	154
5 298	4 802	7 068	7 519	1 575	1 605	6 000	kg Poids par livraison	155
1 154	897	1 041	1 131	1 516	1 890	658	km Distance par livraison	156

<sup>1</sup> Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

<sup>2</sup> Coefficient de variation.

Figure 4.9

**For-hire Trucking, 1987: Selected Statistics by Commodity Section, Class I and II Carriers**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines statistiques selon la section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II**

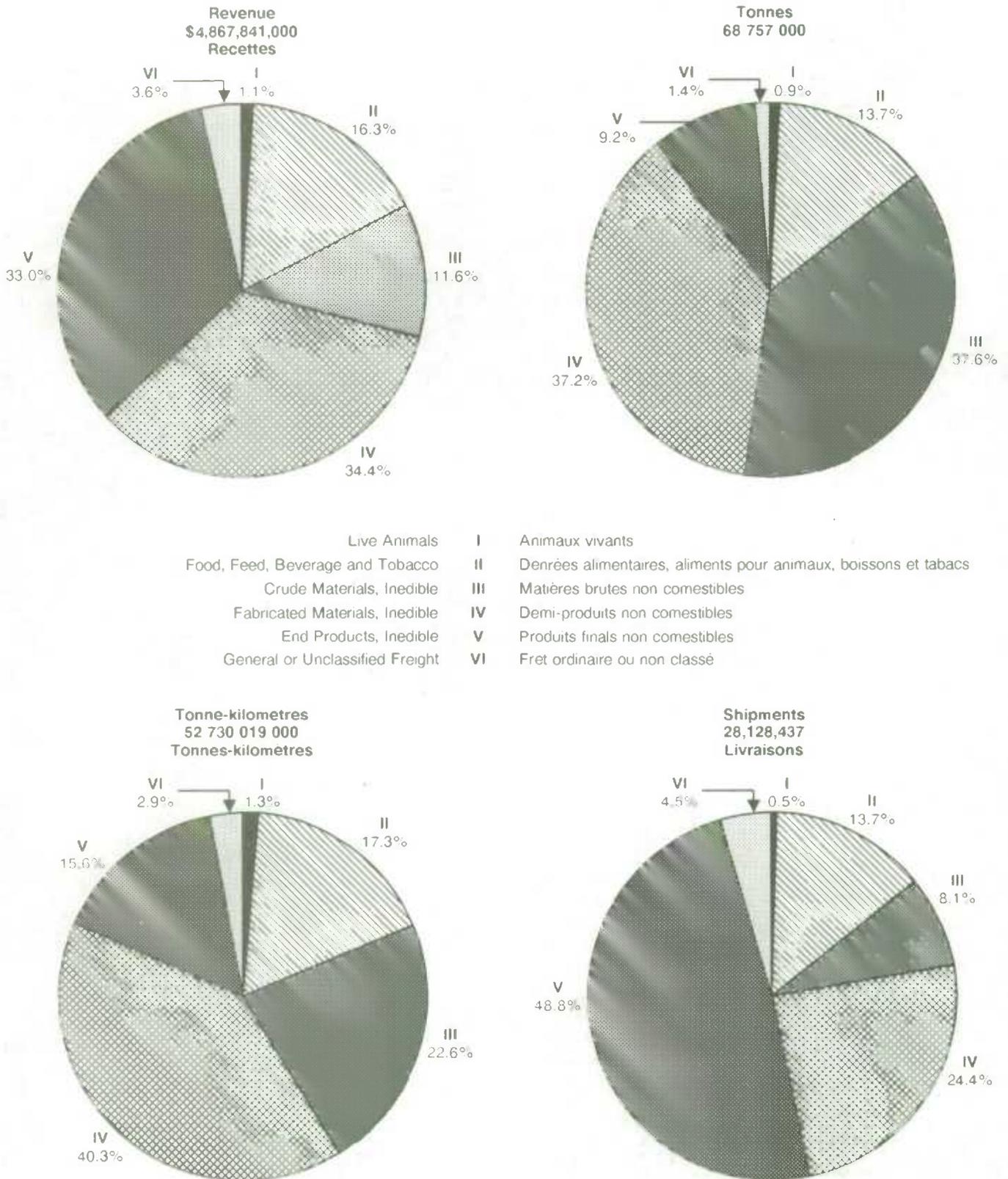


Figure 4.10

**For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II**

East - Est East - Est	Estimated revenue Recettes (estimation)
	<b>\$</b>
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	\$34,333,945
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$27,270,942
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	\$16,867,419
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	\$15,598,328
05 Dairy Products, Eggs and Honey Produits laitiers, oeufs et miel	\$15,598,328
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>	<b>\$278,906,342</b>



West - East Ouest - Est	Estimated revenue Recettes (estimation)
	<b>\$</b>
86 Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$6,655,404
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	\$2,061,728
14 Other Foods, Food Materials Autre aliments, ingrédients alimentaires	\$1,685,192
46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	\$990,603
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	\$811,896
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>	<b>\$19,050,081</b>

Centre - East Centre - Est	Estimated revenue Recettes (estimation)
	<b>\$</b>
14 Other Foods, Food Materials Autre aliments, ingrédients alimentaires	\$25,555,329
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métallique de base	\$14,619,864
99 General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	\$12,754,958
46 Metal Fabricating Basic Products Demi-produits de base en métal	\$9,972,288
42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	\$9,836,618
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>	<b>\$220,871,159</b>

Figure 4.10 - Continued - suite

**For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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 (estimation)
		\$
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	\$181,985,940
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	\$166,282,754
27	Crude, non-metallic, minerals Minéraux bruts non-métalliques	\$118,270,515
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	\$106,209,607
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$104,890,717
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>\$2,134,311,611</b>

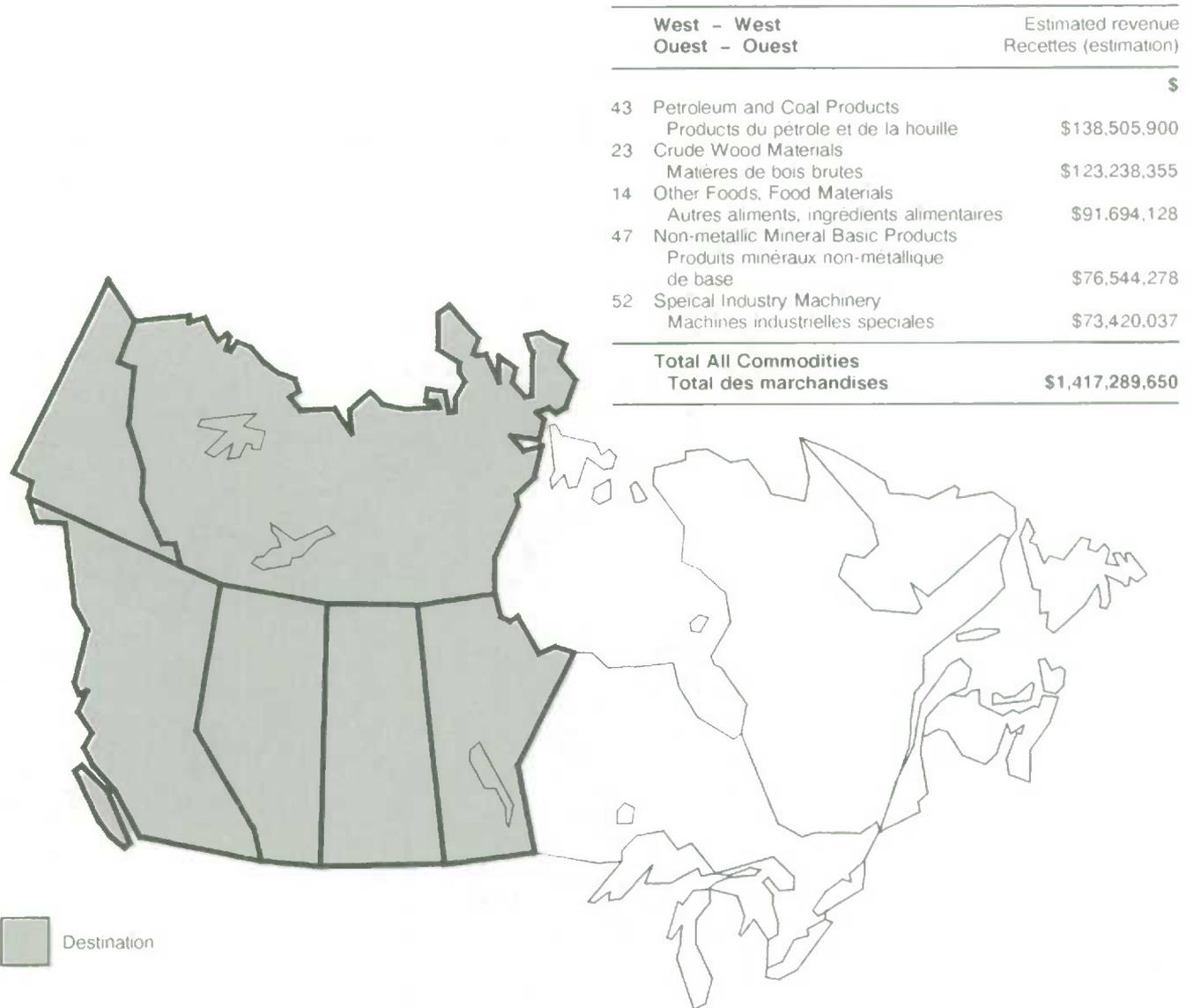
West - Centre Ouest - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$34,283,170
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	\$22,114,411
99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	\$15,654,226
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$13,257,446
00	Live Animals Aimaux vivants	\$13,080,888
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>\$253,649,589</b>

East - Centre Est - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$9,130,418
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$9,105,996
35	Paper and Paperboard Papier et carton	\$6,009,545
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	\$4,819,191
09	Vegetables and Vegetable Preparations Légumes et préparations à base de légumes	\$3,553,914
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>\$73,602,320</b>

Figure 4.10 - Concluded - fin

**For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II**



<b>West - West Ouest - Ouest</b>		Estimated revenue Recettes (estimation)
<b>\$</b>		
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	\$138,505,900
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	\$123,238,355
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$91,694,128
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métallique de base	\$76,544,278
52	Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	\$73,420,037
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>\$1,417,289,650</b>

<b>Centre - West Centre - Ouest</b>		Estimated revenue Recettes (estimation)
<b>\$</b>		
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$34,722,125
99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	\$32,224,235
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$24,896,189
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	\$23,984,137
46	Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	\$21,512,346
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>\$457,769,060</b>

<b>East - West Est - Ouest</b>		Estimated revenue Recettes (estimation)
<b>\$</b>		
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$7,542,108
52	Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	\$999,251
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients	\$546,290
89	Printed Matter Imprimés	\$347,423
74	Furniture and Fixtures Meubles et accessoires	\$296,276
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>\$12,391,398</b>

Figure 4.11

**For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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	2 341 510
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	1 499 287
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	851 130
27 Crude Non-metallic Minerals Minéraux bruts non-métalliques	703 448
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	694 409
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>	<b>11 064 914</b>



West - East Ouest - Est	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	9 103
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	7 945
86 Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	3 996
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	3 609
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	3 362
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>	<b>49 566</b>

Centre - East Centre - Est	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	215 048
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	165 760
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	85 217
99 General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	84 135
42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	70 997
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>	<b>1 548 755</b>

Figure 4.11 - Continued - suite

**For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II**

<b>Centre - Centre</b>		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
27	Crude, Non-metallic, Minerals Minéraux bruts non-métalliques	24 833 255
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	11 077 524
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	6 527 058
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	6 045 945
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	4 991 691
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>93 034 380</b>



<b>West - Centre Ouest - Centre</b>		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
25	Metal Ores, Concentrates and Scrap Minerais de métaux, conc. et déchets	349 547
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	149 295
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	143 486
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	110 012
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	108 592
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>1 884 193</b>

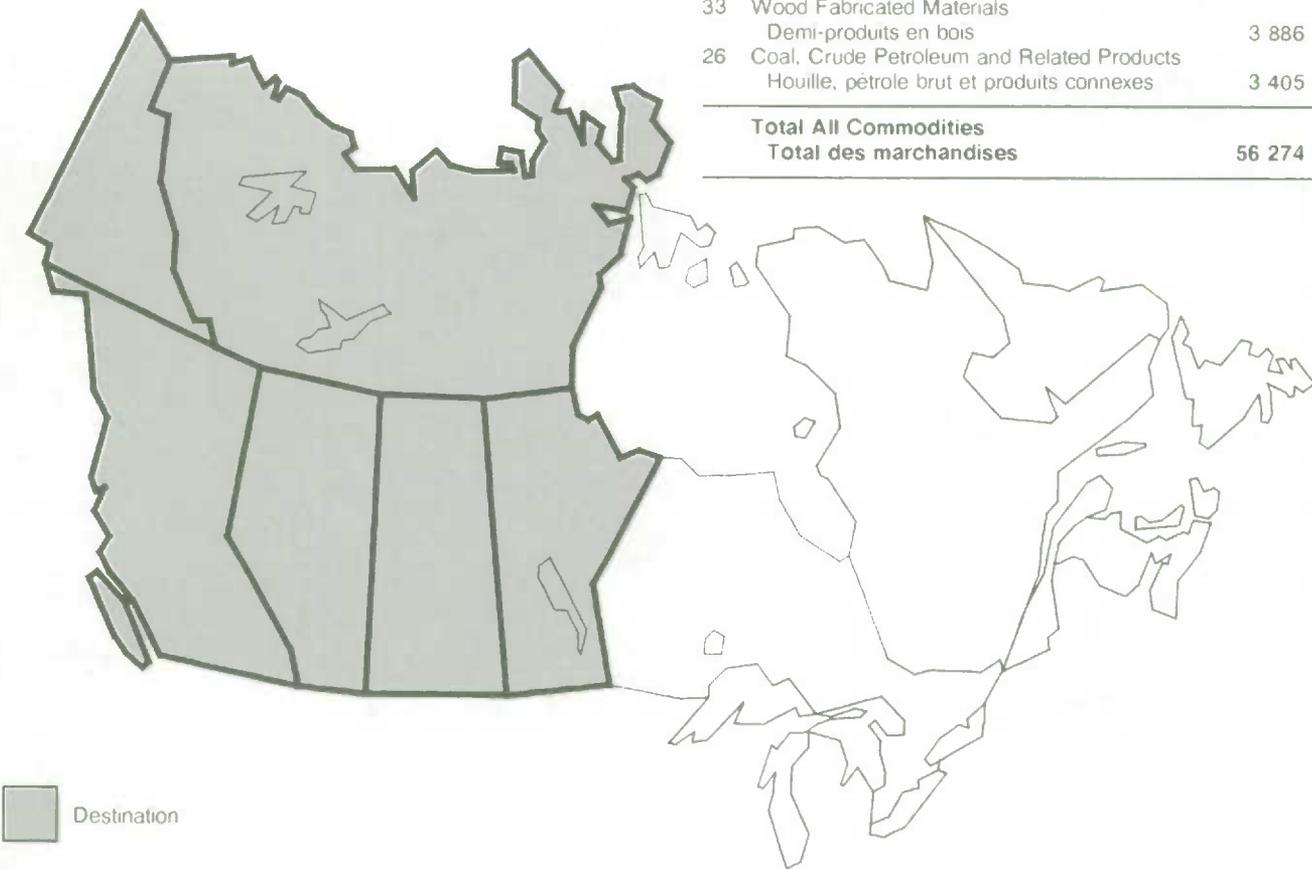
<b>East - Centre Est - Centre</b>		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	149 837
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	149 620
35	Paper and Paperboard Papier et carton	128 191
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	105 392
09	Vegetables and Vegetables preparations Légumes et préparations à base de légumes	84 992
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>1 141 078</b>

Figure 4.11 - Concluded - fin

**For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II**

<b>West - West Ouest - Ouest</b>		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	13 028 594
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	8 508 793
27	Crude Non-metallic Minerals Minéraux bruts non-métalliques	3 913 063
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	3 886 110
26	Coal, Crude Petroleum and Related Products Houille, pétrole brut et produits connexes	3 405 462
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>56 274 521</b>



<b>Centre - West Centre - Ouest</b>		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	140 597
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	125 742
99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	116 618
42	Chemical and Related Products Produits chimiques et connexes	97 259
46	Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	96 914
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>1 740 062</b>

<b>East - West Est - Ouest</b>		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
52	Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	5 550
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	4 599
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	2 454
03	Fish Poisson	1 052
42	Chemical and Related Products Produits chimiques et connexes	1 023
<b>Total All Commodities Total des marchandises</b>		<b>19 581</b>

Figure 4.12

## For-hire Trucking, 1987: Commodity Ranking

## Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des produits transportés

## Top Ten Commodities Based on Revenue, Class I and II Carriers

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

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank	
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
146	Other food preparations - Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830	2
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usageés)	172,989	2	254	78	385 433	36	200,670	35
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	150,193	3	1 665	22	746 110	21	1,385,205	1
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	138,349	4	13 607	2	3 553 234	1	457,297	14
995	General freight - Fret général	129,324	5	1 888	20	1 159 888	14	1,020,636	3
475	Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	128,906	6	8 694	3	1 693 205	7	305,039	23
479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	7	4 922	9	1 775 322	4	368,300	20
276	Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578	5
331	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	102,884	9	5 423	5	2 421 890	3	224,973	32
445	Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	91,446	10	5 364	6	1 767 678	5	271,465	26

## Top Ten Commodities Based on Tonnage, Class I and II Carriers

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

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank	
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
276	Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578	5
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	138,349	4	13 607	2	3 553 234	1	457,297	14
475	Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	128,906	6	8 694	3	1 693 205	7	305,039	23
146	Other food preparations - Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830	2
331	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	102,884	9	5 423	5	2 421 890	3	224,973	32
445	Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	91,446	10	5 364	6	1 767 678	5	271,465	26
231	Logs and bolts - Billes et billots	55,256	26	5 237	7	1 587 152	8	170,030	44
432	Fuel oil - Mazout	73,443	17	5 211	8	1 232 061	13	186,949	39
479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	7	4 922	9	1 775 322	4	368,300	20
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	84,451	14	4 792	10	1 337 776	11	244,259	29

Figure 4.12

**For-hire Trucking, 1987: Commodity Ranking – Concluded**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des produits transportés – fin**

**Top Ten Commodities Based on Tonne-kilometres, Class I and II Carriers**  
**Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes-kilomètres**

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank	
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	138,349	4	13 607	2	3 553 234	1	457,297	14
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830	2
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	102,884	9	5 423	5	2 421 890	3	224,973	32
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	7	4 922	9	1 775 322	4	368,300	20
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	91,446	10	5 364	6	1 767 678	5	271,465	26
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578	5
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	128,906	6	8 694	3	1 693 205	7	305,039	23
231	Logs and bolts – Billes et billots	55,256	26	5 237	7	1 587 152	8	170,030	44
351	Paper for printing – Papier d'impression	84,924	13	2 551	18	1 443 129	9	271,704	25
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	28,110	43	2 762	16	1 383 622	10	93,519	76

**Top Ten Commodities Based on Shipments, Class I and II Carriers**

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

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank	
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	150,193	3	1 665	22	746 110	21	1,385,205	1
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830	2
995	General freight – Fret général	129,324	5	1 888	20	1 159 888	14	1,020,636	3
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	84,382	15	1 128	28	383 431	37	834,744	4
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578	5
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	69,658	18	850	36	479 616	29	642,559	6
788	Other apparel – Autres vêtements	47,314	30	163	100	192 091	61	601,337	7
741	Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	52,232	27	269	77	229 145	53	583,995	8
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	47,814	29	420	60	314 774	42	508,744	9
951	Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	90,061	11	1 694	21	732 736	23	503,270	10

Figure 4.13

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-	Number of shipments
		Recettes		kilometres	
		\$'000	'000	'000	
146	Other food preparations - Autres préparations alimentaires	281,329	5 950	3 384 904	1,339,830
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) - Articles ménagers et personnels divers (usageés)	172,989	254	385 433	200,670
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies - Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	150,193	1 665	746 110	1,385,205
238	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	138,349	13 607	3 553 234	457,297
995	General freight - Fret général	129,324	1 888	1 159 888	1,020,636
475	Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	128,906	8 694	1 693 205	305,039
479	Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	4 922	1 775 322	368,300
276	Sand, gravel & crude stone - Sable, gravier et pierre brute	105,311	23 920	1 743 306	707,578
331	Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	102,884	5 423	2 421 890	224,973
445	Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	91,446	5 364	1 767 678	271,465
951	Shipping and distribution containers and closures - Recip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	90,061	1 694	732 736	503,270
429	Other chemical specialties, industrial - Autres spécialités chimiques, industrielles	87,894	1 479	789 730	478,209
351	Paper for printing - Papier d'impression	84,924	2 551	1 443 129	271,704
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) - Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	84,451	4 792	1 337 776	244,259
581	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis	84,382	1 128	383 431	834,744
051	Dairy products - Produits laitiers	74,528	4 288	735 036	450,829
432	Fuel oil - Mazout	73,443	5 211	1 232 061	186,949
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton - Tissus larges entière. ou en partie de coton	69,658	850	479 616	642,559
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	68,872	946	774 445	495,881
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery - Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro	67,599	1 404	583 199	195,542
448	Pipes and tubes, iron and steel - Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	62,061	1 541	794 235	199,508
431	Gasoline - Essence	61,487	4 767	1 136 370	177,789
964	Paper end-products - Produits finals en papier	60,956	1 004	590 259	387,357

Figure 4.13

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	59,367	4 513	1 262 002	154,515
509	Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction	58,324	508	375 460	440,962
231	Logs and bolts – Billes et billots	55,256	5 237	1 587 152	170,030
741	Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	52,232	269	229 145	583,995
416	Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes	49,969	2 553	926 712	96,349
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	47,814	420	314 774	508,744
788	Other apparel – Autres vêtements	47,314	163	192 091	601,337
291	Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts	42,761	2 965	533 776	140,162
173	Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	38,423	649	402 178	95,962
473	Glass basic products – Produits de base en verre	38,401	621	468 909	173,699
404	Metallic salts & peroxy salts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	35,617	975	380 210	58,226
091	Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	35,391	1 653	590 404	129,491
991	Mail – Courrier	32,742	292	418 098	111,434
583	Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc.	32,550	544	210 750	241,391
841	Floor coverings – Couvre-sols	31,972	336	263 489	265,496
428	Paints and related paint products – Peintures et produits connexes	31,168	301	202 009	257,759
621	Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	30,082	392	202 811	222,335
461	Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture	29,781	517	276 672	181,267
469	Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	29,434	697	413 371	136,978
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	28,110	2 762	1 383 622	93,519
064	Other bakery products – Autres produits de boulangerie	27,470	433	182 234	161,191
262	Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	27,454	3 254	574 887	144,268
172	Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	27,277	956	356 681	111,158

Figure 4.13

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-	Number of shipments
		Recettes		kilometres	
		\$'000	'000	Tonnes-	Nombre de
				kilomètres	livraisons
061	Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	27,246	2 204	785 844	76,969
697	Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels électriques divers	26,674	170	109 748	293,252
001	Cattle – Bovins	25,562	764	473 796	55,925
436	Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	25,274	1 069	309 624	53,191
425	Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique	25,259	329	178 597	152,690
901	Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau	22,694	185	105 860	409,909
801	Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	22,576	182	127 568	383,395
899	Other printed matter – Autres imprimés	22,510	177	113 379	340,957
637	Electronic equip. components, chassis & cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique	21,809	110	71 546	227,392
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	21,573	124	100 959	488,131
402	Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal.	21,558	809	247 443	39,695
443	Castings & forgings, iron & steel(exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages, de fer & acier(sauf tuyaux & raccor)	20,334	584	289 460	112,036
171	Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	19,732	879	293 501	60,727
336	Millwork (woodwork) & building components – Bois travaillé et éléments de construction	19,720	420	239 556	128,847
339	Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois	19,513	603	346 262	61,926
104	Sugar preparations (including confectionery) – Préps. à base de sucre (y compris les confiseries)	18,298	150	123 350	211,088
449	Wire and wire rope, steel – Fils et câbles métalliques, d'acier	17,851	355	189 370	98,034
101	Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	17,390	647	264 639	31,439
529	Other special industrial machinery & equipment – Autres machines et matériel industriels spéciaux	17,231	272	168 597	100,263
401	Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloïd – Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét.	16,967	698	208 424	37,569
464	Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	16,834	198	134 996	102,059
807	Cleaning and polishing preparations – Prép. et produits de nettoyage et de crage	16,700	231	111 312	194,530

Figure 4.13

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-	Number of shipments
		Recettes		kilometres	
		\$'000	'000	Tonnes-	livraisons
				kilomètres	
				'000	
012	Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	16,159	237	128 353	123,269
472	Structural clay products and refractories – Prod. d'argile de construction & mat. réfractaires	15,447	669	228 765	59,909
686	Wiring devices – Dispositifs de câblage	15,316	107	86 994	169,284
969	Plastic end-products – Produits finals en plastique	15,185	200	74 336	118,800
236	Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	14,664	1 212	247 083	35,518
015	Meat prep. and ready-cooked meat (except canned) – Prép. à base de viandes & viandes cuites (sauf boîtes)	14,645	104	189 349	67,853
423	Plastic materials, not shaped – Matières plastiques, non façonnées	14,303	394	146 405	44,448
655	Air conditioning & refrig. equip. (exc. indust. fans) – Mat. de climatisation & de réfrig. (sauf ventilat. ind.)	13,668	69	53 487	91,746
519	Other materials handling equipment – Autre matériel de manutention	13,297	279	119 740	69,416
681	Electric lighting fixtures and portable lamps – Appareils d'éclairage électriques & lampes portative	13,233	129	59 724	155,770
145	Canned food, n.e.s. – Autres préparations alimentaires en boîtes	13,200	452	196 459	44,765
748	Furniture and fixture components – Eléments de meubles et d'accessoires	13,078	89	37 034	151,691
999	Unknown – Inconnu	13,015	125	78 494	140,740
159	Complete feed – Aliments complets	12,869	345	190 303	49,970
494	Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. &etc) – Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois)	12,141	127	104 778	90,554
636	Audio & video recording & reproducing equipment – Mat. d'enregistre. & de reproduct. des sons & des images	11,922	41	47 003	169,811
551	Tractors (exc. industrial material handling equip.) – Tracteurs (sauf mat. indust. de manutention des mat.)	11,918	150	89 149	51,094
468	Valves and pipe fittings – Robinetterie et raccords de tuyauterie	11,808	73	45 049	135,219
671	Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires	11,679	109	65 578	124,925
546	Other agricultural machinery & equipment – Autres machines et matériel agricoles	11,606	137	104 292	60,439
031	Fish, whole (round) or dressed, fresh or chilled – Poissons, entiers ou habillés, frais ou réfrigérés	11,440	236	127 977	37,992
893	Books and pamphlets – Livres et brochures	11,359	67	63 858	306,356

Figure 4.13

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Concluded**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-	Number of shipments
		Recettes		kilometres	
		\$'000	'000	Tonnes-	Nombre de
				kilomètres	livraisons
				'000	
213	Nursery & greenhouse stock & related materials – Produits de serre & de pépinière & prod. connexes	11,313	247	144 374	93,490
071	Fruits and berries, fresh or chilled – Fruits et baies, frais ou réfrigérés	10,529	179	163 449	20,124
806	Soap & detergents (exc. shaving soap & shampoos) – Savons & détersifs (sauf savon à barbe & shampooing)	10,499	191	85 864	52,597
444	Bars and rods, steel – Barres et tiges, d'acier	10,468	497	150 201	49,148
183	Tobacco products, manufactured – Produits du tabac, fabriqués	10,214	132	70 541	63,907
522	Const. and maintenance machinery and equipment – Machines & matériel de construction & d'entretien	10,176	150	81 840	45,366
742	Office furniture and visible record equipment – Meubles de bureau & mat. ordinaire de classement	10,078	46	49 316	84,158
753	Hand tools (exc. edging & mechanics' meas. tools) – Outils (sauf tranch. & de mesure pour mécaniciens)	9,590	54	44 004	117,610
075	Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre)	9,481	213	134 636	20,324
062	Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	9,448	410	146 091	23,375
<b>Total for first 100 commodities – Total pour les 100 premiers produits</b>		<b>4,139,052,293</b>	<b>231 231 795</b>	<b>49 938 783 300</b>	<b>22,959,553</b>
<b>Total for all commodities – Total pour tous les produits</b>		<b>4,867,841,195</b>	<b>168 757 035</b>	<b>57 320 019 453</b>	<b>28,129,236</b>

## TRUCKLOAD AND LESS THAN TRUCKLOAD TRAFFIC CLASSES I AND II CARRIERS

Figures 4.14 to 4.17 describe the movement of commodities by truckload (a shipment weighing more than 10 000 kg) and less than truckload (a shipment weighing less than 10 000 kg). As these data show, the truckload (TL) shipments generated approximately \$400 million more in revenues than less than truckload (LTL) shipments, but the LTL movements accounted for nearly four times the number of shipments. In general, the average LTL shipment weighed 701 kg and was transported over relatively long distances (737 km). The average TL shipment characteristically weighed 26 550 kg and was transported a distance of 351 km.

Figure 4.14 shows that the revenues from LTL shipments were only predominant in Ontario and Quebec. These two provinces constituted 65% of the revenues derived from LTL shipments. This is not surprising as "Road Motor Vehicles" (Figure 4.17), represented the number one ranked LTL commodity with most of the shipment having occurred in Ontario and Quebec.

Figures 4.15 and 4.16 are graphic representations of truck traffic in terms of average distance travelled, weight groupings, (TL versus LTL) and area of operation (intraregional versus interregional).

Figure 4.14

### For-hire Trucking, 1987: Selected Estimates by Weight Group by Region of Origin Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines estimations selon le poids et la région d'origine

Regional totals - Totaux régionaux			Regional totals - Totaux régionaux		
	TL	LTL		TL	LTL
<b>Revenue \$'000 - Recettes \$'000</b>			<b>Tonne-kilometres '000 - Tonnes-kilometres '000</b>		
BC and territories - C.-B. et Territoires	378,526	240,893	BC and territories - C.-B. et Territoires	8 385 655	1 157 618
Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	672,802	397,769	Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	14 504 691	1 843 792
Ontario	884,098	992,185	Ontario	13 945 736	3 899 235
Quebec - Québec	472,821	463,847	Quebec - Québec	7 454 013	1 643 542
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	215,917	148,983	Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	3 902 282	583 455
<b>Total</b>	<b>2,624,164</b>	<b>2,243,677</b>	<b>Total</b>	<b>48 192 377</b>	<b>9 127 642</b>
<b>Tonnes '000</b>			<b>Shipments - Livraisons</b>		
BC and territories - C.-B. et Territoires	22 643	1 409	BC and territories - C.-B. et Territoires	818,144	2,048,197
Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	31 641	2 515	Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	1,256,280	3,857,183
Ontario	61 827	7 208	Ontario	2,251,546	10,049,016
Quebec - Québec	26 105	3 184	Quebec - Québec	998,944	4,687,477
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	10 861	1 365	Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	440,593	1,721,056
<b>Total</b>	<b>153 077</b>	<b>15 681</b>	<b>Total</b>	<b>5,765,507</b>	<b>22,362,929</b>

## CHARGE COMPLETE ET CHARGE PARTIELLE - TRANSPORTEURS DES CATEGORIES I ET II

Les figures 4.14 à 4.17 présentent les mouvements en charge complète (expédition de plus de 10 000 kg) et les mouvements en charge partielle (expédition de moins de 10 000 kg). Comme le montrent ces données, les mouvements en charge complète ont rapporté environ \$400 millions de plus que les mouvements en charge partielle, mais ces derniers ont représenté environ quatre fois plus d'expéditions. En général, l'expédition en charge partielle avait un poids moyen de 701 kg et était transportée sur une distance relativement longue (737 km). Le poids moyen de l'expédition en charge complète typique était de 26 550 kg et la distance parcourue était de 351 km.

La figure 4.15 montre que l'Ontario et le Québec sont les seules provinces où les expéditions en charge partielle ont rapporté le plus de recettes. Ces deux provinces ont réalisé 65% des recettes tirées de ces expéditions. Ces résultats n'ont rien de surprenant puisque les "véhicules automobiles routiers" (figure 4.17) ont représenté la principale catégorie de produits transportés en charge partielle, la plupart des expéditions ayant eu lieu en Ontario et au Québec.

Les figures 4.15 et 4.16 illustrent graphiquement le trafic de marchandises selon la distance parcourue, le poids (charge complète et charge partielle) et la région d'exploitation (transport intrarégional et transport interrégional).

Figure 4.15

For-hire Trucking, 1987: Average Distance Travelled for Intraregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance moyenne des mouvements intrarégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

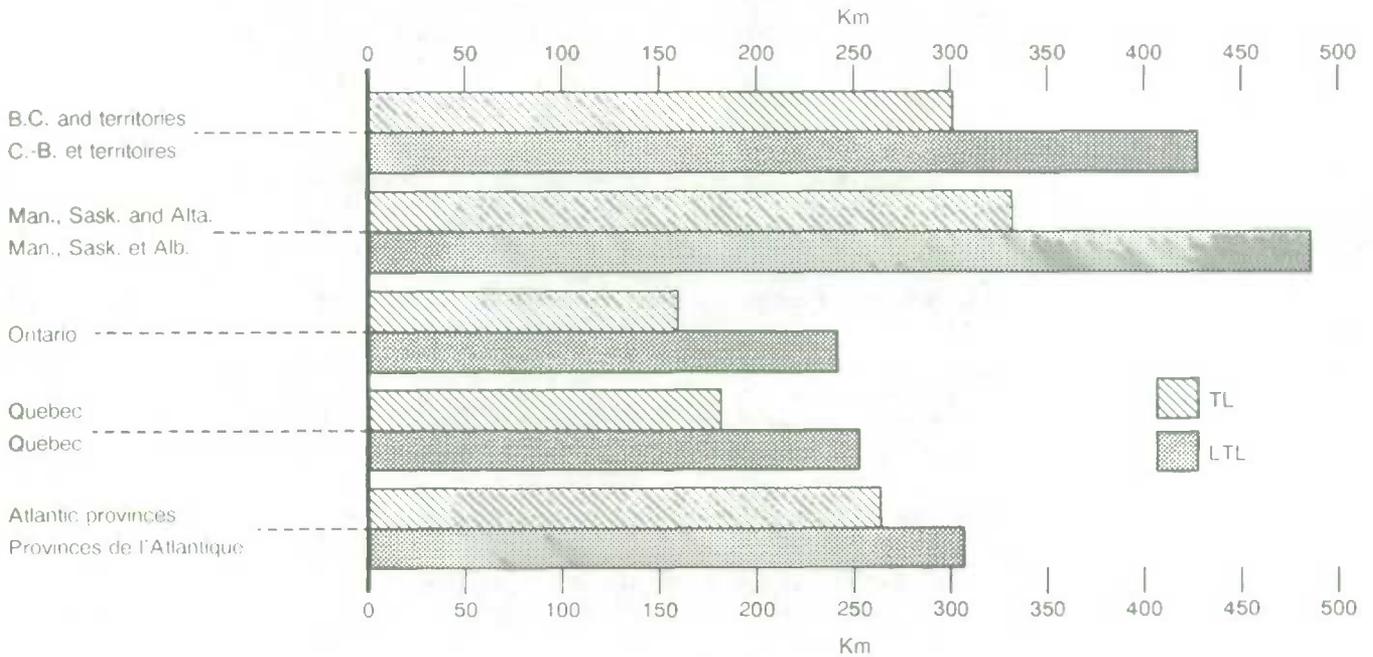


Figure 4.16

For-hire Trucking, 1987: Average Distance Travelled for Interregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

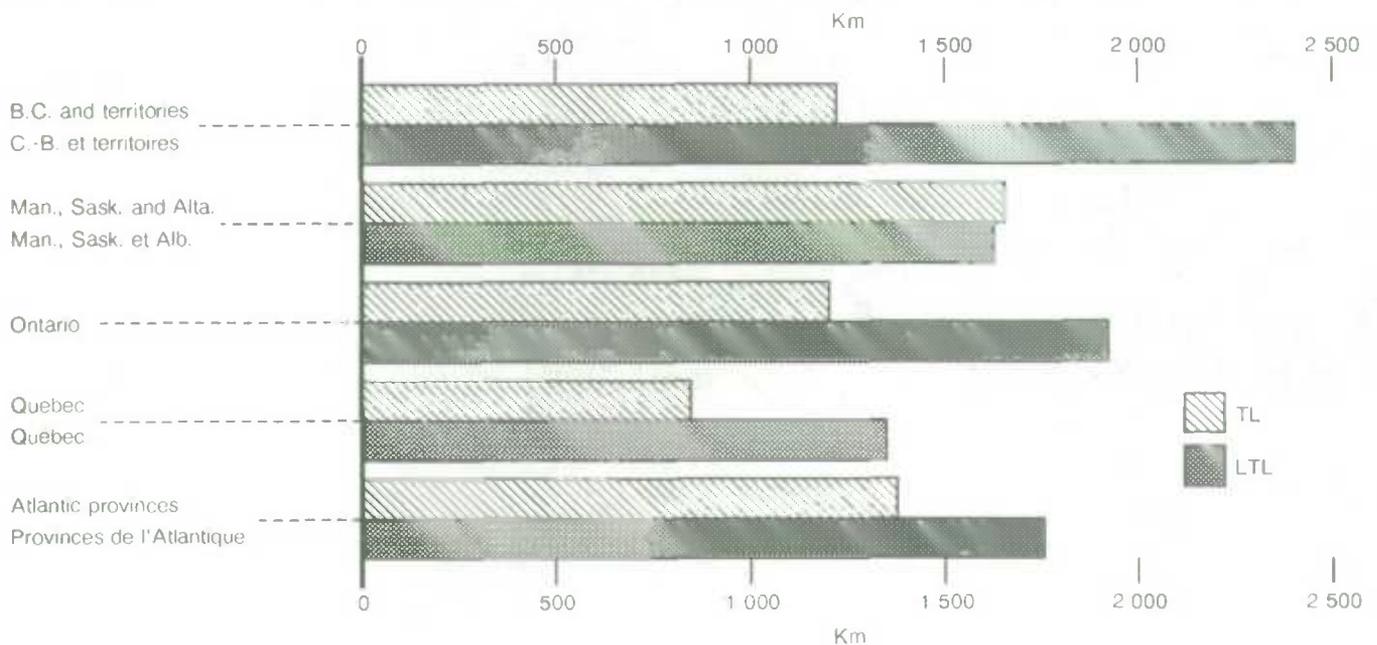


Figure 4.17 represents the top 15 revenue-generating commodities for LTL and TL shipments. These data show that, in general, the LTL shipments were comprised mainly of manufactured products, whereas the TL commodities were comprised of raw bulk materials and manufactured products.

The data show that, for intraregional movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. In comparison with all other regions, Ontario reported the shortest distances travelled for TL (160 km) and LTL (243 km) shipments. This was likely due to the heavy concentration of truck traffic in Southern Ontario.

As for interregional movements, the pattern was not very different; LTL shipments travelled longer distances than did TL shipments. It is interesting to note that TL shipments originating in Quebec travelled shorter distances than similar shipments originating in any of the other regions. This can be partially explained by the fact that Quebec earned 26% of its revenues from transporting goods to Ontario (see Figure 4.8).

As indicated in Figure 4.20 the distribution of revenues over the six major commodities sections showed that the trucking industry derived the majority of its revenues (67%) from the transport of "End Products, Inedible" and "Fabricated Materials, Inedible".

The major portion of truck revenues (52%) was associated with the three weight groups between 10 000 kilograms to 44 999 kilograms. Within these groups, the 10 000 to 19 999 kg weight group generated the greatest amount of revenues (18.1%), but only handled 6% of the shipments and 15.2% of the tonnage. This suggests that these shipments were of relatively high value.

The small shipment traffic (up to 1 000 kg) constituted the majority of shipments (66%) but only generated 20% of the revenues and 2% of the tonnage. These data reveal that, in comparison with the heavier traffic, the small shipment traffic was a relatively expensive way to transport goods.

## MAJOR POPULATION CENTRES - CLASS I AND II CARRIERS

---

The Census Metropolitan Area's (CMA's)<sup>1</sup> are the main origins and destinations of goods transported by the for-hire trucking industry. The top 5 CMA's were the destination for 29.5% of total goods shipped (\$1.44 billion) and the origin of 41.4% or \$2.01 billion worth of goods.

Figures 4.23 and 4.24 rank 24 CMA's of origin or destination on the basis of revenues. Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary were the most important CMA's in terms of both origin and/or destination traffic.

<sup>1</sup> Census Metropolitan Area is defined as the urban area with a population of 100,000 or more.

La figure 4.17 montre les 15 produits expédiés en charge partielle et en charge complète ayant rapporté le plus de recettes. Ces données révèlent qu'en général, les produits manufacturés forment le gros des expéditions en charge partielle, et les matières brutes et les produits manufacturés, le gros des expéditions en charge complète.

Dans le cas des mouvements intrarégionaux, les données révèlent que les voyages en charge partielle étaient plus longs que ceux en charge complète. Par rapport à toutes les autres régions, l'Ontario est celle où les distances parcourues en charge complète (160 km) et en charge partielle (243 km) étaient les plus courtes. Cela s'explique sans doute par l'intense circulation de camions dans le sud de l'Ontario.

La tendance pour le transport interrégional a été semblable: les voyages en charge partielle étaient plus longs que ceux en charge complète. Il est intéressant de noter que les voyages en charge complète en provenance du Québec étaient plus courts que les voyages de ce genre faits à partir des autres régions. Le fait que le Québec a tiré 26% de ses recettes du transport de marchandises vers l'Ontario (voir figure 4.8) explique en partie ces résultats.

Comme le montre la figure 4.20, la répartition des recettes entre les six principales sections de produits révèle que le secteur du camionnage tire la plus grande partie de ses recettes (67%) du transport de "produits finals non comestibles" et de "demi-produits non comestibles".

Les trois groupes de poids compris entre 10 000 kg et 44 999 kg représentaient la plus grande partie des recettes de transport (52%). De ces trois groupes, celui des 10 000 à 19 999 kg a généré le plus de recettes (18.1%), mais n'a représenté que 6% des expéditions et 15.2% du tonnage. Cela signifie que les expéditions avaient une valeur relativement élevée.

Les petites expéditions (jusqu'à 1 000 kg) ont constitué la majeure partie des expéditions (66%), mais 20% seulement des recettes et 2% du tonnage. Ces données montrent que les petites expéditions constituaient un moyen relativement cher de transporter les marchandises, comparativement aux chargements plus lourds.

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

---

Les régions métropolitaines de recensement (RMR)<sup>1</sup> représentent les principaux points d'origine et de destination des marchandises acheminées par les transporteurs pour compte d'autrui. Les cinq plus grandes RMR sont le point de destination de 29.5% des expéditions (\$1.44 milliard) et le point d'origine de 41.4% des expéditions (\$2.01 milliards).

Les figures 4.23 et 4.24 montrent le classement de 24 RMR d'origine et de destination, selon les recettes. Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et Calgary étaient les plus importantes RMR d'origine et de destination.

<sup>1</sup> Les régions métropolitaines de recensement sont définies comme des régions urbaines ayant 100,000 habitants ou plus.

Figure 4.17

**For-hire Trucking, 1987: Selected Statistics for Commodity Divisions (Ranked by Revenue), Class I and II Carriers**
**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines statistiques pour les divisions de produits (classées en fonction des recettes), catégories I et II**

	Revenue	Tonnage	Tonne-kilometres	Shipments	
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons	
	\$'000	'000	'000		
<b>Less than truckload - Charge partielle</b>					
<b>Commodity - Produit</b>					
58	Road Motor Vehicle - Véhicules automobiles routiers	242,151	2 445	1 010 012	2,425,716
86	Other Household and Personal Equipment - Autres articles ménagers et personnels	173,950	227	338 758	249,559
14	Other Foods, Food Materials - Autres aliments, ingrédients alimentaires	127,359	1 281	801 698	1,090,138
46	Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	101,985	580	395 637	1,093,398
99	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	99,054	503	409 601	1,163,562
42	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	98,525	672	432 777	909,579
74	Furniture and Fixtures - Meubles et accessoires	82,621	351	245 698	953,293
50	Machinery Not Elsewhere Specified - Machine non désignées ailleurs	63,999	319	237 620	637,529
96	Remaining End-products - Autres produits finals	61,439	479	260 619	599,755
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	61,082	467	257 684	476,366
95	Containers and Closures - Contentants et fermetures	59,509	609	243 298	436,252
37	Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	56,615	282	224 366	646,985
78	Apparel and Accessories - Vêtements et accessoires	54,234	166	195 519	713,153
47	Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métallique de base	51,768	464	204 748	428,943
63	Communication and Related Equipment - Matériel de communication et matériel connexe	47,736	150	152 391	610,889
<b>Total</b>	<b>1,382,027</b>	<b>8 995</b>	<b>5 410 426</b>	<b>12,435,117</b>	
<b>Truckload - Charge complete</b>					
<b>Commodity - Produit</b>					
47	Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	257,765	14 529	4 012 572	512,203
43	Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	231,602	15 790	4 007 507	537,924
23	Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	214,490	20 625	5 498 841	674,924
27	Crude Non-metallic Minerals - Minéraux bruts non métalliques	172,712	29 417	3 255 651	878,026
14	Other Foods, Food Materials - Autres aliments, ingrédients alimentaires	171,543	5 185	2 820 303	315,463
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	152,394	8 211	3 120 233	283,733
33	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	132,280	6 652	3 213 780	234,943
35	Paper and Paperboard - Papier et carton	83,025	3 090	1 661 869	135,240
40	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	76,284	2 756	929 971	95,347
99	General or Unclassified Freight - Fret général ou non classé	76,027	1 803	1 246 880	109,248
42	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	69,249	1 934	952 169	91,717
52	Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	68,500	1 716	789 275	77,714
17	Beverages - Boissons	59,108	2 140	924 049	99,097
41	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	55,530	2 627	1 012 686	85,981
01	Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	55,334	934	853 433	55,943
<b>Total</b>	<b>1,875,843</b>	<b>117 409</b>	<b>34 299 219</b>	<b>4,187,503</b>	

Figure 4.18

**For-hire Trucking, 1987: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group, Class I and II Carriers**

	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
<b>Live animals</b>						
Revenue	\$ 84,499	2,910,224	1,596,152	2,686,871	4,893,555	14,041,988
Tonnes	93	13 746	12 685	37 298	121 017	418 178
Tonne-kilometres	124 994	9 081 281	6 767 793	18 409 288	44 278 694	203 962 105
Shipments	No. 2,553	26,084	8,970	10,872	15,607	27,847
<b>Food, feed, beverage and tobacco</b>						
Revenue	\$ 18,046,221	80,919,699	41,133,987	75,688,930	91,159,537	273,941,153
Tonnes	38 633	470 044	382 581	929 179	1 505 045	8 750 040
Tonne-kilometres	18 450 108	260 471 436	209 166 226	524 689 213	775 596 021	3 856 912 674
Shipments	No. 809,998	1,335,917	269,244	287,881	205,833	567,655
<b>Crude materials, inedible</b>						
Revenue	\$ 2,485,154	6,965,568	3,455,624	9,264,146	7,324,697	65,953,848
Tonnes	3 501	25 179	20 317	102 121	237 290	3 607 335
Tonne-kilometres	2 230 428	21 927 377	15 464 573	35 577 662	70 050 711	930 855 767
Shipments	No. 92,041	70,979	14,003	29,875	31,420	232,447
<b>Fabricated materials, inedible</b>						
Revenue	\$ 56,748,387	182,069,778	72,640,805	106,398,695	90,062,831	237,419,038
Tonnes	78 980	717 854	437 365	988 666	1 593 202	6 756 530
Tonne-kilometres	58 704 205	496 080 604	279 940 439	575 800 730	781 112 629	3 474 312 405
Shipments	No. 1,843,819	2,118,417	310,171	306,193	213,766	429,469
<b>End products, inedible</b>						
Revenue	\$ 178,577,298	443,974,433	236,462,464	267,337,518	172,448,339	207,294,357
Tonnes	239 072	1 586 365	1 860 173	1 702 405	1 927 505	5 029 709
Tonne-kilometres	208 102 147	1 239 639 424	938 955 216	1 173 031 279	1 096 964 819	2 551 488 063
Shipments	No. 6,318,586	4,852,310	1,316,223	533,373	266,329	344,385
<b>General or unclassified freight</b>						
Revenue	\$ 21,406,153	35,652,221	10,734,009	16,095,749	17,413,262	44,760,203
Tonnes	22 129	118 917	53 000	119 129	202 028	1 010 759
Tonne-kilometres	21 541 905	114 834 918	49 034 865	89 943 710	156 871 722	645 309 381
Shipments	No. 695,996	379,749	38,120	36,308	26,221	68,146
<b>Total</b>						
Revenue	\$ 277,347,711	752,491,923	366,023,039	477,471,909	383,302,221	843,410,586
Tonnes	382 408	2 932 105	2 766 121	3 878 798	5 586 087	25 572 552
Tonne-kilometres	309 153 786	2 142 035 041	1 499 329 111	2 417 451 881	2 924 874 594	11 662 840 395
Shipments	No. 9,762,973	8,783,460	1,956,731	1,204,503	759,175	1,669,956

Figure 4.18

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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 and over - et plus	Total		
<b>Animaux vivants</b>						
21,197,196	3,439,728	836,730	358,357	52,045,300	\$	Recettes
712 571	189 125	37 719	26 994	1 569 426		Tonnes
364 793 660	69 041 044	24 214 190	14 071 565	754 744 613		Tonnes-kilomètres
29,440	5,397	756	338	127,734	Nbre	Livraisons
<b>Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs</b>						
146,529,126	64,025,633	3,300,089	1,105,616	795,849,991	\$	Recettes
5 349 845	5 282 005	254 959	95 836	23 058 167		Tonnes
2 507 599 693	1 621 925 043	64 974 641	54 609 306	9 894 394 361		Tonnes-kilomètres
227,676	152,112	5,258	1,258	3,855,355	Nbre	Livraisons
<b>Matières brutes non comestibles</b>						
148,768,773	287,532,857	30,114,524	1,996,586	563,861,776	\$	Recettes
13 791 349	41 438 231	3 915 584	240 578	63 381 485		Tonnes
3 610 796 102	7 504 667 178	748 533 844	40 968 522	12 981 072 163		Tonnes-kilomètres
556,048	1,161,412	74,242	2,987	2,265,251	Nbre	Livraisons
<b>Demi-produits non comestibles</b>						
400,034,542	499,376,500	24,099,857	3,979,984	1,672,830,416	\$	Recettes
17 864 794	32 459 797	1 735 940	239 964	62 873 092		Tonnes
7 222 232 524	9 469 813 592	599 737 326	121 344 703	23 079 079 156		Tonnes-kilomètres
723,908	914,696	35,057	3,048	6,871,044	Nbre	Livraisons
<b>Produits finals non comestibles</b>						
69,076,851	23,876,737	6,829,840	2,294,995	1,608,172,833	\$	Recettes
1 925 162	977 186	198 306	123 355	15 569 239		Tonnes
1 201 805 964	405 150 424	90 288 330	48 822 632	8 954 248 298		Tonnes-kilomètres
85,070	28,442	3,799	1,506	13,736,304	Nbre	Livraisons
<b>Fret ordinaire ou non classé</b>						
26,190,522	2,052,849	622,784	153,133	175,080,886	\$	Recettes
649 487	111 133	11 180	7 862	2 305 623		Tonnes
491 804 497	76 736 336	860 424	9 543 102	1 656 480 859		Tonnes-kilomètres
28,894	3,249	237	105	1,272,749	Nbre	Livraisons
<b>Total</b>						
811,797,010	880,304,305	65,803,825	9,888,671	4,867,841,203	\$	Recettes
40 293 209	80 457 476	6 153 687	734 589	168 757 032		Tonnes
15 399 032 439	19 147 333 616	1 528 608 755	289 359 831	57 320 019 450		Tonnes-kilomètres
1,651,035	2,265,332	119,348	9,242	28,128,437	Nbre	Livraisons

Figure 4.19

**For-hire Trucking, 1987: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Territory by Weight Group, Class I and II Carriers**

		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
<b>Newfoundland and Prince Edward Island</b>							
Revenue	\$	1,924,314	7,359,199	3,742,068	6,123,875	3,291,033	8,834,360
Tonnes		3 884	31 170	17 165	30 888	42 139	189 440
Tonne-kilometres		2 601 174	20 959 346	12 605 074	26 170 075	23 763 299	133 894 235
Shipments	No.	78,275	96,450	12,357	9,875	5,891	11,909
<b>Nova Scotia</b>							
Revenue	\$	5,385,006	17,154,196	11,866,759	15,425,484	11,383,448	22,745,293
Tonnes		12 468	109 474	101 890	118 575	174 410	604 288
Tonne-kilometres		5 606 519	47 207 379	45 443 496	66 203 493	74 594 592	266 029 242
Shipments	No.	280,517	330,707	69,110	36,975	24,259	41,043
<b>New Brunswick</b>							
Revenue	\$	5,487,833	17,035,477	14,358,160	15,656,251	14,850,179	32,298,823
Tonnes		11 981	118 786	194 582	195 469	244 079	954 899
Tonne-kilometres		4 857 631	44 250 639	54 769 544	68 278 738	104 548 978	403 387 500
Shipments	No.	246,078	329,095	130,938	62,594	32,454	62,804
<b>Québec</b>							
Revenue	\$	62,728,829	168,855,757	74,849,441	88,636,655	69,476,721	161,775,455
Tonnes		82 989	671 425	641 167	752 924	1 010 396	4 934 213
Tonne-kilometres		65 091 506	415 415 558	274 336 504	389 982 744	510 863 514	1 914 244 821
Shipments	No.	1,884,241	1,970,754	458,162	241,154	138,926	321,982
<b>Ontario</b>							
Revenue	\$	125,739,708	338,080,669	155,465,143	203,928,344	167,982,867	287,606,098
Tonnes		167 606	1 217 442	1 181 714	1 675 056	2 602 269	9 775 409
Tonne-kilometres		139 828 640	965 231 976	621 326 595	1 013 499 482	1 191 804 007	3 379 600 933
Shipments	No.	4,719,509	3,630,774	847,659	518,795	355,900	649,983
<b>Manitoba</b>							
Revenue	\$	13,085,422	41,361,069	18,879,645	25,375,570	24,690,698	61,264,512
Tonnes		20 858	168 643	118 250	183 785	217 570	956 176
Tonne-kilometres		20 758 214	156 774 754	94 618 801	163 565 706	249 090 814	1 073 505 918
Shipments	No.	472,798	525,930	81,443	57,196	29,936	60,160
<b>Saskatchewan</b>							
Revenue	\$	6,369,347	15,760,077	7,572,745	14,529,638	9,572,016	28,934,448
Tonnes		11 351	78 615	61 673	114 725	175 317	985 904
Tonne-kilometres		6 446 324	35 731 774	27 800 656	70 678 435	83 289 934	460 114 886
Shipments	No.	246,311	258,633	42,747	34,660	23,013	61,316
<b>Alberta</b>							
Revenue	\$	29,915,855	67,325,280	33,529,951	53,390,604	40,389,482	140,809,684
Tonnes		36 891	257 019	191 496	410 180	561 132	4 856 556
Tonne-kilometres		28 732 839	191 597 340	133 839 578	279 248 682	360 090 734	2 653 315 235
Shipments	No.	985,077	791,217	134,323	122,461	73,847	312,862
<b>British-Columbia, Yukon and Northwest Territories</b>							
Revenue	\$	26,711,397	79,560,200	45,759,126	54,405,487	41,665,778	99,141,914
Tonnes		34 380	279 531	258 184	397 196	558 775	2 315 667
Tonne-kilometres		35 230 940	264 866 276	234 588 865	339 824 525	326 828 722	1 378 747 625
Shipments	No.	850,167	849,899	179,986	120,792	74,950	147,897
<b>CANADA</b>							
Revenue	\$	277,347,711	752,491,923	366,023,039	477,471,909	383,302,221	843,410,586
Tonnes		382 408	2 932 105	2 766 121	3 878 798	5 586 087	25 572 552
Tonne-kilometres		309 153 786	2 142 035 041	1 499 329 111	2 417 451 881	2 924 874 594	11 662 840 395
Shipments	No.	9,762,973	8,783,460	1,956,731	1,204,503	759,175	1,669,956

Figure 4.19

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: 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		
						<b>Terre-Neuve et Île-du-Prince-Édouard</b>
21,960,615	3,837,733	520,392	102,222	57,695,814	\$	Recettes
662 483	208 659	22 194	3 281	1 211 101		Tonnes
432 631 813	72 205,641	9 507 042	2 000 311	736 338 009		Tonnes-kilomètres
28,010	6,043	410	40	247,876	Nbre	Livraisons
						<b>Nouvelle-Écosse</b>
26,130,793	16,055,043	545,792	13,269	126,705,080	\$	Recettes
1 563 312	1 688 074	12 157	2 888	4 387 536		Tonnes
606 620 824	481 115 637	14 575 853	660 990	1 608 058 025		Tonnes-kilomètres
61,612	49,601	217	36	888,300	Nbre	Livraisons
						<b>Nouveau-Brunswick</b>
43,755,028	36,618,547	305,388	133,476	180,499,164	\$	Recettes
1 935 618	2 933 034	9 947	28 530	6 626 924		Tonnes
751 869 595	686 630 434	14 591 108	8 157 248	2 141 341 416		Tonnes-kilomètres
77,440	86,379	209	268	1,025,473	Nbre	Livraisons
						<b>Quebec</b>
135,766,978	163,002,961	10,038,563	1,536,751	936,668,110	\$	Recettes
6 797 524	13 277 426	924 905	195 783	29 288 751		Tonnes
2 184 241 348	2 996 533 619	275 033 178	71 812 255	9 097 555 047		Tonnes-kilomètres
271,758	381,830	18,701	2,467	5,686,422	Nbre	Livraisons
						<b>Ontario</b>
247,130,524	332,090,368	15,402,411	2,857,579	1,876,283,711	\$	Recettes
12 040 683	38 857 861	1 291 274	225 135	69 034 449		Tonnes
3 896 848 804	6 239 703 152	293 464 501	103 662 361	17 844 970 453		Tonnes-kilomètres
491,752	1,082,639	26,415	2,916	12,300,562	Nbre	Livraisons
						<b>Manitoba</b>
31,988,382	33,395,379	951,965	96,097	251,088,740	\$	Recettes
1 009 167	3 720 298	64 141	13 139	6 472 027		Tonnes
698 247 596	1 900 661 189	19 116 761	3 688 283	4 380 028 035		Tonnes-kilomètres
43,607	101,832	1,281	163	1,372,679	Nbre	Livraisons
						<b>Saskatchewan</b>
34,560,556	36,711,905	2,965,447	660,966	157,637,146	\$	Recettes
1 925 122	2 317 707	291 327	43 040	6 004 781		Tonnes
724 794 870	890 719 233	51 747 602	8 924 007	2 360 247 721		Tonnes-kilomètres
81,602	66,256	5,343	543	818,377	Nbre	Livraisons
						<b>Alberta</b>
130,595,283	152,155,772	10,224,304	3,508,597	661,844,812	\$	Recettes
5 990 191	8 652 348	585 216	138 604	21 679 634		Tonnes
2 577 367 355	3 150 751 974	168 078 695	65 185 354	9 608 207 786		Tonnes-kilomètres
245,932	247,279	11,318	1,734	2,922,408	Nbre	Livraisons
						<b>Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest</b>
139,908,855	106,436,596	24,849,560	979,715	619,418,627	\$	Recettes
8 369 108	8 802 271	2 952 527	84 188	24 051 828		Tonnes
3 526 410 234	2 729 012 736	682 494 014	25 269 022	9 543 272 959		Tonnes-kilomètres
349,321	243,474	55,454	1,074	2,866,341	Nbre	Livraisons
						<b>CANADA</b>
811,797,010	880,304,305	65,803,825	9,888,671	4,867,841,203	\$	Recettes
40 293 209	80 457 476	6 153 687	734 589	168 757 032		Tonnes
15 399 032 439	19 147 333 616	1 528 608 755	289 359 831	57 320 019 450		Tonnes-kilomètres
1,651,035	2,265,332	119,348	9,242	28,128,437	Nbre	Livraisons

Figure 4.20

**For-Hire Trucking, 1987: Distribution of Truck Traffic by Commodity Section, Class I and II Carriers**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: ventilation du volume de camionnage par section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II**

Commodity section Section de produits	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Live animals – Animaux vivants	1.1	0.9	1.3	0.5
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs	16.3	13.7	17.3	13.7
Crude materials, edible – Matières brutes non comestibles	11.6	37.6	22.6	8.1
Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles	34.4	37.2	40.3	24.4
End products, inedible – Produits finals non comestibles	33.0	9.2	15.6	48.8
General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé	3.6	1.4	2.9	4.5
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Figure 4.21

**For-Hire Trucking, 1987: Distribution of Truck Traffic by Weight Group, Class I and II Carriers**  
**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: ventilation du volume de camionnage par groupe de poids, pour les transporteurs des catégories I et II**

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg	5.7	0.2	0.5	34.6
100 to 999 kg – 100 à 999 kg	15.4	1.7	3.7	31.2
1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg	7.5	1.6	2.6	6.9
2 000 to 4 999 kg – 2 000 à 4 999 kg	9.8	2.3	4.2	4.3
5 000 to 9 999 kg – 5 000 à 9 999 kg	7.9	3.3	5.1	2.7
10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg	17.3	15.2	20.4	5.9
20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg	16.7	23.9	26.9	5.9
30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg	18.1	47.7	33.4	8.0
45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg	1.4	3.7	2.7	0.4
65 000 kg and over – 65 000 kg et plus	0.2	0.4	0.5	0.1
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Figure 4.22

For-hire Trucking, 1987: Percentage of Total Activity Originating in/ Destined for Census Metropolitan Areas for Selected Estimates, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Proportion des expéditions totales en provenance et à destination des régions métropolitaines de recensement pour certaines estimations, transporteurs des catégories I et II

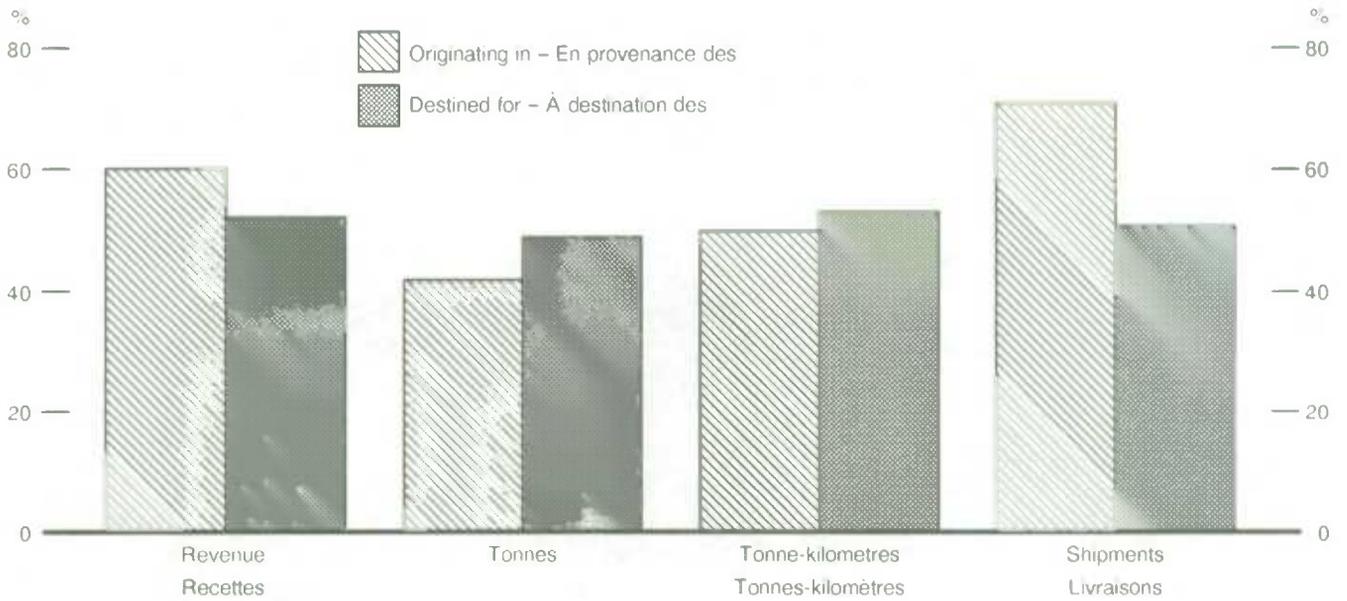


Figure 4.23

**For-hire Trucking, 1987: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des régions métropolitaines de recensement, 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-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	(\$'000)		('000)		('000)			
Toronto	788,105	1	17 897	1	5 883 985	1	6,709,252	1
Montreal	459,429	2	9 698	2	3 597 329	3	3,558,104	2
Vancouver	328,831	3	5 938	4	4 525 317	2	1,862,101	3
Edmonton	259,204	4	6 894	3	3 592 967	4	1,568,362	4
Winnipeg	179,014	5	2 570	8	1 958 227	5	1,145,364	5
Calgary	129,580	6	2 708	7	1 594 272	6	669,634	7
Hamilton	121,235	7	5 704	5	1 478 759	7	692,392	6
Kitchener	69,255	8	2 747	6	541 621	11	570,567	8
Halifax	62,593	9	1 702	11	527 500	12	510,162	9
Quebec	60,334	10	1 773	10	580 543	10	377,187	10
Ottawa-Hull	49,541	11	756	17	319 202	17	310,266	13
Saskatoon	48,705	12	1 215	15	628 207	9	311,110	12
Windsor	46,529	13	1 337	14	492 966	13	229,533	15
Regina	44,415	14	1 542	13	632 635	8	261,998	14
London	43,203	15	823	16	300 328	18	324,627	11
St.Catharines-Niagara	42,714	16	1 937	9	361 509	15	179,410	18
Saint John	40,846	17	1 615	12	489 595	14	186,770	16
Oshawa	32,623	18	717	18	208 718	20	182,102	17
Thunder Bay	21,856	19	629	20	321 412	16	104,714	20
Sudbury	19,467	20	677	19	284 145	19	69,686	21
St. John's	17,674	21	254	24	147 437	22	119,480	19
Chicoutimi-Jonquière	11,837	22	324	22	169 676	21	24,304	24
Trois-Rivières	11,136	23	376	21	117 318	23	45,113	23
Victoria	9,728	24	305	23	50 079	24	48,775	22
<b>Total</b>	<b>2,897,854</b>		<b>70 138</b>		<b>28 803 747</b>		<b>20,061,013</b>	

Figure 4.24

**For-hire Trucking, 1987: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des régions métropolitaines de recensement, 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	Shipments	Rank
	Recettes	Classe- ment		Classe- ment	kilometres	Classe- ment	Livrai- sons	Classe- ment
	(\$'000)		('000)		('000)			
Toronto	531,388	1	28 603	1	6 113 204	1	3,507,750	1
Montreal	334,103	2	10 948	2	3 895 119	2	1,888,810	2
Vancouver	236,061	3	3 864	4	3 234 468	3	900,868	3
Edmonton	170,773	4	2 927	7	2 448 822	4	664,170	6
Calgary	165,752	5	3 560	5	2 283 622	5	644,398	7
Winnipeg	150,804	6	2 091	10	2 112 925	6	568,937	8
Ottawa-Hull	102,111	7	1 705	13	681 795	11	798,970	4
Hamilton	84,201	8	6 212	3	1 076 462	8	693,138	5
Halifax	82,114	9	1 403	17	879 446	9	442,569	11
Quebec	63,425	10	1 672	15	616 304	13	448,093	10
Kitchener	58,597	11	2 222	8	444 181	18	511,683	9
Windsor	56,070	12	1 951	11	452 388	17	377,417	13
Regina	56,045	13	1 203	18	809 633	10	281,626	15
Saskatoon	54,967	14	934	19	671 220	12	281,424	16
London	49,947	15	1 579	16	405 126	20	425,398	12
St.Catharines-Niagara	49,060	16	1 921	12	547 130	15	348,882	14
Saint John	46,913	17	2 095	9	502 996	16	264,796	18
St.John's	44,024	18	392	24	563 506	14	110,063	24
Oshawa	40,426	19	3 009	6	340 480	21	281,191	17
Thunder Bay	39,090	20	402	23	428 725	19	181,185	21
Sudbury	36,680	21	1 683	14	1 580 158	7	206,677	19
Victoria	35,598	22	490	22	180 373	23	201,917	20
Trois Rivières	21,085	23	913	20	227 244	22	133,818	22
Chicoutimi-Jonquière	19,447	24	491	21	129 160	24	133,571	23
<b>Total</b>	<b>2,528,681</b>		<b>82 270</b>		<b>30 624 487</b>		<b>14,297,351</b>	

## SELECTED RATIOS – CLASS I AND II CARRIERS

Figures 4.25 and 4.26 provide information on revenue earned and tonnage transported in 1987 using distance groups. The shipment of goods (on a revenue basis) by the for-hire trucking industry fell into three main ranges of distances, short (25-300 km), medium (300-750 km) and long (greater than 750 km).

Most of the revenues (35%) were derived from the short distance shipments; in addition, these shipments accounted for 69% of the total tonnage. Conversely, the long distance shipments accounted for 38% of the revenues, almost equal to the short haul commodities, but these shipments only accounted for 11% of the total tonnage.

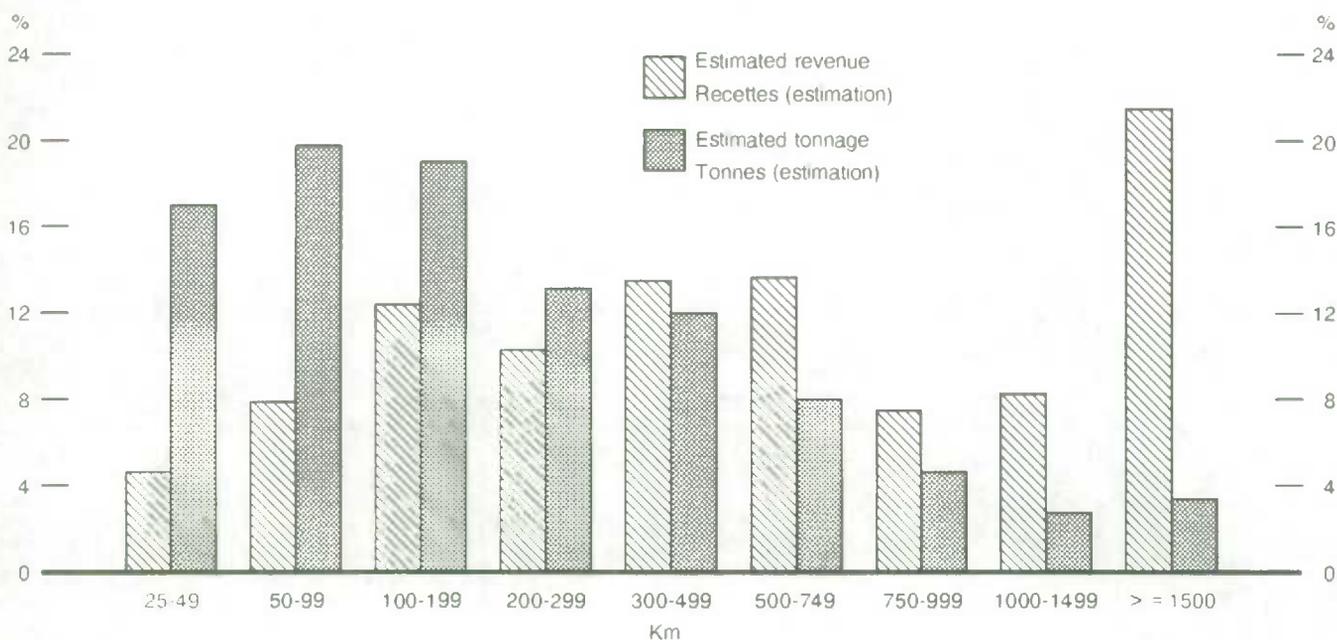
Figure 4.27 gives a representation of the relationship between the type of commodity transported, the revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment. For example, highly manufactured goods such as road motor vehicles (\$625), chemicals and related products (\$625) and metal fabricated basic products (\$777) had very high revenues per tonne. Conversely, these commodities had a relatively lower revenue per shipment. On the other hand, raw materials such as crude wood materials (\$21) and crude non-metallic materials (\$42) generated very low revenues per tonne, but had a significantly higher revenue per shipment.

Whether the commodity was transported by LT or LTL was a definite factor in the relationship between the revenue per tonne and revenue per shipment for manufactured and crude goods. The three highly manufactured commodities mentioned above were ranked in the top 6 for LTL movements, while the two raw materials were in the top three of TL movements. (see Figure 4.17)

Figure 4.25

### For-hire Trucking, 1987: Percentage Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers

### Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II



## CERTAINS RATIOS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les figures 4.25 et 4.26 présentent des données sur les recettes et les tonnes transportées, en 1987, selon la distance. Les distances parcourues par les expéditions (selon les recettes) du secteur du camionnage pour compte d'autrui peuvent se répartir en trois catégories, soit les courtes distances (25-300 km), les moyennes distances (300-750 km) et les longues distances (plus de 750 km).

La plus grande partie des recettes (35%) provenaient du transport de marchandises sur de courtes distances, ces expéditions représentant 69% du tonnage total. Par ailleurs, les expéditions sur de longues distances ont représenté 38% des recettes, soit presque autant que les expéditions sur de courtes distances, mais seulement 11% du tonnage total.

La figure 4.27 établit une corrélation entre le genre de marchandises transportées, les recettes par tonne, les recettes par expédition et le poids par expédition. Par exemple, les produits de haute fabrication tels que les véhicules automobiles routiers (\$625), les produits chimiques et connexes (\$625) et les demi-produits de base en métal (\$777) ont rapporté des recettes très élevées par tonne. Toutefois, ces produits ont rapporté relativement peu par expédition. Par contre, les matières premières, par exemple les matières de bois brutes (\$21) et les minéraux non métalliques bruts (\$42) ont généré très peu de recettes par tonne, mais des recettes considérablement plus élevées par expédition.

La façon dont les marchandises étaient transportées, c'est-à-dire en charge complète ou en charge partielle, est incontestablement un facteur qui a influé sur le rapport entre les recettes par tonne et les recettes par expédition pour les produits manufacturés et les produits bruts. Les trois produits de haute fabrication déjà mentionnés se sont retrouvés parmi les six premiers produits pour ce qui est des mouvements en charge partielle, alors que les deux produits bruts précités étaient parmi les trois premiers pour ce qui est des mouvements en charge complète (voir figure 4.17).

Figure 4.26

**For-hire Trucking, 1987: Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Répartition des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II**

Distance group	Estimated revenue	Estimated tonnage
Distance	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)
	\$'000	'000
25 - 49 km	228,262	28 792
50 - 99 km	382,914	33 373
100 - 199 km	603,902	31 995
200 - 299 km	499,901	22 352
300 - 499 km	659,033	20 378
500 - 749 km	665,370	13 436
750 - 999 km	372,114	7 963
1 000 - 1 499 km	405,955	4 738
> = 1 500 km	1,050,390	5 730
<b>Total</b>	<b>4,867,841</b>	<b>168 757</b>

Figure 4.27

**For-hire Trucking, 1987: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenue, Class I and II Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II fondés sur les recettes**

Commodity division	Estimated revenues	Estimated rev/ship	Estimated rev/tonne	Estimated wt/ship
Division de produits	Recettes (estimation)	Recettes par livraison (estimation)	Recettes par tonne (estimation)	Poids par livraison (estimation)
	\$'000	\$	\$	Kg
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	309,533	328.90	320.25	15 930
14 Other Foods, Food Materials - Autres aliments, ingrédients alimentaires	298,902	212.69	305.44	4 601
58 Road Motor vehicles - Véhicules automobiles routiers	274,856	110.56	625.37	1 385
43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	253,393	357.15	827.62	22 645
23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	216,961	313.26	21.51	29 852
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	213,476	280.86	438.35	11 417
27 Crude Non-metallic Minerals - Minéraux bruts non métalliques	179,950	195.40	42.04	32 057
86 Other Household and Personal Equipment - Autres articles ménagers et personnels	178,635	707.44	1070.21	1 168
99 General or Unclassified Freight - Fret général ou non classé	175,081	137.56	1312.73	1 812
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	167,774	167.56	625.17	2 603

## SELECTED STATISTICS - CLASS III CARRIERS

Figure 4.28 shows the characteristics of the Class III carriers. The overwhelming proportion of revenues (90%) and tonnes (94%) were derived from the intraprovincial traffic of commodities. In addition, the Class III carriers were transporting truckload shipments.

Figure 4.29 provides information on the commodity groups transported by the Class III carriers. In general, the Class III carriers transported raw materials such as crude wood materials and crude non-metallic minerals.

## CERTAINES STATISTIQUES - TRANSPORTEURS DE LA CATÉGORIE III

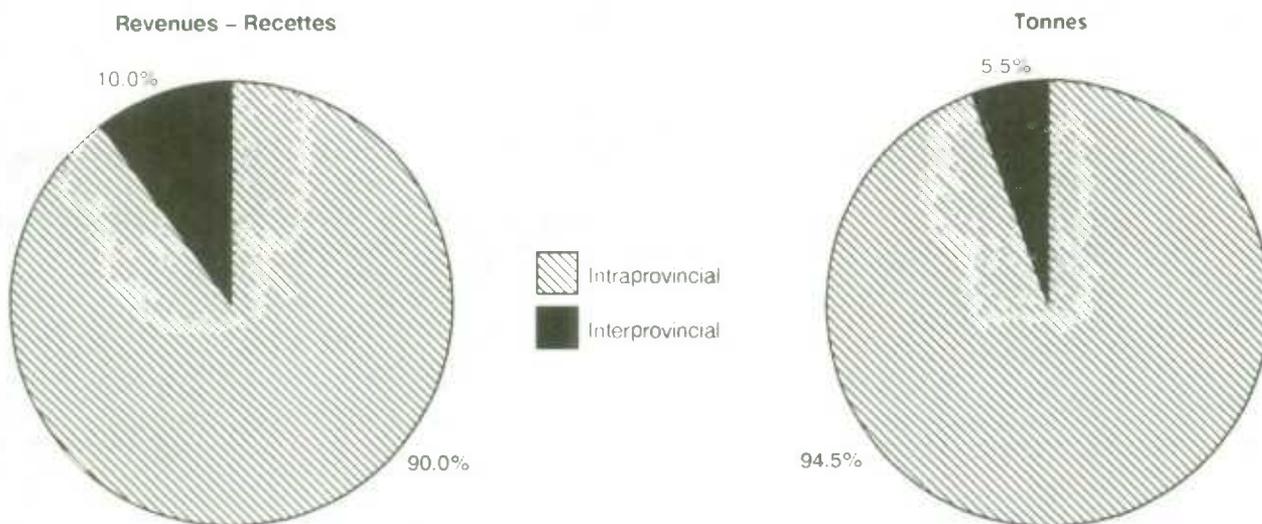
La figure 4.28 présente les caractéristiques des transporteurs de la catégorie III. L'essentiel des recettes (90%) et du tonnage (94%) provenait du trafic intraprovincial de marchandises. En outre, les transporteurs de la catégorie III acheminaient leurs expéditions en charge complète.

La figure 4.29 fournit des renseignements sur les divisions de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III. En général, ces transporteurs ont acheminé des matières premières telles que des matières de bois brutes et des minéraux bruts non métalliques.

Figure 4.28

### For-hire Trucking, 1987: Intraprovincial and Interprovincial Movements for Selected Estimates, Class III Carriers

### Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Mouvements intraprovinciaux et interprovinciaux pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III



### Breakdown of Movements by Weight Group for Selected Estimates, Class III Carriers

### Ventilation du transport selon le poids pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III

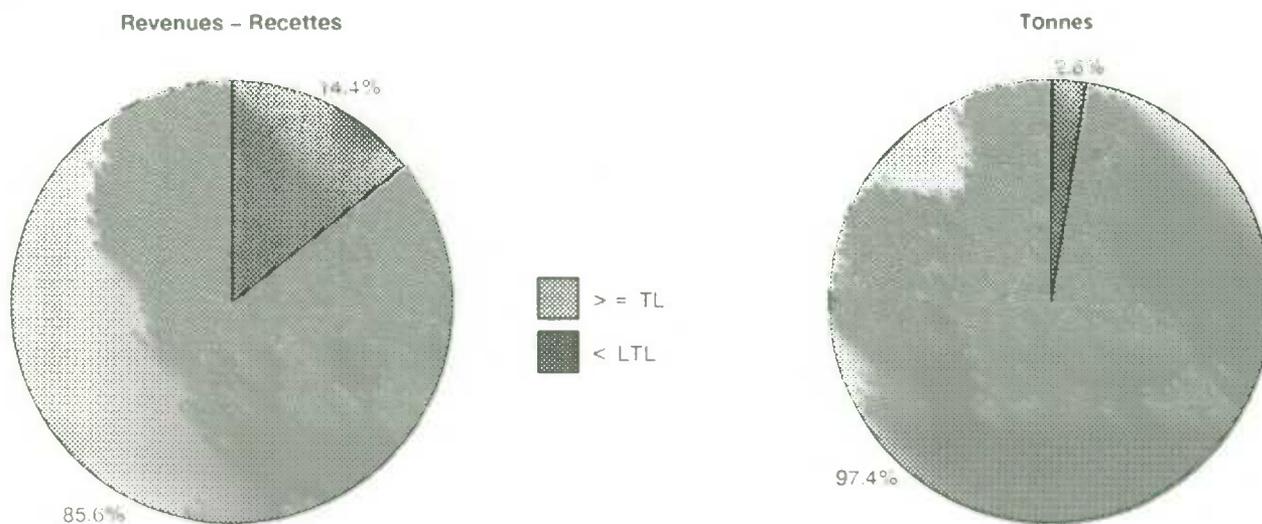


Figure 4.29

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Division, Class III Carriers**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon la division de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III**

Code	Commodity division Division de produits	Revenue		Tonnes	
		\$'000	C.V. <sup>1</sup>	'000	C.V. <sup>1</sup>
23	Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	93,351	(10.80)	8 882	(15.13)
05	Dairy Products, Eggs and Honey - Produits laitiers, oeufs et miel	39,607	(17.34)	2 297	(16.59)
27	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) - Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	29,223	(12.77)	6 582	(16.40)
99	General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	27,231	(14.17)	1 059	(24.74)
33	Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	24,962	(29.77)	2 231	(42.25)
06	Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) - Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	21,537	(27.43)	1 669	(22.87)
52	Special Industry Machinery - Machines industrielles spéciales	20,604	(21.20)	992	(18.04)
43	Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	20,091	(27.83)	1 886	(29.87)
00	Live Animals - Animaux vivants	18,731	(14.79)	1 333	(22.76)
47	Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	17,720	(18.80)	1 718	(22.79)
41	Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	12,029	(25.45)	907	(25.08)
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	9,701	(18.55)	291	(22.21)
21	Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) - Prod. bruts d'or. veg., n. comes. (sauf tabac, fibres, bois)	8,202	(62.59)	451	(63.50)
26	Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products - Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	6,550	(38.21)	1 167	(29.51)
25	Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	5,539	(61.35)	901	(69.24)
17	Beverages - Boissons	5,473	(31.68)	538	(45.16)
15	Fodder and Feed (except Unmilled Cereals) - Fourrage et aliments pour animaux (sauf céréales n. moul.)	4,995	(19.67)	357	(28.69)
29	Other Waste and Scrap Materials - Autres déchets et rebuts	4,981	(47.23)	371	(53.13)
35	Paper and Paperboard - Papier et carton	4,693	(66.78)	207	(77.36)
58	Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	4,563	(20.86)	59	(24.90)
44	Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	4,033	(24.53)	407	(42.42)
46	Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	3,554	(24.31)	94	(19.26)
95	Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	3,307	(34.88)	312	(49.66)
37	Textile Fabricated Materials - Demi-produits en textiles	3,170	(48.80)	49	(46.13)

See footnote at end of table.  
Voir note à la fin du tableau.

Figure 4.29

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Division, Class III Carriers – Concluded**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon la division de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III – fin**

Code	Commodity division Division de produits	Revenue		Tonnes	
		\$'000	C.V. <sup>1</sup>	'000	C.V. <sup>1</sup>
07	Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	2,918	(53.20)	167	(68.75)
01	Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	2,769	(15.04)	68	(14.21)
09	Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	2,759	(22.49)	155	(22.91)
92	Musical Instruments – Instruments de musique	2,729	(91.81)	15	(91.82)
89	Printed Matter – Imprimés	2,682	(45.94)	21	(51.87)
55	Tractors – Tracteurs	2,470	(79.55)	159	(90.57)
50	Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	2,370	(50.86)	42	(32.42)
96	Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	2,130	(62.74)	63	(75.27)
74	Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	1,972	(34.33)	68	(40.26)
03	Fish – Poisson	1,754	(13.51)	54	(13.69)
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	1,644	(31.92)	71	(18.19)
12	Margarine, Shortening and Lard – Margarine, graisse préparée et saindoux	1,285	(91.29)	69	(91.29)
54	Agricultural Machinery and Equipment (except Tractors) – Machines et matériel agricoles (sauf les tracteurs)	1,284	(54.37)	46	(65.14)
40	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	1,206	(39.65)	53	(38.26)
78	Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	1,156	(67.91)	4	(79.37)
86	Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usages)	1,053	(64.62)	2	(61.24)
94	Miscellaneous End-products – Produits finals divers	948	(49.98)	19	(48.11)
62	Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc	799	(75.10)	30	(76.98)
59	Ships and Boats – Navires et bateaux	770	(79.26)	7	(35.04)
90	Stationers' and Office Supplies and Artists' Materials – Papeterie et art. de bureau et fournitures pour artistes	668	(73.23)	2	(62.86)
20	Crude Animal Products, Inedible (except Fibres) – Produits bruts d'origine animale, n.comes. (sauf fibre)	613	(17.46)	27	(23.97)
76	Other Equipment – Autre matériel	539	(30.85)	22	(38.88)
88	Medical Supplies, Ophthalmic Goods and Orthopaedic App. – Fournitures médicales, articles ophtalmiques, app. ortho.	524	(80.18)	5	(80.18)
83	Other Rec.Equip., Toys, Games, Sporting and Athletic Goods – Autre mat. récréatif, jouets, jeux, art. sport, athlé.	455	(57.67)	2	(48.31)

<sup>1</sup> Coefficient of variation

<sup>1</sup> Coefficient de variation

## CHAPTER 5

### FOR HIRE TRUCKING: CANADA-US TRAFFIC

#### INTRODUCTION

---

In 1987, **The National Transportation Act** brought sweeping changes to the Canadian transportation industry, the most significant of which was deregulation. Two years later, the Canada-U.S. free trade agreement was signed providing the impetus for greater freedom of movement between Canadian and U.S. markets. These two significant changes will affect the transportation industry and serve to stimulate competition between the two countries, particularly in the international truck markets. Furthermore, these changes created a demand for data on international movements of trucking transportation. With financial assistance from the Ministry of Transport and the National Transportation Agency, the Transportation Division of Statistics Canada has modified its For-Hire Trucking Survey to measure international activities of Canadian-domiciled carriers.

#### Objective

This study will describe and analyze the international trucking activity of Canadian-domiciled for-hire carriers, and is composed of the following levels of examination:

- A detailed review of the origin and destination of principal commodities transported internationally by Canadian carriers.
- The comparative market penetration of Canadian and U.S. carriers, and the reliance of Canadian carriers on U.S. carriers for interlined traffic.

#### ORIGIN AND DESTINATION OF PRINCIPAL COMMODITIES TRANSPORTED INTERNATIONALLY

---

In Figure 5.1, statistics are presented on southbound origin-destination trucking movements from Canadian provinces to U.S. regions. Figure 5.2 presents an overview on the movement of southbound commodities, while Figure 5.3 gives provincial specifics. Figures 5.4 through 5.6 present similar information for northbound movements.

As can be seen in Figure 5.1, 77.4% of the \$65.2 million in revenues earned in the southbound movement of commodities from Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia, and New Brunswick was generated by traffic destined for the northeast region of the U.S. The tonnage of commodities originating in these provinces moved by Canadian-domiciled carriers represented 89.8% of the total 1.2 million tonnes moved and 78.8% of the 1.4 billion tonne-kilometres performed.

The northeast U.S. was also the area of destination for 77.3% of the 3.5 million tonnes of commodities shipped southbound from Quebec in 1987. This freight traffic represented 62.6%, or \$115.4 million, of the total \$184.5 million in revenues earned from southbound movements. Tonne-kilometres accumulated while travelling to the northeast region reached 1.5 billion, or 53.6% of the 2.8 billion total.

## CHAPITRE 5

### CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: TRAFIC ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

#### INTRODUCTION

---

En 1987, la **Loi nationale sur les transports** a modifié considérablement le secteur canadien du transport, plus particulièrement en amenant une déréglementation. Deux ans plus tard, on signait l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, libérant ainsi davantage les marchés canadiens et américains. Ces deux changements importants devraient influencer sur le secteur du transport et encourager la concurrence entre les deux pays, plus particulièrement sur le marché du transport international par camion. Ils ont créé, par ailleurs, un besoin de données sur les mouvements internationaux des entreprises de camionnage. Avec l'aide financière du ministère des Transports et l'Office national des transports du Canada, la Division des transports de Statistique Canada a modifié son enquête sur le camionnage pour compte d'autrui pour tenir compte des mouvements internationaux des transporteurs domiciliés au Canada.

#### Objectif

La présente étude est une description et une analyse des mouvements internationaux des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui. Elle examine plus particulièrement:

- l'origine et la destination des mouvements internationaux des principaux produits des transporteurs canadiens; et
- la pénétration relative du marché par les transporteurs canadiens et américains, et la dépendance des transporteurs canadiens envers les transporteurs américains en matière de transferts.

#### ORIGINE ET DESTINATION DES PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES - MOUVEMENTS INTERNATIONAUX

---

La figure 5.1 présente des statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (mouvements nord-sud), des provinces canadiennes vers les États-Unis. La figure 5.2 fournit des statistiques générales, et la figure 5.3, des données provinciales précises. Les figures 5.4 à 5.6 présentent des données semblables sur les mouvements sud-nord.

Comme l'indique la figure 5.1, 77.4% des recettes de \$65.2 millions générés par les mouvements nord-sud des marchandises en provenance de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick proviennent du trafic à destination du nord-est des États-Unis. Le nombre de tonnes transportées à partir de ces provinces par des transporteurs domiciliés au Canada représente 89.8% des 1.2 million de tonnes transportées et 78.8% des 1.4 milliard de tonnes-kilomètres transportées.

Le nord-est des États-Unis a également été le point de destination de 77.3% des 3.5 millions de tonnes de marchandises expédiées du Québec vers le sud en 1987. Ce trafic de marchandises a représenté 62.6%, ou \$115.4 millions, des \$184.5 millions de recettes générées par les mouvements nord-sud. Le nombre de tonnes-kilomètres à destination de la région du nord-est a atteint 1.5 milliard ou 53.6% des 2.8 milliards de tonnes-kilomètres.

Figure 5.1

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada-U.S. Movements**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimation des recettes du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada – Etats-Unis**

	U.S. Regions	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origin	Destination					
Origine	Régions des Etats-Unis	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
						Km.
Newfoundland – Terre-Neuve	Northeast – Nord-est	7,670,328	64 683	124 762 383	3,467	1 928
	North – Nord	778,594	4 086	13 493 376	217	3 299
	South – Sud	663,832	2 909	10 561 462	145	3 674
	West – Ouest	117,167	483	2 979 868	25	6 165
<b>Origin Total – Total-Origine</b>		<b>9,229,921</b>	<b>72 161</b>	<b>151 797 089</b>	<b>3,854</b>	...
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	Northeast – Nord-est	3,292,366	55 177	377 954 876	2,155	6 610
	North – Nord	251	1	501	1	2 103
	South – Sud	755,073	4 459	10 905 965	279	2 475
	West – Ouest					
<b>Origin Total – Total-Origine</b>		<b>4,047,690</b>	<b>59 637</b>	<b>388 861 342</b>	<b>2,435</b>	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	Northeast – Nord-est	4,987,042	50 100	80 930 106	4,910	1 449
	North – Nord	922,339	5 777	13 137 590	548	2 111
	South – Sud	2,396,900	17 495	44 335 338	1,563	2 641
	West – Ouest	8,807	9	46 831	34	5 313
<b>Origin Total – Total-Origine</b>		<b>8,315,088</b>	<b>73 381</b>	<b>138,449,865</b>	<b>7,055</b>	...
New Brunswick – Nouveau Brunswick	Northeast – Nord-est	34,505,949	928 618	542 047 527	40,971	642
	North – Nord	4,988,597	48 949	111 409 307	2,484	2 295
	South – Sud	3,980,979	38 238	84 176 901	2,130	2 278
	West – Ouest	160,749	2 520	11 115 713	130	4 502
<b>Origin Total – Total-Origine</b>		<b>43,636,274</b>	<b>1 018 325</b>	<b>748 749 448</b>	<b>45,715</b>	...
Quebec – Québec	Northeast – Nord-est	115,402,864	2 700 223	1 493 971 137	186,224	624
	North – Nord	37,163,108	472 933	628 075 036	44,355	1 258
	South – Sud	23,757,534	262 819	430 673 290	19,171	1 685
	West – Ouest	8,130,938	54 975	236 286 696	4,529	4 461
<b>Origin Total – Total-Origine</b>		<b>184,454,444</b>	<b>3 490 950</b>	<b>2 789 006 159</b>	<b>254,279</b>	...

Figure 5.1

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada-U.S. Movements - Concluded**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimation des recettes du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada - Etats-Unis - fin**

Origin	U.S. Regions	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Régions des Etats-Unis	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
						Km.
Ontario	Northeast - Nord-est	147,968,879	3 441 908	1 426 151 714	403,404	365
	North - Nord	219,071,679	4 639 684	2 616 277 766	531,739	574
	South - Sud	52,199,458	705 036	774 584 070	50,340	1 212
	West - Ouest	9,858,263	65 109	251 773 910	8,564	3 843
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>429,098,279</b>	<b>8 851 737</b>	<b>5 068 787 460</b>	<b>994,047</b>	...
Manitoba	Northeast - Nord-est	1,515,016	13 711	33 551 408	1,028	2 536
	North - Nord	16,428,883	303 863	196 721 654	27,073	798
	South - Sud	1,501,768	11 543	25 746 394	1,009	2 363
	West - Ouest	3,629,306	41 917	92 324 650	2,221	2 372
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>23,074,973</b>	<b>371 034</b>	<b>350 344 106</b>	<b>31,331</b>	...
Saskatchewan	Northeast - Nord-est	693,908	5 064	15 542 054	380	3 092
	North - Nord	10,698,900	264 440	221 259 636	11,235	1 076
	South - Sud	957,705	8 361	26 281 324	399	3 138
	West - Ouest	5,851,185	87 492	125 574 142	3,883	1 568
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>18,201,698</b>	<b>365 357</b>	<b>388 657 156</b>	<b>15,897</b>	...
Alberta	Northeast - Nord-est	1,696,211	15 134	61 487 147	1,012	3 982
	North - Nord	8,432,128	90 035	230 430 050	6,912	2 545
	South - Sud	4,523,740	31 227	104 369 786	2,177	3 526
	West - Ouest	31,697,394	569 586	557 828 770	28,198	1 215
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>46,349,473</b>	<b>705 982</b>	<b>954 115 753</b>	<b>38,299</b>	...
British Columbia - Colombie-Britannique	Northeast - Nord-est	3,215,147	39 157	186 464 713	3,091	4 691
	North - Nord	3,323,677	41 183	139 946 721	2,948	3 280
	South - Sud	1,971,638	14 979	56 972 674	784	3 930
	West - Ouest	54,413,764	2 180 583	1 020 147 786	109,586	572
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>62,924,226</b>	<b>2 275 902</b>	<b>1 403 531 894</b>	<b>116,409</b>	...
<b>Total Canada-U.S. - Canada-Etats-Unis</b>		<b>829,332,066</b>	<b>17 284 466</b>	<b>12 382 300 272</b>	<b>1,509,321</b>	...

Note: Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data.

Nota: Les données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.

In Ontario, 52.4% of the total 8.9 million tonnes shipped to the U.S. was destined for the northern states region. This area represented 51.1% of the \$429.1 million in revenues generated from southbound movements from Ontario. Tonne-kilometres performed in shipping commodities to the northern U.S. reached 2.6 billion or 51.6% of the total 5.1 billion, almost twice as much as the region with the next highest accumulated tonne-kilometres, the northeast.

The northern area of the U.S. was the most prominent region of destination for traffic originating from Manitoba and Saskatchewan, with 65.7% of the \$41.3 million in revenues generated from this area. Furthermore, 77.2% of the 736 391 southbound tonnes arrived in the northern U.S. More than half of the total tonne-kilometres was performed by traffic to this region.

The western U.S. was the main area of destination for commodities moved by Canadian-domiciled carriers originating in Alberta and British Columbia. Of the \$109.3 million revenues earned from the movement of this traffic from these two provinces, 78.8% came from the west. Concurrently, the tonnage moved into this region from these provinces was approximately twelve times the tonnage these provinces moved into the other three U.S. regions combined. The tonne-kilometres performed by Alberta and British Columbia accounted for 66.9% of the 2.4 billion tonne-kilometre total.

On a national level, Figure 5.2 details the southbound movements of commodities in 1987. In this year, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue-earner in international southbound movements. This commodity contributed \$134.5 million to total revenues of \$829.3 million. The top ten revenue-earners contributed 61.3% to total revenues, 62.0% of the total tonnage, and 59.1% of the total tonne-kilometres. Other major commodities, in descending order, included 'Wood Fabricated Materials'; 'Paper and Paperboards'; 'Iron, Steel and Alloys'; 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Metal Fabricated Basic Products'; 'General or Unclassified Freight'; 'Chemicals and Related Products'; 'Machinery not Elsewhere Specified', and 'Beverages'.

As can be seen from a provincial perspective in Figure 5.3, 'Fish' was the most significant southbound commodity from Newfoundland, accounting for 86.7% of the \$9.2 million in revenues earned and 82.5% of the 72 167 tonnes moved by Canadian-domiciled carriers originating in that province. In Prince Edward Island, 'Other Foods, Food Materials' contributed \$2.0 million to revenues and represented 32.6% of the 2.0 million southbound tonnes moved in international operations. 'Fish', and 'Paper and Paperboard', were significant in Nova Scotia southbound commodity operations. 'Fish' earned \$1.9 million, a 22.5% contribution to revenues, while 'Paper and Paperboard' earned \$1.8 million. New Brunswick had a diversified commodity listing with no one commodity proving to be dominant in its southbound operations. The top five revenue-earners contributed 70.9% to the \$43.6 million in revenues and 63.5% to the total 1.0 million tonnes moved. It can be concluded from the data presented in Figure 5.3 that commodities originating in the Atlantic provinces were shipped primarily to the northeast region of the U.S. and that the bulk of these shipments were 'Fish'; 'Other Food, Food Materials'; 'Paper and Paperboard'; 'Wood Fabricated Materials'; 'Beverages'; 'Crude Wood Materials'; and 'Pulp'.

The transportation of 'Paper and Paperboard' earned \$35.9 million in southbound traffic from Quebec in 1987, more than any other commodity. Although the tonnes moved by the top three revenue-earners were approximately the same, the generated revenues were not; the rate of return per tonne moved of 'Paper and Paperboard' was the highest of the three commodities. Canadian-domiciled carriers originating in Quebec involved in international operations earned \$63.3 for the movement of one tonne of 'Paper and Paperboard' from Quebec, compared to \$30 for the movement of one tonne of 'Non-Metallic Mineral Basic', and \$32.7, for one tonne of 'Wood Fabricated Materials'. As the

En Ontario, 52.4% des 8.9 millions de tonnes expédiées aux États-Unis étaient destinées à la région du nord. Cette région a représenté 51.1% des recettes de \$429.1 millions générées par les mouvements nord-sud en provenance de l'Ontario. Le nombre de tonnes-kilomètres transportées vers le nord des États-Unis a atteint 2.6 milliards ou 51.6% des 5.1 milliards de tonnes-kilomètres, presque le double de la région occupant la deuxième place en termes de tonnes-kilomètres, soit le nord-est.

Le nord des États-Unis était le principal point de destination du trafic en provenance du Manitoba et de la Saskatchewan, 65.7% des recettes de \$41.3 millions provenant de cette région. En outre, 77.2% des 736 391 tonnes transportées vers le sud ont été expédiées au nord des États-Unis. Plus de la moitié du nombre total de tonnes-kilomètres a été transportée vers cette région.

L'ouest des États-Unis était le principal point de destination des marchandises transportées par des entreprises domiciliées au Canada à partir de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Ainsi, 78.8% des recettes de \$109.3 millions générées par les mouvements de ces deux provinces provenaient de l'ouest. Par ailleurs, le nombre de tonnes transportées vers cette région, à partir de ces provinces, était environ douze fois supérieur au nombre de tonnes transportées vers les trois autres régions américaines réunies. Les entreprises de ces deux provinces ont transporté 66.9% des 2.4 milliards de tonnes-kilomètres.

La figure 5.2 présente les mouvements nord-sud de marchandises effectuées en 1987 à l'échelle nationale. Ce sont les "véhicules automobiles routiers" qui ont généré le plus de recettes en 1987 en termes de mouvements internationaux nord-sud. Cette marchandise a rapporté \$134.5 millions sur le total des recettes se chiffrant à \$829.3 millions. Les dix marchandises les plus payantes ont compté pour 61.3% des recettes totales, 62.0% du nombre total de tonnes transportées et 59.1% du nombre total de tonnes-kilomètres. Les autres principales marchandises, en ordre décroissant, sont les suivantes: "demi-produits en bois", "papier et carton", "fer, acier et alliages", "produits minéraux non métalliques de base", "demi-produits de base en métal", "fret ordinaire ou non classé", "produits chimiques et dérivés", "machines non dénommées ailleurs" et "boissons".

Comme l'indique la figure 5.3, à l'échelle provinciale, le "poisson" a été la principale marchandise acheminée vers le sud en provenance de Terre-Neuve, représentant 86.7% des \$9.2 millions de recettes générées et 82.5% des 72 167 tonnes transportées par les entreprises domiciliées au Canada à partir de cette province. À l'Île-du-Prince-Édouard, les "autres aliments, ingrédients alimentaires" ont représenté des recettes de \$2.0 millions et 32.6% des 2.0 millions de tonnes transportées vers le sud (mouvements internationaux). Le "poisson" et le "papier et carton" ont été des marchandises importantes des mouvements nord-sud de la Nouvelle-Écosse. Le "poisson" a rapporté \$1.9 million, soit 22.5% des recettes, tandis que les livraisons de "papier et carton" ont rapporté \$1.8 million. Le Nouveau-Brunswick a transporté une variété de marchandises, aucune ne dominant les mouvements nord-sud. Les cinq marchandises les plus payantes ont représenté 70.9% des recettes de \$43.6 millions et 63.5% du million de tonnes transportées. Si l'on examine la figure 5.3, on peut en conclure que les marchandises en provenance des provinces de l'Atlantique étaient expédiées principalement vers le nord-est des États-Unis; elles se composaient principalement de "poisson", "d'autres aliments, ingrédients alimentaires", de "papier et carton", de "demi-produits en bois", de "boissons", de "matières de bois brutes" et de "pâte".

En 1987, les mouvements nord-sud de "papier et carton" en provenance du Québec ont rapporté \$35.9 millions, plus que tous les autres mouvements de marchandises. Le nombre de tonnes transportées au niveau des trois marchandises les plus payantes était à peu près le même, mais le niveau des recettes différait; le taux de rendement par tonne de "papier et carton" transportée était le plus élevé des trois marchandises. Les marchandises déplacées à partir du Québec par les transporteurs internationaux ont rapporté \$63.3 pour l'expédition d'une tonne de "papier et carton", comparativement à \$30 pour l'expédition d'une tonne de "produits minéraux non métalliques de base" et \$32.7 pour l'expédition d'une tonne de

Figure 5.2

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Ten Commodities, Canada-U.S. Movements**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des dix marchandises les plus payantes, mouvements Canada – Etats-Unis**

Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatifs de tonnes-kilometres	Nombre estimatif de livraisons
58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	134,526,465	1 877 650	986 678 844	543,766
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	77,331,937	2 535 060	1 711 951 126	103,012
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	76,349,760	1 309 742	1 214 398 851	70,438
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	62,037,793	1 715 717	1 085 484 158	83,731
47 Non-Metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	53,204,245	1 566 348	847 167 085	71,690
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits en métal de base	25,866,780	415 231	406 450 725	44,942
99 General or Unclassified Freights – Fret ordinaire ou non classé	23,438,379	487 676	347 816 242	40,959
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	21,293,458	326 577	216 305 392	32,373
50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommées ailleurs	17,342,295	162 246	140 496 890	27,838
17 Beverages – Boissons	17,169,029	323 454	357 311 053	16,581
Other Commodities – Autres marchandises	320,771,926	6 564 763	5 068 239 907	473,991
<b>Total Canada-U.S. – Canada – Etats-Unis</b>	<b>829,332,067</b>	<b>17 284 464</b>	<b>12 382 300 273</b>	<b>1,509,321</b>

*Note: Tonne-kilometre figures exclude Class III data*

*Nota: Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III*

northeast part of the U.S. was the destination point for 77.3% of the tonnes of southbound commodities shipped from Quebec, it can be surmised that the greater portion of these goods were 'Paper and Paperboard'; 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Wood Fabricated Materials'; 'Metal Fabricated Basic Products'; and 'Non-Ferrous Metals'.

In 1987, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue - earner in Ontario, representing \$125.8 million of the \$429.1 million in revenues earned by the for-hire trucking firms involved in international operations originating in that province. For-hire trucking firms from this province carried more of this commodity than any other commodity, and its tonnage represented 17.7% of that province's total 5.1 billion tonne-kilometres. As the majority of traffic originating from Ontario was destined to the northern U.S., it can be assumed that 'Road Motor Vehicles'; 'Iron, Steel, and Alloys'; 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Wood Fabricated Materials'; and 'Paper and Paperboard' made up the bulk of these shipments.

Commodities categorized in Section II, Food, Feed, Beverages and Tobacco, and Section IV, Fabricated Materials, comprised the top five revenue-earners in Manitoba in 1987. 'Crude Vegetable Products, Inedible' represented 16.4% of the \$23.1 million in revenues, and 15.7% of the 371 041 tonnes transported that year. 'Crude Vegetable Products, Inedible'; 'Paper and Paperboard'; 'Meat and Meat Proportions'; 'Chemicals and Related Products'; and 'Wood Fabricated Materials' formed the bulk of the commodities transported to the northern region of the U.S., the region of destination of traffic originating from Manitoba.

The top five commodity revenue-earners in Saskatchewan in 1987 represented \$12.2 million, or 67.3% of the total \$18.2 million earned from international for-hire truck traffic. Further, these commodities represented 80.3% of the total tonnes moved in Saskatchewan, as well as 69.9% of the total 388.7 million tonne-kilometres. These top commodities, specifically, 'Crude, Non-Metallic Minerals'; 'Petroleum and Coal Products'; 'Meat and Meat Preparations'; 'Chemicals and Related Products'; and 'Iron, Steel and Alloys' formed the bulk of shipments transported to the northern U.S., Saskatchewan commodities' main area of destination.

With its list of top five revenue-earners very similar to that of Manitoba, commodities originating in Alberta generated \$23.1 million, or 50.0% of \$46.3 million in revenues. Of the total 705 991 tonnes moved, 442 077 tonnes, or 62.6%, were comprised of these commodities. Furthermore, 609 million tonne-kilometre or 63.8% of the 954.1 million total were directly attributable to these commodities. It can be deduced from the data presented that the bulk of southbound commodities originating in Alberta was destined for the western U.S.

In British Columbia, 'Wood Fabricated Materials' earned almost four times as much revenue as the next top revenue-earner, 'Paper and Paperboard'. At \$21.1 million, 'Wood Fabricated Materials' generated 33.6% of the total international revenues of for-hire trucking firms originating in British Columbia. Traffic from this province generated 37.9% of the 2.3 million southbound tonnes and travelled 36.4% of the total 1.4 billion tonne-kilometres. As the majority of southbound commodities originating in British Columbia is shipped to the western region of the U.S., it can be concluded that the bulk of these movements will be composed of 'Wood Fabricated Materials', as well as 'Paper and Paperboard', 'Crude Wood Materials', 'General or Unclassified Freight, and 'Containers and Closures'.

"demi-produits en bois". Comme le nord-est des États-Unis était le point de destination de 77.3% des mouvements nord-sud en provenance du Québec, on peut supposer que la plus grande partie de ces marchandises était du "papier et du carton", des "produits minéraux non métalliques de base", des "demi-produits en bois", des "demi-produits de base en métal" et des "métaux non ferreux".

En 1987, les "véhicules automobiles routiers" généraient le plus de recettes en Ontario, représentant \$125.8 millions des recettes de \$429.1 millions générées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui effectuant des trajets internationaux à partir de cette province. Les transporteurs pour compte d'autrui de l'Ontario ont transporté plus de tonnes de cette marchandise que pour toute autre marchandise, et représente 17.7% des 5.1 milliards de tonnes-kilomètres parcourues à partir de cette province. Comme la majorité des livraisons en provenance de l'Ontario étaient acheminées vers le nord des États-Unis, on peut supposer qu'elles contenaient principalement les marchandises suivantes: "véhicules automobiles routiers", "fer, acier et alliages", "produits minéraux non métalliques de base", "demi-produits en bois" et "papier et carton".

Les marchandises entrant dans la Section II (denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs) et la Section IV (demi-produits) comprenaient les cinq marchandises les plus payantes au Manitoba en 1987. Les "produits bruts d'origine végétale, non comestibles" ont représenté 16.4% des recettes de \$23.1 millions et 15.7% des 371 041 tonnes transportées cette année-là. Les principales marchandises transportées vers le nord des États-Unis, le point de destination des mouvements en provenance du Manitoba, étaient les suivantes: "produits bruts d'origine végétale, non comestibles", "papier et carton", "viandes et préparations à base de viandes", "produits chimiques et dérivés" et "demi-produits en bois".

En 1987, en Saskatchewan, les cinq marchandises les plus payantes ont compté pour \$12.2 millions ou 67.3% des recettes totales de \$18.2 millions du transport international pour compte d'autrui. De plus, ces marchandises ont représenté 80.3% du nombre total de tonnes transportées en Saskatchewan et 69.9% du nombre total de tonnes-kilomètres (388.7 millions). Ces marchandises payantes (plus particulièrement, "produits minéraux non métalliques, bruts", "produits du pétrole et de la houille", "viandes et préparations à base de viandes", "produits chimiques et dérivés" et "fer, acier et alliages") ont constitué le gros des livraisons vers le nord des États-Unis, le principal point de destination des marchandises en provenance de la Saskatchewan.

Les marchandises en provenance de l'Alberta, où les cinq marchandises les plus payantes sont très semblables à celles du Manitoba, ont compté pour \$23.1 millions ou 50.0% des recettes de \$46.3 millions. Ces marchandises ont représenté 442 077 tonnes ou 62.6% du nombre total de tonnes transportées (705 991), et 609 millions de tonnes-kilomètres ou 63.8% du nombre total de tonnes-kilomètres (954.1 millions). Ces données permettent de conclure que le gros des mouvements nord-sud en provenance de l'Alberta avaient comme point de destination l'ouest des États-Unis.

En Colombie-Britannique, les "demi-produits en bois" ont généré presque quatre fois plus de recettes que l'autre marchandise payante ("papier et carton"). Ces demi-produits ont généré \$21.1 millions ou 33.6% des recettes internationales totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant comme point d'origine la Colombie-Britannique. Les mouvements à partir de cette province ont représenté 37.9% des 2.3 millions de tonnes en direction nord-sud et 36.4% du nombre total de tonnes-kilomètres (1.4 milliard). Comme la plus grande partie des mouvements nord-sud en provenance de la Colombie-Britannique ont comme point de destination l'ouest des États-Unis, on peut en conclure que le gros de ces mouvements se compose des marchandises suivantes: "demi-produits en bois", "papier et carton", "matières de bois brutes", fret ordinaire ou non classé" et "contenants et fermetures".

Figure 5.3

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S. Movements**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada - Etats-Unis**

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Newfoundland - Terre-Neuve	03 Fish - Poisson	8,005,907	59 526	124 082 753	3,134
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	439,323	4 990	10 355 444	258
	39 Oils, Fats, Waxes, Extracts - Huiles, corps gras, cires, extraits	281,757	1 503	4 250 397	64
	04 Other Marine Products - Autres produits marins	234,594	1 342	2 667 182	81
	14 Other Foods, Food Material and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	134,644	3 812	8 100 711	256
	Other Commodities - Autres produits	133,696	994	2 340 601	60
	<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>9,229,921</b>	<b>72 167</b>	<b>151 797 088</b>
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Edouard	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	2,034,244	19 453	90 621 760	1,025
	09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	1,199,894	30 187	238 262 722	877
	03 Fish - Poissons	759,151	9 132	59 975 417	486
	21 Crude Vegetable Products, Inedible - Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	53,568	862	--	43
	94 Miscellaneous End-Products - Autres produits finals	477	1	908	2
	Other Commodities - Autres produits	357	2	536	2
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>4,047,691</b>	<b>59 637</b>	<b>388 861 343</b>	<b>2,435</b>
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	03 Fish - Poisson	1,869,919	15 368	51 511 323	1,950
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	1,793,953	20 555	30 426 915	1,023
	23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	924,582	3 419	6 129 436	390
	04 Other Marine Products - Autres produits marins	833,491	9 942	8 024 613	1,099
	62 Rubber Tires and Tubes - Pneus et chambres à air en caoutchouc	688,840	4 922	9 052 778	535
	Other Commodities - Autres produits	2,204,304	19 179	33 304 800	2,057
<b>Origin Total - Total-origine</b>		<b>8,315,089</b>	<b>73,385</b>	<b>138 449 865</b>	<b>7 054</b>
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	33 Wood Fabricated Materials - Demi produits en bois	9,709,700	206 165	169 007 100	9,482
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	9,661,961	127 929	117 877 064	6,651
	17 Beverages - Boissons	5,788,027	83 616	135 355 273	4,009
	23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	3,068,602	194 927	67 356 566	6,929
	14 Other Foods, Food Material and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	2,703,704	33 683	49 773 287	2,090
Other Commodities - Autres produits	12,704,278	372 009	209 380 157	16,553	
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>43,636,272</b>	<b>1 018 329</b>	<b>748 749 447</b>	<b>45,714</b>

Figure 5.3

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S. Movements - Continued**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada - Etats-Unis - suite**

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Quebec - Québec	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	35,901,402	567 477	550 485 676	29,518
	47 Non-Metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métallique de base	20,303,987	534 054	296 540 739	26,337
	33 Wood Fabricated Materials - Demi produits en bois	19,361,863	592 663	392 218 305	24,407
	46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits en metal de base	11,793,872	217 551	201 658 036	15,676
	45 Non-Ferrous Metals - Métaux non ferreux	9,109,273	160 982	163 006 920	8,033
	Other Commodities - Autres produits	87,984,041	1 418 223	1 185 096 488	150,309
	<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>184,454,438</b>	<b>3 490 950</b>	<b>2 789 006 164</b>
Ontario	58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routeurs	125,846,396	1 800 107	898 927 538	516,007
	44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	46,741,542	1 392 706	808 560 162	66,156
	47 Non-Metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	27,001,671	896 570	401 901 214	38,559
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	20,966,555	781 396	457 464 388	29,224
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	18,376,187	427 394	283 853 840	24,564
	Other Commodities - Autres produits	190,165,930	3 553 563	2 218 080 324	319,536
	<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>429,098,281</b>	<b>8 851 736</b>	<b>5 068 787 466</b>
Manitoba	21 Crude Vegetable Products, Inedible - Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	3,788,341	58 291	28 849 734	3,610
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	3,478,095	37 288	56 270 792	2,142
	01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	1,765,986	12 161	27 792 991	696
	41 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et dérivés	1,505,273	51 118	29 620 282	2,138
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	1,153,976	23 682	30 139 595	1,171
	Other Commodities - Autres produits	11,383,298	188 501	177 670 709	21,575
	<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>23,074,969</b>	<b>371 041</b>	<b>350 344 103</b>
Saskatchewan	27 Crude Non-Metallic Minerals - Minéraux bruts non métalliques	5,115,271	102 532	141 510 182	4,108
	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	2,943,724	139 391	61 664 106	4,006
	01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	1,558,502	14 174	17 915 980	759
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et dérivés	1,342,218	18 140	18 438 587	793
	44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	1,285,083	19 244	32 276 523	961
	Other Commodities - Autres produits	5,956,898	71 885	116 851 776	5,268
	<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>18,201,696</b>	<b>365 366</b>	<b>388 657 154</b>

Figure 5.3

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S. Movements - Concluded**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada - Etats-Unis - fin**

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilometres	Nombre estimatif de livraisons
Alberta	41 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et dérivés	8,507,489	194 034	231 058 184	7,491
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	4,836,035	66 662	149 116 820	3,107
	01 Meat and Meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	4,073,028	37 988	73 562 917	2,402
	21 Crude Vegetable Products, Inedible - Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	2,858,509	37 971	63 290 598	2,290
	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	2,807,028	105 422	92 003 847	4,321
	Other Commodities - Autres produits	23,267,378	263 914	345 083 383	18,684
	<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>46,349,467</b>	<b>705 991</b>	<b>954 115 749</b>
British Columbia - Colombie-Britannique	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	21,138,605	862 600	511 064 325	35,498
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	5,603,861	110 099	143 932 399	5,560
	23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	4,593,272	494 264	149 964 890	17,756
	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classe	4,146,211	106 221	58 558 603	8,351
	95 Containers and Closures - Conteneurs et fermatures	3,605,452	171 339	55 096 204	9,928
	Other Commodities - Autres produits	23,836,823	531 381	484 915 467	39,316
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>62,924,224</b>	<b>2 275 904</b>	<b>1 403 531 888</b>	<b>116,409</b>
<b>Total Canada-U.S. - Canada - Etats-Unis</b>		<b>829,332,048</b>	<b>17 284 506</b>	<b>12 382 300 267</b>	<b>1,509,313</b>

**Note:** Tonne-kilometre figures exclude Class III data

**Nota:** Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.

As shown in Figure 5.4, northbound movements to Ontario and Quebec from the northeastern U.S. represented 90.0%, or \$191.8 million dollars, in revenues. These provinces received 91.7% of the total 3.3 million tonnes of commodities moved to Canada from the U.S. by Canadian-domiciled Carriers. Furthermore, 1.5 billion tonne-kilometres, or 78.8% of the total 1.8 billion tonne-kilometres, were performed in the movement of these goods to Ontario and Quebec.

Northbound commodities originating in the northern region of the U.S. were shipped predominantly to Ontario in 1987. One hundred and eighty-three million dollars in revenues, or 72.4% of the \$252.8 million total, were earned in the shipment of 3.0 million tonnes, or 83.1% of the total 3.6 million tonnes, to this province.

Quebec, Ontario and Alberta were the main destination provinces for traffic by Canadian-domiciled carriers shipping from the southern region of the U.S. Of the total \$87.3 million in revenues generated, shipments to these three provinces represented 88.5%, or \$77.3 million. With respect to tonnage, northbound shipments from this region by Canadian-domiciled carriers represented 84.5% or 622 516 tonnes to Quebec, Ontario and Alberta. Accordingly, the tonne-kilometres performed by Canadian-domiciled for-hire firms from the southern U.S. were highest to these three provinces - 904.4 million, or 71.8% of the total 1.3 billion.

Commodities shipped northward from the western region of the U.S. had more diversified areas of destination: Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia. Traffic bound for these four provinces represented 89.6% of the \$108 million total revenue earned and 90.9% of the total 1.5 million tonnes moved. In the course of their northbound movements in 1987, these carriers performed 1.8 billion tonne-kilometres, or 89.6% of the total 1.5 million tonnes moved from their western origin.

On a national level, as with southbound movements, the top northbound commodity revenue-earner was 'Road Motor Vehicles'. As Figure 5.5 indicates, this commodity represented 17.5% of the annual earnings of \$662 million. The top ten revenue-earners represented 49.2% of total revenues, 53.6% of total tonnage, and 57.5% of total tonne-kilometres. Other important northbound revenue-earning commodities included, in descending order, 'Chemicals and Related Products'; 'Vegetables and Vegetable Products'; 'Fruits and Fruit Preparations'; and 'Machinery not Elsewhere Specified'.

On a provincial level, Figure 5.6 shows a very diverse list of northbound commodities shipped by Canadian-domiciled carriers originating in the northeast region of the U.S. Though no one commodity is predominant in 1987, the top five revenue-earners were comprised of 'Road Motor Vehicles'; 'Chemicals and Related Products'; 'General or Unclassified Freight'; 'Machinery not Elsewhere Specified'; and 'Fruit and Fruit Preparations'. These commodities contributed \$72.5 million in revenues, or 33.9% of the \$213.9 million total, and represented 29.9% of the 3.3 million tonnes moved into Canada. It can be said that the shipments originating in the northeast U.S. were composed of Class V End Products and Class IV Fabricated Materials.

For traffic originating in the northern U.S., 'Road Motor Vehicles' was the commodity most transported in 1987. This product represented 32.6% of the total \$252.8 million in revenues collected that year. The 1.2 million tonnes of this commodity shipped northward were over five times as great as the commodity with the next greatest tonnage, 'Non-Metallic Mineral Basic'. Other top revenue-earners included 'Machinery not Elsewhere Specified'; 'Chemicals and Related Products'; 'Iron, Steel and Alloys'; and 'Non-Metallic Mineral Basic'. The bulk of the consignments shipped to Ontario, the main area of destination for

Comme l'indique la figure 5.4, les mouvements sud-nord à destination de l'Ontario et du Québec et en provenance du nord-est des États-Unis représentaient 90.0% des recettes ou \$191.8 millions. Ces provinces ont reçu 91.7% du nombre total de tonnes de marchandises (3.3 millions) destinées au Canada et acheminées par des transporteurs domiciliés au Canada, et ont représenté 1.5 milliard de tonnes-kilomètres ou 78.8% du nombre total de tonnes-kilomètres (1.8 milliard).

En 1987, les marchandises en direction sud-nord et en provenance du nord des États-Unis étaient acheminées surtout vers l'Ontario. Ces mouvements ont généré \$183 millions ou 72.4% des recettes totales de \$252.8 millions et représenté 3.0 millions de tonnes ou 83.1% du tonnage total de 3.6 millions de tonnes acheminées vers cette province.

Le Québec, l'Ontario et l'Alberta étaient les principaux points de destination des mouvements des transporteurs canadiens à partir du sud des États-Unis. Les livraisons vers ces provinces ont généré \$77.3 millions ou 88.5% des recettes totales de \$87.3 millions. Les livraisons sud-nord des transporteurs canadiens ont représenté 84.5% ou 622 516 tonnes acheminées vers le Québec, l'Ontario et l'Alberta. De même, le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui à partir du sud des États-Unis vers ces trois provinces était le plus élevé: 904.4 millions de tonnes ou 71.8% des 1.3 milliard de tonne.

Les points de destination des marchandises acheminées vers le nord en provenance de l'ouest des États-Unis variaient davantage: Québec, Ontario, Alberta et Colombie-Britannique. Les mouvements ayant ces quatre provinces comme points d'origine ont représenté 89.6% des recettes totales de \$108 millions et 90.9% du nombre total de tonnes transportées (1.5 million). En 1987, ces mouvements sud-nord ont représenté 1.8 milliard de tonnes-kilomètres ou 89.6% du nombre total de tonnes transportées (1.5 million) ayant comme point d'origine l'ouest des États-Unis.

À l'échelle nationale, les "véhicules automobiles routiers" étaient la marchandise la plus payante en direction sud-nord, tout comme c'était le cas pour les mouvements nord-sud. Comme l'indique la figure 5.5, cette marchandise a compté pour 17.5% des recettes annuelles de \$662 millions. Les dix marchandises les plus payantes ont représenté 49.2% des recettes totales, 53.6% du nombre total de tonnes et 57.5% du nombre total de tonnes-kilomètres. Voici, en ordre décroissant, d'autres marchandises payantes: "produits chimiques et dérivés", "légumes et préparations à base de légumes", "fruits et préparations à base de fruits" et "machines non dénommées ailleurs".

Selon la figure 5.6, à l'échelle provinciale, il existe une très grande variété de marchandises acheminées vers le nord par des transporteurs domiciliés au Canada ayant comme point d'origine le nord-est des États-Unis. En 1987, les cinq marchandises les plus payantes, sans qu'aucune ne prédomine, étaient les suivantes: "véhicules automobiles routiers", "produits chimiques et dérivés", "fret ordinaire ou non classé", "machines non dénommées ailleurs" et "fruits et préparations à base de fruits". Ces marchandises ont généré des recettes de \$72.5 millions ou 33.9% des recettes totales de \$213.9 millions, et représenté 29.9% des 3.3 millions de tonnes transportées vers le Canada. On peut dire que les livraisons provenant du nord-est des États-Unis se composaient de produits de catégorie V (produits finals) et de catégorie IV (demi-produits).

En 1987, les "véhicules automobiles routiers" étaient la marchandise la plus transportée à partir du nord des États-Unis. Ce produit a représenté 32.6% des recettes totales de \$252.8 millions générées cette année-là. Le nombre de tonnes de "véhicules automobiles routiers" déplacées vers le nord était plus de cinq fois supérieur à celui de la deuxième marchandise en terme de tonnage, soit les "produits minéraux non métalliques de base". Les marchandises payantes comprennent notamment les suivantes: "machines non dénommées ailleurs", "produits chimiques et dérivés", "fer, acier et alliages" et "produits minéraux non métalliques de

Figure 5.4

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, Canada-U.S. Movements**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord de marchandises du point d'origine américain à la province/territoire de destination, mouvements Canada - Etats-Unis**

U.S. Region Origin	Destination	Estimated Revenue	Estimated Tonnage kilometres	Estimated Tonne-	Estimated Shipments	Average Distance
Origine Region des Etats-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilometres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
						Km
Northeast - Nord-est	Newfoundland - Terre-Neuve	2,630,693	24 500	46 934 061	1,658	1 884
	Prince Edward Island - ile-du-Prince-Edouard	365,807	1 207	3 147 384	996	4 066
	Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	4,571,571	43 333	45 770 212	11,692	1 271
	New Brunswick - Nouveau Brunswick	5,951,295	155 306	83 290 166	13,976	581
	Quebec - Québec	61,450,192	1 050 847	537 483 936	200,692	620
	Ontario	130,312,677	1 989 801	911 690 984	378,288	440
	Manitoba	1,650,660	10 340	25 318 425	3,222	2 378
	Saskatchewan	1,334,297	6 375	19 697 443	1,541	3 095
	Alberta	3,003,473	8 500	33 785 128	5,252	3 875
	British Columbia - Colombia-Britannique	2,613,557	27 172	131 787 685	4,588	4 748
	Yukon	212	1	1 134	2	5 332
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	2,474	1	6 525	23	4 505	
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>213,886,908</b>	<b>3 317 383</b>	<b>1 838 913 083</b>	<b>621,930</b>	...
North - Nord	Newfoundland - Terre-Neuve	811,058	2 979	11 623 846	902	3 582
	Prince Edward Island - ile-du-Prince-Edouard	256,040	605	1 330 051	90	2 228
	Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	1,574,706	10 376	26 858 198	1,427	2 542
	New Brunswick - Nouveau Brunswick	1,250,136	8 171	16 328 129	730	2 035
	Quebec - Québec	26,659,125	226 116	307 477 995	35,255	1 308
	Ontario	182,952,970	2 972 106	1 863 977 459	459,675	663
	Manitoba	13,708,120	183 489	135 900 976	25,683	921
	Saskatchewan	6,896,537	62 911	104 233 085	10,893	1 614
	Alberta	13,692,251	79 025	205 506 278	17,629	2 622
	British Columbia - Colombia-Britannique	4,783,376	29 677	97 262 198	6,841	3 257
	Yukon	50,847	1	5 096	335	3 974
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	214,513	921	3 110 838	84	3 494	
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>252,849,679</b>	<b>3 576 377</b>	<b>2 773 614 149</b>	<b>559,544</b>	...
South - Sud	Newfoundland - Terre-Neuve	302,593	2 460	7 876 088	160	3 273
	Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	2,766,480	14 761	41 366 980	996	2 792
	New Brunswick - Nouveau Brunswick	945,649	4 626	10 625 720	698	2 358
	Quebec - Québec	19,259,302	167 142	291 229 420	19,179	1 826
	Ontario	47,344,262	455 374	613 157 180	53,131	1 312
	Manitoba	3,268,128	24 493	57 512 652	3,283	2 278
	Saskatchewan	1,273,427	8 593	26 385 626	729	3 008
	Alberta	10,694,126	51 478	180 106 274	7,303	3 519
	British Columbia - Colombia-Britannique	1,164,096	6 816	27 045 181	858	4 069
	Yukon	296,468	1 011	3 877 784	51	3 836
	<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>87,314,531</b>	<b>736 754</b>	<b>1 259 182 905</b>	<b>86,388</b>
West - Ouest	Newfoundland - Terre-Neuve	11,696	13	78 664	23	6 193
	Prince Edward Island - ile-du-Prince-Edouard	5,018	10	47 506	3	5 134
	Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	50,321	97	558 708	60	5 528
	New Brunswick - Nouveau Brunswick	311,245	1 014	5 460 471	83	5 403
	Quebec - Québec	10,548,811	75 976	354 420 565	8,036	4 494
	Ontario	22,687,155	116 657	418 730 107	20,493	3 970
	Manitoba	6,493,440	67 918	126 628 959	4,292	2 259
	Saskatchewan	2,650,995	30 875	45 464 317	2,928	1 563
	Alberta	21,456,216	208 972	348 472 847	22,845	1 435
	British Columbia - Colombia-Britannique	42,095,464	945 653	679 781 609	73,992	723
	Yukon	1,640,921	34 620	39 654 964	2,217	1 517
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	87	1	618	2	2 086	
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>107,951,369</b>	<b>1 481 806</b>	<b>2 019 299 335</b>	<b>134,974</b>	...
<b>Total Canada-U.S. - Canada - Etats-Unis</b>		<b>662,002,485</b>	<b>9 112 320</b>	<b>7 891 009 471</b>	<b>1,402,834</b>	...

Note: Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data.

Nota: données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.

Figure 5.5

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada-U.S. Movements**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord des dix marchandises les plus payantes, mouvements Canada - Etats-Unis**

Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	115,964,969	1 582 205	893 467 859	375,595
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et dérivés	38,250,606	403 441	375 207 393	71,361
09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	35,029,323	417 632	866 974 946	20,153
07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits	30,214,524	392 397	578 924 807	21,956
50 Machinery Not Elsewhere Specified - Machines non dénommées ailleurs	29,574,323	200 770	197 711 799	75,578
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	26,326,855	430 478	366 496 017	46,939
47 Non-Metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	25,299,105	472 979	427 132 285	34,411
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classe	22,008,403	381 875	281 645 559	39,085
46 Metal Fabricated Materials - Demi-produits en métal de base	21,374,629	144 363	128 903 761	71,558
33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	16,547,688	454 714	416 997 321	26,277
Other Commodities - Autres marchandises	301,412,063	4 231 466	3 357 547 721	619,918
<b>Total Canada-U.S. - Canada - Etats-Unis</b>	<b>662,002,488</b>	<b>9 112 320</b>	<b>7 891 009 468</b>	<b>1,402,831</b>

*Note: Tonne-kilometre figures exclude Class III data.*

*Nota: Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.*

Figure 5.6

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, Canada-U.S. Movements**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonne-kilomètres des mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes, selon le point d'origine américain, mouvements Canada - Etats-Unis**

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Northeast - Nord-est	58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	25,158,362	296 616	118 212 471	133,312
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et dérivés	16,096,337	186 148	120 049 570	36,560
	99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	14,649,495	300 107	200 788 710	27,275
	50 Machinery Not Elsewhere Specified - Machines non dénommés ailleurs	8,589,090	51 709	33 969 571	33,381
	07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits	8,018,082	157 086	124 605 483	9,057
	Other Commodities - Autres produits	141,375,540	2 325 641	1 241 287 276	382,345
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>213,886,906</b>	<b>3 317 307</b>	<b>1 838 913 081</b>	<b>621,930</b>
North - Nord	58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	82,469,991	1 220 006	694 525 036	226,034
	50 Machinery Not Elsewhere Specified - Machines non dénommés ailleurs	12,349,060	72 949	82 538 374	29,355
	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et dérivés	11,783,598	126 545	109 288 801	24,023
	44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	10,572,320	195 776	144 868 196	19,450
	47 Non-Metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métallique de base	10,260,999	232 759	194 934 085	14,230
	Other Commodities - Autres produits	125,413,711	1 728 349	1 547 459 656	246,451
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>252,849,679</b>	<b>3 576 384</b>	<b>2 773 614 148</b>	<b>559,543</b>
South - Sud	42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et dérivés	7,453,615	62 559	112 862 313	5,691
	58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	6,589,522	46 379	55 424 460	10,411
	07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits	5,837,870	59 823	119 577 965	3,121
	50 Machinery Not Elsewhere Specified - Machines non dénommés ailleurs	4,686,065	29 525	46 080 979	5,562
	09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	4,473,591	43 118	90 248 737	2,171
	Other Commodities - Autres produits	58,273,867	495 353	834 988 448	59,430
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>87,314,530</b>	<b>736 757</b>	<b>1 259 182 902</b>	<b>86,386</b>
West - Ouest	09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	22,838,178	249 374	629 998 203	11,181
	07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits	11,953,787	106 193	259 713 979	6,095
	33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	6,304,115	148 462	151 997 637	7,313
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	5,336,359	44 701	92 311 404	3,570
	95 Containers and Closures - Contenants et fermetures	4,704,929	197 474	61 734 273	10,940
	Other Commodities - Autres produits	56,814,001	735 602	823 543 842	95,875
<b>Origin Total - Total-Origine</b>		<b>107,951,369</b>	<b>1 481 806</b>	<b>2 019 299 338</b>	<b>134,974</b>
<b>Total Canada-U.S. - Canada - Etats-Unis</b>		<b>662,002,484</b>	<b>9 112 334</b>	<b>7 891 009 469</b>	<b>1,402,833</b>

Note: Tonne-kilometre figures exclude Class III data.

Nota: Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.

Canadian-domiciled carriers originating in the northern U.S., was composed of 'Road Motor Vehicles' and the aforementioned top revenue-earners.

A varied collection of commodities originating in the southern U.S. was shipped northward in 1987. The top ten revenue-earners represented \$24.1 million, or 27.5% of the \$87.3 million in revenue accumulated in 1987. Further, these commodities weighed 222 316 tonnes, 30.2% of the total 736 757 tonnes. As these trucking firms shipped mainly to Quebec, Ontario and Alberta, it can be concluded that these movements contained these top revenue-earners: 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Special Industry Machinery'; 'Paper and Paperboard'; 'Metal Fabricated Basic Products'; and 'Textile Fabricated Material'.

'Vegetables and Vegetable Preparations'; 'Fruits and Fruit Preparations'; 'Wood Fabricated Materials'; 'Other Foods, Food Materials'; and 'Containers and Closures' made up part of the diverse list of northbound commodities carried by Canadian-domiciled carriers originating in the western U.S. in 1987. These top revenue-earners brought in \$51.1 million or 47.3% of the total \$108 million in revenues collected by these firms in 1987. The tonnage of these commodities was 50.4% of the total 1.5 million tonnes carried into Canada. As the traffic was destined mainly for Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia, it can be concluded that half of the shipments were composed of the top-five revenue-earners.

## **A COMPARATIVE ANALYSIS ON U.S. MARKET PENETRATION BY CANADIAN CARRIERS AND THE MODAL INTERDEPENDENCE WITH U.S. CARRIERS**

### **Introduction**

In this section, trucking activities of Canadian-domiciled carriers are examined in terms of the comparative importance of direct versus interline operations for freight transported to and from the United States. The analysis also looks at the interdependence of Canadian-domiciled and American-domiciled carriers for commodity interlining, based on an analysis of the operating revenues generated on interline shipments. In addition, this section examines the U.S. market penetration by Canadian carriers, using information on the average distance haul of freight shipments. Please note that the interlining activity may take place between a Canadian-domiciled carrier and its US-domiciled subsidiary.

In Figure 5.7, data are presented for 'southbound' freight movements into the United States during 1987, by province or territory of origin. Figure 5.8 provides similar information for U.S. goods transported 'northbound' into Canada, by province or territory of destination. The key variables presented are the revenues generated, tonnes transported, tonne-kilometres performed and average shipment distance, delineated in terms of Canadian and American carrier activity.

The data presented in Figures 5.7 and 5.8 reveal notable differences in the structure of revenue and distance components for freight shipped southbound versus northbound in 1987. Moreover, the divergence in the distribution of revenues and distance factors for direct and interline freight traffic varied considerably from province to province. In the following analysis, this information is examined for the provinces of Ontario, Quebec and British Columbia, which registered the highest level of international trucking activity during 1987.

base". Le gros des livraisons expédiées en Ontario, le principal point de destination des transporteurs canadiens ayant comme point d'origine le nord des États-Unis, se composait de "véhicules automobiles routiers" et des marchandises payantes susmentionnées.

En 1987, une variété de marchandises en provenance du sud des États-Unis ont été expédiées vers le nord. Les dix marchandises les plus payantes ont représenté \$24.1 millions ou 27.5% des recettes de \$87.3 millions accumulées en 1987. De plus, ces marchandises pesaient 222 316 tonnes, soit 30.2% du tonnage total de 736 757 tonnes. Comme ces livraisons étaient acheminées principalement vers le Québec, l'Ontario et l'Alberta, on peut en conclure qu'elles contenaient les marchandises les plus payantes, notamment: "produits minéraux non métalliques de base", "machines industrielles spéciales", "papier et carton", "demi-produits en métal de base" et "demi-produits en textiles".

En 1987, les "légumes et préparations à base de légumes", les "fruits et préparations à base de fruits", les "demi-produits en bois", les "autres aliments, ingrédients alimentaires" et les "contenants et fermetures" faisaient partie de la variété de marchandises en direction sud-nord transportées par les entreprises domiciliées au Canada et ayant comme point d'origine l'ouest des États-Unis. Ces marchandises payantes ont généré \$51.1 millions ou 47.3% des recettes totales de \$108 millions accumulées par ces entreprises en 1987. Le nombre de tonnes de ces marchandises transportées par les entreprises de camionnage a représenté 50.4% du nombre total de tonnes (1.5 million) transportées vers le Canada. Comme les livraisons étaient acheminées principalement vers le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique, on peut en conclure que 50.0% des livraisons se composait des cinq marchandises les plus payantes.

## **UNE ANALYSE COMPARATIVE DES ACTIVITÉS DES TRANSPORTEURS CANADIENS SUR LE MARCHÉ AMÉRICAIN ET DE L'INTERACTION AVEC LES TRANSPORTEURS AMÉRICAINS**

### **Introduction**

Dans cette partie, on examine les activités de camionnage des transporteurs domiciliés au Canada en termes de l'importance comparée des mouvements directs et des mouvements de transfert, pour les marchandises en provenance et à destination des États-Unis. On étudie également l'interaction des transporteurs domiciliés au Canada et de ceux domiciliés aux États-Unis en terme du transfert des marchandises, en se fondant sur une analyse des recettes d'exploitation provenant de ces liaisons intertransporteurs. En outre, on examine les activités des transporteurs canadiens sur le marché américain, en se servant des données sur les distances moyennes des expéditions de marchandises. A noter que les transferts peuvent survenir entre un transporteur domicilié au Canada et sa filiale domiciliée aux États-Unis.

La figure 5.7 présente des données sur les mouvements "nord-sud" de marchandises à destination des États-Unis en 1987, selon la province d'origine. La figure 5.8 fournit des données semblables sur les mouvements "sud-nord" de produits américains à destination du Canada, selon la province de destination. Les principales variables sont les recettes, le nombre de tonnes transportées, le nombre de tonnes-kilomètres et la distance moyenne des livraisons, selon les activités des transporteurs canadiens et des transporteurs américains.

Les figures 5.7 et 5.8 font ressortir des différences marquées dans la structure des composantes des recettes et de la distance, en termes des marchandises acheminées vers le sud et vers le nord en 1987. De plus, l'écart dans la distribution des recettes et des distances des mouvements directs et des transferts de marchandises variait considérablement d'une province à l'autre. Dans la partie suivante, on analysera ces données dans les provinces de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique, provinces qui ont enregistré le plus haut niveau d'activités internationales de camionnage en 1987.

Figure 5.7

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada-U.S. Movements**
**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - Etats-Unis**

Origin	Revenue	Tonnes	Tonne-Kilometres	Average Distance per Shipment
Origine	Recettes		Tonnes-Kilometres	Distance moyenne par livraison
				Km.
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	9,229,885	72 161	151 796 787	2,098
Interline Shipment - Livraison par Transfert	13,613	30	84 651	2,727
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	4,797	30	35 690	1,213
American Carrier - Transporteur Americain	8,816	30	48 961	1,514
<b>Prince Edward Island - ile-du-Prince-Edouard</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	4,047,440	59 635	388 860 842	6,105
Interline Shipment - Livraison par Transfert	251	1	501	2,103
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	251	1	501	2,103
American Carrier - Transporteur Americain	--	1	--	--
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	8,199,247	72 929	138 110 268	1,855
Interline Shipment - Livraison par Transfert	771,290	3 057	13 121 576	3,115
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	273,979	3 057	3 364 737	927
American Carrier - Transporteur Americain	497,311	3 057	9 756 839	2,188
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	43,344,356	1 013 431	736 991 892	819
Interline Shipment - Livraison par Transfert	485,868	4 921	18 184 849	2,590
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	298,343	4 921	11 743 239	1,181
American Carrier - Transporteur Americain	187,525	4 921	6 441 610	1,409
<b>Quebec - Québec</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	179,507,397	3 417 359	2 743 833 319	906
Interline Shipment - Livraison par Transfert	25,636,371	215 638	361 517 856	1 684
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	9,312,292	215 638	94 440 739	452
American Carrier - Transporteur Americain	16,324,079	215 638	267 077 117	1 232
<b>Ontario - Ontario</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	418,312,074	8 776 136	5 039 643 529	553
Interline Shipment - Livraison par Transfert	34,355,355	164 750	196 252 544	1 195
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	16,282,415	164 750	91 146 563	449
American Carrier - Transporteur Americain	18,072,940	164 750	105 105 981	746
<b>Manitoba - Manitoba</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	21,614,744	359 829	337 503 183	1 136
Interline Shipment - Livraison par Transfert	2,956,258	13 096	22 986 947	1 736
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	1,786,500	13 096	16 661 181	753
American Carrier - Transporteur Americain	1,169,758	13 096	6 325 766	983

Figure 5.7

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada-U.S. Movements – Concluded**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province d'origine, mouvements Canada – Etats-Unis – fin**

Origin	Revenue	Tonnes	Tonne-Kilometres	Average Distance per Shipment
Origine	Recettes	Tonnes	Tonnes-Kilometres	Distance moyenne par livraison
				Km.
<b>Saskatchewan – Saskatchewan</b>				
Direct Shipment – Livraison Directe	17,809,682	364 462	387 106 819	1 299
Interline Shipment – Livraison par Transfert	881,142	2 067	4 703 100	2 100
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	491,555	2 067	2 374 331	1 149
American Carrier – Transporteur Américain	389,587	2 067	2 328 769	951
<b>Alberta – Alberta</b>				
Direct Shipment – Livraison Directe	45,612,119	702 888	948 035 475	1 695
Interline Shipment – Livraison par Transfert	8,177,919	13 176	40 885 816	3 033
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	3,038,297	13 176	11 998 297	786
American Carrier – Transporteur Américain	5,139,622	13 176	28 887 519	2 247
<b>British Columbia – Colombie-Britannique</b>				
Direct Shipment – Livraison Directe	62,454,029	2 273 328	1 402 524 572	787
Interline Shipment – Livraison par Transfert	3,699,879	15 281	29 011 347	2 198
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	1,673,627	15 281	11 840 827	825
American Carrier – Transporteur Américain	2,026,252	15 281	17 170 520	1 373
<b>Yukon – Yukon</b>				
Direct Shipment – Livraison Directe	...	...	...	...
Interline Shipment – Livraison par Transfert	10,582	6	18 571	3 021
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	9,324	6	16 352	2 660
American Carrier – Transporteur Américain	1,258	6	2 219	361
<b>Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest</b>				
Direct Shipment – Livraison Directe	...	...	...	...
Interline Shipment – Livraison par Transfert	5,063	5	15 452	2 603
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	3,411	5	9 824	1 325
American Carrier – Transporteur Américain	1,652	5	5 628	1 278
<b>Total</b>	<b>964,118,155</b>	<b>18 408 242</b>	<b>13 647 973 106</b>	<b>...</b>

**Note:** Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data.

**Nota:** Les données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.

Figure 5.8

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, Canada-U.S. Movements**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province des destination, mouvements Canada - Etats-Unis**

Destination	Revenue	Tonnes	Tonne-	Average
	Recettes		Kilometres	Distance
			Tonnes-	per Shipment
			Kilometres	Distance
				par livraison
				Km.
<b>Newfoundland - Terre-Neuve</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	3,678,774	29 897	66 368 453	2 560
Interline Shipment - Livraison par Transfert	1,199,142	2 112	6 248 090	3 137
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	806,142	2 112	3 743 854	2 028
American Carrier - Transporteur Américain	393,000	2 112	2 504 236	1 109
<b>Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Edouard</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	577,926	1 564	3 396 129	3 698
Interline Shipment - Livraison par Transfert	698,874	557	3 311 723	5 825
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	116,882	557	1 191 196	1 872
American Carrier - Transporteur Américain	581,992	557	2 120 527	3 953
<b>Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	7,359,459	61 991	107 201 622	1 725
Interline Shipment - Livraison par Transfert	4,715,962	8 962	19 607 885	2 808
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	1,998,500	8 962	9 769 814	1 113
American Carrier - Transporteur Américain	2,717,462	8 962	9 838 071	1 695
<b>New Brunswick - Nouveau-Brunswick</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	7,594,640	165 984	113 526 004	893
Interline Shipment - Livraison par Transfert	2,447,562	3 263	6 834 569	2 109
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	965,617	3 263	1 787 108	508
American Carrier - Transporteur Américain	1,481,945	3 263	5 047 461	1 601
<b>Quebec - Quebec</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	106,635,572	1 460 962	1 450 648 609	948
Interline Shipment - Livraison par Transfert	30,428,274	126 655	188 437 339	1 610
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	11,993,043	126 655	57 351 540	562
American Carrier - Transporteur Américain	18,435,231	126 655	131 085 799	1 048
<b>Ontario - Ontario</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	354,446,117	5 405 027	3 751 113 041	712
Interline Shipment - Livraison par Transfert	79,476,568	176 416	184 449 775	1 058
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	37,797,636	176 416	78 452 129	422
American Carrier - Transporteur Américain	41,678,932	176 416	105 997 646	636
<b>Manitoba - Manitoba</b>				
Direct Shipment - Livraison Directe	23,552,293	277 431	335 420 371	1 446
Interline Shipment - Livraison par Transfert	4,552,677	13 965	26 907 583	1 875
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	2,370,011	13 965	14 780 115	1 124
American Carrier - Transporteur Américain	2,182,666	13 965	12 127 468	751

Figure 5.8

**For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, Canada-U.S. Movements – Concluded**

**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province des destination, mouvements Canada – Etats-Unis – fin**

Destination	Revenue	Tonnes	Tonne-	Average
	Recettes		Kilometres	Distance
			Tonnes-	per Shipment
			Kilometres	Distance
				moyenne
				par livraison
				Km.
Saskatchewan – Saskatchewan				
Direct Shipment – Livraison Directe	11,017,755	105 843	191 432 676	1 999
Interline Shipment – Livraison par Transfert	6,276,479	9 296	23 289 084	2 382
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	2,874,993	9 296	11 544 929	1 093
American Carrier – Transporteur Américain	3,401,486	9 296	11 744 155	1 289
Alberta – Alberta				
Direct Shipment – Livraison Directe	46,146,907	341 242	752 844 680	2 538
Interline Shipment – Livraison par Transfert	23,685,439	34 946	89 185 295	2 828
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	8,387,569	34 946	35 527 710	896
American Carrier – Transporteur Américain	15,297,870	34 946	53 657 585	1 932
British Columbia – Colombie-Britannique				
Direct Shipment – Livraison Directe	48,354,601	1 001 799	927 468 703	1 205
Interline Shipment – Livraison par Transfert	12,669,406	16 555	45 025 875	2 981
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	4,734,728	16 555	15 010 498	884
American Carrier – Transporteur Américain	7,934,678	16 555	30 015 377	2 097
Yukon – Yukon				
Direct Shipment – Livraison Directe	1,640,765	34 620	39 654 470	1 518
Interline Shipment – Livraison par Transfert	68,178	9	34 142	4 390
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	56,839	9	19 875	3 791
American Carrier – Transporteur Américain	11,339	9	14 267	599
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest				
Direct Shipment – Livraison Directe	215,912	921	3 112 094	3 719
Interline Shipment – Livraison par Transfert	235,254	325	1 634 779	3 550
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	128,978	325	914 318	2 005
American Carrier – Transporteur Américain	106,276	325	720 461	1 545
<b>Total</b>	<b>944,128,351</b>	<b>10 066 464</b>	<b>8 932 119 130</b>	<b>...</b>

Note: Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data

Nota: Les données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.

### **Freight Traffic Originating from Canada (southbound traffic)**

Total revenues earned on southbound movements amounted to \$964.1 million. Total tonnes transported were approximately 18 million, with associated tonne-kilometres of 13 648 million, and 1.7 million shipments.

### **Freight Shipments Originating in Ontario**

Total revenues generated from the transportation of goods southbound, from Ontario to the United States, totalled \$452.7 million in 1987. Freight interline shipments accounted for 7.6% of this total, at \$34.5 million. Although these revenues were substantially lower than those derived from direct shipment activities, Figure 5.7 shows that interlining revenues were fairly equitably distributed between Canadian and U.S. carriers, at about 47.0% and 53.0%, respectively.

A look at average distance hauls for freight transported from Ontario, however, reveals that interlined shipments generally travelled farther south than did those shipped directly to their U.S. destination. Indeed, at 1 195 kilometres, the average distance of interlined freight was more than twice that of direct shipments. Canadian carriers, however, transported these interlining cargoes only 449 kilometres, on average, compared to 746 kilometres for U.S. carriers, suggesting a fairly modest U.S. market penetration for freight originating from Ontario. Moreover, as can also be noted in Figure 5.7, Canadian carriers transported interlining freight 18.8% less kilometres, on average, than they did direct shipments.

### **Freight Shipments Originating in Quebec**

Southbound shipments of freight originating in Quebec generated \$205.1 million in 1987. Of this total, \$25.6 million, or 12.5%, consisted of revenues generated from the carriage of freight interlined. Canadian-domiciled carriers accounted for 36.3% of total interlining revenues, at \$9.3 million, while American carriers accounted for 63.7%, or \$16.3 million. Unlike the figures for freight originating in Ontario, these figures suggest that the interdependence of Canadian carriers on U.S. carriers with respect to interline shipments was significant. However, as was also noted for Ontario shipments, interline shipments originating in Quebec characteristically travelled almost twice as far as direct shipments. U.S. carriers, however, transported interline freight almost three times farther than did Canadian-domiciled carriers, on average. This observation suggests that Canadian penetration into U.S. markets was low. If Canadian direct shipments are compared with the Canadian leg of the interline shipments, it is noted that the average interline shipment, at 452 kilometres, was half the distance of a direct shipment. This observation concurs with the previous observation that Canadian carriers averaged relatively small trip lengths when transporting freight from Quebec to U.S. carriers, signalling great dependence by Canadian-domiciled carriers on U.S. carriers, for commodity interlining operations.

### **Freight Shipments Originating in British Columbia**

Revenues generated from southbound movements for freight originating in British Columbia reached \$66.2 million in 1987, 5.4%, or \$3.7 million, of which represented revenues generated from the carriage of interlining shipments. Canadian-domiciled

### **Livraisons de marchandises en provenance du Canada (mouvements nord-sud)**

Les recettes totales obtenues des mouvements nord-sud se sont chiffrées à \$964.1 millions. Le tonnage transporté a représenté 18 millions, le nombre de tonnes-kilomètres se chiffrant à 13 648 millions, et le nombre de livraisons à 1.7 million.

### **Livraisons de marchandises en provenance de l'Ontario**

Les recettes totales du transport de marchandises vers le sud, de l'Ontario aux États-Unis, se sont chiffrées à \$452.7 millions en 1987. Les transferts sont intervenus pour 7.6% du total, soit \$34.5 millions. Bien que ces recettes soient considérablement moins élevées que celles des livraisons directes, la figure 5.7 montre que les recettes des transferts ont été assez équitablement distribuées entre les transporteurs canadiens et les transporteurs américains, à environ 47.0% et 53.0% respectivement.

Si l'on examine les distances moyennes des livraisons de marchandises en provenance de l'Ontario, on constate cependant que les livraisons intertransporteurs ont généralement été acheminées plus au sud que celles acheminées directement à leur point de destination américain. En effet, la distance moyenne d'une livraison intertransporteurs, établie à 1,195 kilomètres, était plus de deux fois supérieure à celle des livraisons directes. La distance moyenne des livraisons intertransporteurs effectuées par les transporteurs canadiens n'a été que de 449 kilomètres, comparativement à 746 kilomètres pour les transporteurs américains, ce qui semble indiquer que la pénétration du marché américain par les transporteurs de marchandises en provenance de l'Ontario était relativement faible. De plus, selon la figure 5.7, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne moins de kilomètres (moins 18.8%) pour les livraisons intertransporteurs que pour les livraisons directes.

### **Livraisons de marchandises en provenance du Québec**

Les livraisons nord-sud de marchandises en provenance du Québec ont généré \$205.1 millions en 1987. De ce total, \$25.6 millions ou 12.5% provenaient de livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté 36.3% des recettes totales de transferts (\$9.3 millions), tandis que les transporteurs américains ont compté pour 63.7% ou \$16.3 millions. Ces chiffres semblent indiquer, contrairement aux données sur les marchandises en provenance de l'Ontario, que les transporteurs canadiens comptent fortement sur les transporteurs américains en ce qui concerne les transferts. Cependant, comme on a pu le constater pour les livraisons de l'Ontario, les livraisons intertransporteurs en provenance du Québec ont toujours été effectuées sur des distances presque deux fois plus longues que celles des livraisons directes. En ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, les transporteurs américains ont cependant parcouru des distances presque trois fois plus longues que les transporteurs canadiens, en moyenne. Cette observation semble indiquer que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens était faible. Si l'on compare les livraisons directes canadiennes et la portion canadienne des livraisons intertransporteurs, on constate que la distance moyenne d'une livraison intertransporteurs (452 kilomètres) n'est en moyenne que la moitié d'une livraison directe. Selon cette observation et l'observation précédente, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne des distances relativement courtes pour transporter des marchandises du Québec vers les transporteurs américains, ce qui indique que les transporteurs canadiens comptent fortement sur les transporteurs américains pour les transferts de marchandises.

### **Livraisons de marchandises en provenance de la Colombie-Britannique**

Les recettes générées par les mouvements nord-sud de marchandises en provenance de la Colombie-Britannique se sont chiffrées à \$66.2 millions en 1987, dont 5.4% ou \$3.7 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs

carriers accounted for 45.2%, or \$1.7 million, of this interline shipment revenue total, while U.S. carriers generated 54.8%, or \$2 million. These figures indicate that the interdependence existing between Canadian and U.S. carriers with respect to interline shipments was, as was the case for Ontario, reasonably equitable. The average distance per interline shipment originating in British Columbia was almost three times as long as direct shipments. U.S. carriers, on average, transported interlining freight about two-thirds farther than did Canadian-domiciled carriers. This suggests that the relative penetration of Canadian-domiciled carriers into the U.S. market, for interlining freight, was minimal. In comparing the average direct shipment haul length to the Canadian portion of a typical interline movement, it can be noted that, unlike Quebec shipments, the average distance was similar in both instances. This indicates that, as was also previously noted for freight originating in Ontario, Canadian carrier U.S. market penetration did not diverge significantly, whether they transported interline or direct freight shipments.

#### **Freight Traffic Originating in the U.S. (northbound traffic)**

Revenues earned on northbound traffic amounted to \$944.1 million, with associated tonnes of 9.7 million. Tonnes-kilometres performed reached 8 932.1 million, and 1.9 million shipments were transported.

#### **Freight Shipments Destined for Ontario**

As can be seen in Table 5.8, revenues generated from the transportation of freight from the United States, northbound to Ontario, totalled \$433.9 million in 1987. About 18.3% of this total, or \$79.5 million, represented revenues from the carriage of freight which involved interlining. Of this interline total, 47.6%, or \$37.8 million, was generated by Canadian carriers, while U.S. carriers accounted for 52.4%, at \$41.7 million. These figures indicate that, as in the case of southbound movements of freight originating in Ontario, the interdependence existing between Canadian and U.S. carriers with respect to interline shipments was reasonably equitable. On average, carriage distance per interline shipment was about 1 058 kilometres, or almost 50.0% longer than by direct shipment. In turn, U.S. carriers transported this interline freight 50.7% farther than their Canadian counterparts, on average, indicating that American and Canadian carriers interlined Ontario-bound freight relatively close to the Canada-U.S. border. Indeed, Canadian carriers travelled 68.2% farther when transporting goods directly from U.S. points to Ontario than they did when they interlined freight into the province.

#### **Freight Shipments Destined for Quebec**

Revenues generated from northbound shipments of freight destined for Quebec reached \$137.1 million in 1987, 22.2% or \$30.4 million of which were revenues from interline shipments. Of this interline revenue total, Canadian-domiciled carriers accounted for 39.2%, or \$12 million, while U.S. carriers accounted for 60.8%, or \$18.4 million. It can be concluded, therefore, that Canadian-domiciled carrier dependence on U.S. carriers was high during 1987.

domiciliés au Canada ont représenté \$1.7 million ou 45.2% des recettes totales des livraisons intertransporteurs, alors que les transporteurs américains ont produit 54.8% ou \$2 millions à ce titre. Ces chiffres indiquent que l'interdépendance des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, en ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, était, comme c'était le cas pour l'Ontario, raisonnablement répartie. La distance moyenne d'une livraison intertransporteurs en provenance de la Colombie-Britannique était presque trois fois supérieure à celle d'une livraison directe. En moyenne, les transporteurs américains ont effectué des livraisons intertransporteurs sur des distances dépassant de 66.0% celles des transporteurs domiciliés au Canada. Cela semble indiquer que la pénétration relative du marché américain par les transporteurs canadiens, en ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, était faible. Si l'on compare la distance moyenne d'une livraison directe au segment canadien d'une livraison intertransporteurs typique, on constate que, contrairement aux livraisons du Québec, la distance moyenne est semblable dans les deux cas. Comme on a pu le noter auparavant pour les marchandises en provenance de l'Ontario, la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens est demeurée pratiquement la même, qu'il s'agisse de livraisons intertransporteurs ou de livraisons directes.

#### **Livraisons de marchandises en provenance des États-Unis (mouvements sud-nord)**

Les recettes générées par les mouvements sud-nord se sont chiffrées à \$944.1 millions, le nombre de tonnes s'élevant à 9.7 millions. Le nombre de tonnes-kilomètres s'est chiffré à 8 932.1 millions, et le nombre de livraisons, à 1.9 million.

#### **Livraisons de marchandises à destination de l'Ontario**

Comme le montre la figure 5.8, les recettes du transport de marchandises des États-Unis vers l'Ontario se sont chiffrées à \$433.9 millions en 1987. Environ 18.3% de ce total (ou \$79.5 millions) correspond aux recettes du transport de marchandises avec transferts. Des recettes totales des transferts, 47.6% ou \$37.8 millions ont été générés par les transporteurs canadiens, alors que les transporteurs américains ont généré \$41.7 millions ou 52.4% du total. Ces données indiquent que l'interdépendance des transporteurs canadiens et des transporteurs américains en ce qui a trait aux livraisons intertransporteurs était raisonnablement répartie, comme c'est le cas des mouvements nord-sud de marchandises en provenance de l'Ontario. En moyenne, la distance parcourue pour une livraison intertransporteurs était d'environ 1 058 kilomètres ou presque 50.0% de plus que celle d'une livraison directe. En retour, la distance parcourue par les transporteurs américains pour les livraisons intertransporteurs était 50.7% plus longue que celle parcourue par leurs homologues canadiens, ce qui indique que les transferts, entre les transporteurs américains et les transporteurs canadiens, des marchandises à destination de l'Ontario se faisaient relativement près de la frontière canado-américaine. En effet, les transporteurs canadiens ont parcouru 68.2% plus de distance pour transporter des marchandises directement des États-Unis vers l'Ontario que pour transférer des marchandises vers la province.

#### **Livraisons de marchandises à destination du Québec**

Les recettes des mouvements sud-nord de marchandises à destination du Québec ont totalisé \$137.1 millions en 1987, dont 22.2% ou \$30.4 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté 39.2% (\$12 millions) des recettes totales des transferts, et les transporteurs américains, 60.8% (\$18.4 millions). On peut donc en conclure que les transporteurs canadiens comptaient grandement sur les transporteurs américains en 1987.

Indeed, American carriers travelled, on average, 86.5% farther when transporting interlining freight destined for Quebec than did Canadian-domiciled carriers. Moreover, at 948 kilometres, Canadian-domiciled carriers travelled almost twice as far, on average, to pick up freight directly from the U.S. points than they did when they were involved in interline operations. Thus, it would appear that Canadian-carrier penetration into the U.S. market for the interlining of goods destined for Quebec was relatively small in 1987.

#### **Freight Shipments Destined for British Columbia**

British-Columbia-bound freight from the United States generated \$61 million in 1987, 20.8% or \$12.7 million of which was derived from transporting interlining freight. Of this interline total, \$4.7 million, or 37.4%, was generated by Canadian-domiciled carriers and \$7.9 million, or 62.6%, was generated by U.S. carriers. Hence, Canadian-domiciled carriers were highly dependent on U.S. carriers when involved in freight interline activities. Moreover, at 884 kilometres, Canadian-domiciled carriers transporting interline shipments from the U.S. to British Columbia travelled, on average, only about 42.2% the distance of American carriers involved in interline freight carriage. Moreover, Canadian carriers travelled 26.6% less kilometres, on average, to transport freight interlined from the U.S. than they did when picking up shipments directly from the originating U.S. point.

It can be concluded, consequently, that Canadian carrier penetration into U.S. markets was relatively small when interlining freight destined for British Columbia.

En effet, les transporteurs américains ont parcouru en moyenne 86.5% plus de distance pour effectuer les transferts de marchandises à destination du Québec que les transporteurs canadiens. De plus, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne presque deux fois plus de distance (948 kilomètres) pour prendre directement livraison de marchandises aux États-Unis que pour effectuer des transferts. Il semble donc que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens pour le transfert de marchandises à destination du Québec était relativement faible en 1987.

#### **Livraisons de marchandises à destination de la Colombie-Britannique**

Les marchandises en provenance des États-Unis et à destination de la Colombie-Britannique ont généré \$61 millions en 1987, dont 20.8% ou \$12.7 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté \$4.7 millions ou 37.4% du total, et les transporteurs américains, \$7.9 millions ou 62.6% du total. Les transporteurs canadiens comptaient donc grandement sur les transporteurs américains en ce qui a trait aux livraisons intertransporteurs. En outre, avec une moyenne de 884 kilomètres, les transporteurs canadiens effectuant des livraisons intertransporteurs des États-Unis vers la Colombie-Britannique n'ont parcouru en moyenne que 42.2% de la distance qu'ont parcourue les transporteurs américains pour effectuer le même type de livraisons. Par ailleurs, les transporteurs canadiens ont parcouru moins de kilomètres (-26.6%) en moyenne pour effectuer des livraisons intertransporteurs à partir des États-Unis que lorsqu'ils prenaient directement livraison au point d'origine américain.

On peut en conclure que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens était relativement faible lorsqu'il s'agissait de transferts à destination de la Colombie-Britannique.



## CHAPTER 6

### PRIVATE TRUCKING

#### INTRODUCTION

---

This chapter presents the results of the 1987 Private Trucking Survey, which was jointly funded by Transport Canada, the National Transportation Agency and the provinces of Ontario, Quebec, Alberta, Prince Edward Island and Newfoundland. The objectives of the survey were to:

- (1) obtain information about the size, structure and economic performance of the private trucking segment of the industry; and
- (2) to provide estimates for the origin and destination of intercity commodity movements of the private carriers.

The data provide information on the private trucking industry structure and activity for the reference year. Users are advised to undertake year to year comparisons of data with caution as the frame composition of the universe may not be the same from one year to the next.

The Private Trucking Survey frame was developed using provincial motor vehicle registration files. For budgetary and practical considerations, the size of the survey frame was limited to private truckers operating 15 or more commercial vehicles (straight trucks, road tractors and trailers).

The survey included operators of commercial vehicles who carried freight, could provide principal trucking-related statistics such as fuel consumed and employment, used dedicated (on payroll) or leased drivers or broker operators, and had at least 15 commercial vehicles licensed in the operator's name.

#### INDUSTRY STRUCTURE

##### INDUSTRY SERVED

---

The following observations are based on the summary information presented in Figure 6.1.

- A total of 2,320 private carriers with total operating expenses of \$4.3 billion were included in the 1987 survey. The highest number, 616, was classified as construction companies while the lowest number, 74, belonged to the retail business.
- Total operating expenses for private truck transportation by manufacturing firms were highest, consisting of 27.6% of the total operating expenses of the private trucking industry surveyed.
- Salaries and wages paid to drivers on company payroll, leased drivers, mechanics and other employees accounted for 50.5% of total operating expenses. Salaries of drivers on company payroll alone were 38.4% of total expenses. These proportions are considered high since the total expenses reported do not reflect all of the head office expenses and other fixed costs. The second highest expenditure was for repairs and maintenance, at 13.8% of total expenses, followed by fuel at 11.8%.

## CHAPITRE 6

### CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE

#### INTRODUCTION

---

Le présent chapitre renferme les résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte propre de 1987 qui a été financée conjointement par Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et les provinces de l'Ontario, du Québec, de l'Alberta, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. L'enquête visait:

- (1) à recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte propre; et
- (2) à établir des estimations sur l'origine et la destination des mouvements interurbains des transporteurs pour compte propre.

Le chapitre présente des données sur la structure et les activités du secteur du camionnage pour compte propre pour l'année de référence. Il convient de noter que l'univers des entreprises peut différer d'une année à l'autre, de sorte que les comparaisons d'une année à l'autre doivent être faites avec prudence.

La base de sondage de l'enquête sur le camionnage pour compte propre a été établie à l'aide des fichiers provinciaux des immatriculations de 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).

L'enquête portait également sur les exploitants de véhicules commerciaux qui transportent des marchandises, peuvent fournir des statistiques principales sur le camionnage (comme le carburant consommé et la main-d'œuvre), ont recours aux services de leurs propres chauffeurs (inscrits sur la liste de paye de l'entreprise), de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée et de chauffeurs contractants, et possèdent au moins 15 véhicules commerciaux enregistrés au nom de l'exploitant.

#### STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

##### SECTEURS DESSERVIS

---

Les données suivantes sont tirées des renseignements sommaires présentés à la figure 6.1.

- Au total, 2,320 transporteurs pour compte propre représentant des dépenses d'exploitation totales de 4.3 milliards de dollars ont fait l'objet de l'enquête de 1987. De ce nombre, 616 étaient des entreprises de construction et 74, des commerces de détail.
- Le principal secteur sur le plan des dépenses d'exploitation totales est l'industrie manufacturière, avec 27.6% du total des entreprises de camionnage pour compte propre observées.
- Les traitements et les salaires versés aux chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise, aux chauffeurs dont les services sont loués, aux mécaniciens et aux autres employés représentaient 50.5% du total des dépenses d'exploitation. Les traitements des chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise représentaient à eux seuls 38.4% des dépenses totales. Ces pourcentages sont élevés car les dépenses totales déclarées ne tiennent pas compte de toutes les dépenses du siège social et des autres frais fixes. Viennent ensuite les dépenses au titre des réparations et de l'entretien (13.8% des dépenses totales), suivies des dépenses de carburant (11.8%).

Figure 6.1

## Private Trucking, 1987: Summary Statistics – Industry Groups

No.			Construction	Manufacturing	Others <sup>1</sup>	Government
				Manufacturi- rières	Autres <sup>1</sup>	Gouverne- mentaux
1	Number of firms reporting		559	544	446	283
<b>Operating expenses</b>						
2	Drivers on company payroll	\$	119,767,253	441,251,790	555,195,237	196,364,331
3	Drivers leased	"	1,128,612	19,997,256	2,469,374	1,613,987
4	Mechanics	"	32,730,618	46,014,546	53,391,322	49,249,466
5	Others	"	18,123,817	80,501,801	67,088,417	36,072,908
6	Fuel (including fuel tax)	"	73,194,813	145,761,264	111,423,936	61,953,282
7	Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants)	"	83,565,026	150,505,597	149,160,157	96,002,191
8	Broker operators	"	45,058,566	85,554,305	95,188,559	37,566,950
9	Purchased trans. railroad (piggyback)	"	39,700	19,229,279	4,794,760	6,000
10	Vehicle rent without drivers	"	6,098,785	48,986,455	23,676,439	3,580,728
11	Insurance and licenses	"	19,374,132	31,786,341	24,115,205	9,816,738
12	Depreciation on transport equipment	"	35,168,094	65,537,102	77,491,042	24,292,576
13	Other expenses	"	7,997,588	66,434,693	25,427,727	3,115,778
14	Total operating expenses	"	442,247,004	1,201,560,429	1,189,422,175	519,634,935
<b>Employees</b>						
15	Drivers	No.	5,150	15,232	21,263	10,493
16	Salary and wages	\$	120,895,865	461,249,046	557,664,611	197,978,318
17	Average salary	"	23,474	30,282	26,226	18,867
18	Mechanics	No.	1,162	1,489	1,740	1,886
19	Salary and wages	\$	32,730,618	46,014,546	53,391,322	49,249,466
20	Average salary	"	28,167	30,902	30,685	26,113
21	Other	No.	916	3,080	2,714	1,628
22	Salary and wages	\$	18,123,817	80,501,801	67,088,417	36,072,908
23	Average salary	"	19,786	26,136	24,719	22,158
<b>Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed</b>						
24	Straight trucks	No.	14,124	14,222	23,948	23,111
25	Total distance travelled	km	385 925 619	419 569 396	590 063 188	401 534 435
26	Average distance per unit	"	27 324	29 501	24 639	17 374
27	Total fuel consumed	L	123 591 996	157 023 826	214 209 115	140 248 958
28	Average fuel consumption	L/100 km	32	37	36	35
29	Road tractors	No.	1,544	4,393	1,859	256
30	Total distance travelled	km	76 326 864	351 440 441	128 975 719	10 035 374
31	Average distance per unit	"	49 434	80 000	69 379	39 201
32	Total fuel consumed	L	43 975 704	189 933 373	75 248 390	5 707 815
33	Average fuel consumption	L/100 km	58	54	58	57
34	Number of trailers		3,183	9,469	4,146	648
35	Trailer to tractor ratio		2.1	2.2	2.2	2.5
<b>Broker operators</b>						
36	Number of brokers		1,384	1,132	1,291	583
37	Cost of brokers	\$	45,058,566	85,554,305	95,188,559	37,566,950
38	Equipment operated (straight trucks)	No.	830	483	328	300
39	Distance travelled	km	17 896 320	24 879 024	14 504 714	5 638 455
40	Equipment operated (road tractors)	No.	561	633	885	310
41	Distance travelled	km	18 560 983	53 641 316	50 767 850	12 370 541
42	Average distance per straight truck	km	21 561	51 509	44 222	18 795
43	Average distance per road tractor	"	33 086	84 741	57 365	39 905
44	Average salary	\$	32,557	75,578	73,732	64,437
<b>Average firm size</b>						
45	Average operating expenses per firm	\$	791,139	2,208,750	2,666,866	1,836,166
46	Average number of employees per firm	No.	13	36	58	49
47	Average number of equipment per firm	"	34	51	67	84
48	Average distance per driver	km	89 757	50 618	33 816	39 223
49	Power units per mechanic ratio		13.5	12.5	14.8	12.4

<sup>1</sup> Including mining, fishing, logging, etc.

Figure 6.1

**Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques sommaires pour les groupes d'industries sélectionnés**

Wholesale	Retail	Total			Nº
Commerce de gros	Commerce de détail				
420	68	2,320		Nombre d'entreprises déclarantes	1
<b>Frais d'exploitation</b>					
276,369,999	79,779,393	1,668,728,003	\$	Chauffeurs (sur la liste de paie de la compagnie)	2
5,135,052	10,812,899	41,157,180	"	Chauffeurs loués	3
26,662,267	5,436,474	213,484,693	"	Mécaniciens	4
59,496,892	11,546,767	272,830,602	"	Autres	5
93,109,649	30,069,889	515,512,833	"	Carburant (taxe comprise)	6
96,506,361	22,562,916	598,302,248	"	Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	7
52,788,961	1,808,468	317,965,809	"	Chauffeurs contractants	8
2,536,638	8,334,791	34,941,168	"	Transport ferroviaire acheté (transport rail-route remorques)	9
29,451,982	23,769,345	135,563,734	"	Véhicules loués sans chauffeur	10
21,969,806	7,623,970	114,686,192	"	Assurances et permis d'exploitation	11
47,582,501	13,722,842	263,794,157	"	Amortissement du matériel de transport	12
59,929,664	9,226,209	172,131,659	"	Autres frais	13
771,539,772	224,693,963	4,349,098,278	"	Dépenses d'exploitation	14
<b>Rémunération</b>					
9,790	4,055	65,983	Nbre	Chauffeurs	15
281,505,051	90,592,292	1,709,885,183	\$	Salaire et traitement	16
28,754	22,340	25,914	"	Traitement moyen	17
856	238	7,371	Nbre	Mécaniciens	18
26,662,267	5,436,474	213,484,693	\$	Salaire et traitement	19
31,147	22,842	28,962	"	Traitement moyen	20
2,039	435	10,812	Nbre	Autres	21
59,496,892	11,546,767	272,830,602	\$	Salaire et traitement	22
29,179	26,544	25,234	"	Traitement moyen	23
<b>Matériel en service (possède ou loue), distance parcourue et carburant consommé</b>					
9,801	2,502	87,708	Nbre	Camions	24
283 880 797	61 878 979	2 142 852 414	km	Distance totale parcourue	25
28 964	24 731	24 431	"	Distance moyenne par unité	26
98 021 076	18 604 433	751 699 404	L	Carburant consommé	27
35	30	35	L/100 km	Moyenne de carburant consommé	28
2,800	1,221	12,073	Nbre	Tracteurs routiers	29
227 262 723	160 392 725	954 433 846	km	Distance totale parcourue	30
81 165	131 362	79 055	"	Distance moyenne par unité	31
129 657 153	65 662 755	510 185 190	L	Carburant consommé	32
57	41	53	L/100 km	Moyenne de carburant consommé	33
5,875	4,847	28,168		Nombre de remorques	34
2.1	4.0	2.3		Rapport remorques/tracteurs routiers	35
<b>Chauffeurs contractants</b>					
568	20	4,978		Nombre de chauffeurs contractants	36
52,788,961	1,808,468	317,965,809	\$	Coût des chauffeurs contractants	37
119	20	2,080	Nbre	Matériel en service (camions)	38
11 575 654	489 792	74 983 959	km	Distance parcourue	39
456	11	2,856	Nbre	Matériel en service (tracteurs routiers)	40
55 749 336	2 991 131	194 081 157	km	Distance parcourue	41
97 274	24 490	36 050	km	Distance moyenne par (camion)	42
122 257	271 921	67 956	"	Distance moyenne par (tracteur routier)	43
92,938	90,423	63,874	\$	Traitement moyen	44
<b>Taille moyenne de l'entreprise</b>					
1,836,999	3,304,322	1,874,611	\$	Frais d'exploitation moyens par entreprise	45
30	70	36	Nbre	Nombre moyen d'employés par entreprise	46
43	126	55	"	Nombre moyen du matériel par entreprise	47
52 210	54 814	46 941	km	Distance moyenne par chauffeur	48
14.7	15.6	13.5		Rapport unités motorisées par mécanicien	49

<sup>1</sup> Inclus mine, pêche, forestière, etc.

- Broker-operator expenses totalled \$318 million in 1987. This represented 7.3% of total operating expenses. Brokers were used mainly by those in the manufacturing industry (\$85.6 million), and carriers in the 'other' category, such as agriculture, utilities, food and beverage industries (\$95.2 million). Together they totalled 56.9% of all broker operator expenses.
- Private carriers associated with the manufacturing industry rented vehicles more extensively than carriers associated with other industry groups, with expenditures totalling over one-third of the total rental expenses of all industry groups.
- The average salary of mechanics was higher in comparison to the average salary of drivers in all industry groups. The highest average salary for drivers (\$30,282) was paid in the manufacturing industry and the lowest in the government sector. The mechanics were paid the highest (\$31,147) in the wholesale industry and lowest in the retail group.
- Total equipment operated in 1987 was 127,949 units, of which 8.7% were leased. A major proportion, 68.5% of total equipment, consisted of straight trucks, while road tractors accounted for 9.4% of the total.
- The total fuel consumed was 751 700 000 litres, of which 67.8% was diesel. The average cost of fuel was 40.8 cents per litre.
- The average distance travelled per straight truck was 24 430 km in 1987. Straight trucks, on the average, consumed 35.1 litres of fuel per 100 km.
- The average distance travelled per road tractor was 79 055 km, more than three times the average distance travelled per straight truck. Road tractors, on the average, consumed 53.5 litres of fuel per 100 km.
- Retail trade used its tractors most intensively, with the longest annual distance travelled of 131 362 km per road tractor. The trailer-to-tractor ratio was also the highest at 4:0.
- The average size of a private trucking carrier was \$1.9 million in terms of operating expenses. Firms associated with retail trade were the largest, with \$3.3 million in average operating expenses, 70 employees and 126 units of equipment. Private truckers associated with the construction industry were the smallest, with average operating expenses of \$791,000, less than half the size of an average private trucking company with average expenses of \$1.9 million. Carriers associated with the construction industry were also the smallest measured in terms of the average number of employees (13) and the average number of vehicles operated (34).
- Les dépenses au titre des chauffeurs contractants se sont chiffrées à 318 millions de dollars en 1987, ce qui représente 7.3% du total des dépenses d'exploitation. Ce sont les industries manufacturières (85.6 millions de dollars) et les transporteurs des "autres" secteurs tels que l'agriculture, les services publics, l'alimentation et les boissons (95.2 millions de dollars) qui ont eu le plus recours aux services de chauffeurs contractants. Ces secteurs représentaient 56.9% de toutes les dépenses à ce titre.
- Les transporteurs pour compte propre qui travaillent dans les industries manufacturières ont loué beaucoup plus de véhicules que les transporteurs des autres secteurs, leurs dépenses à ce titre représentant le tiers du total des dépenses de location.
- Pour l'ensemble des secteurs, le traitement moyen des mécaniciens était plus élevé que celui des chauffeurs. Les industries manufacturières versaient le traitement moyen le plus élevé aux chauffeurs (\$30,282) et le secteur public, le traitement le moins élevé. Les mécaniciens du secteur du commerce de gros gagnaient le traitement le plus élevé (\$31,147), et ceux du secteur du commerce de détail, le moins élevé.
- En 1987, les entreprises ont exploité au total 127,949 véhicules dont 8.7% étaient loués. Une grande partie du matériel, soit 68.5%, était des camions, tandis que 9.4% était des tracteurs routiers.
- Les entreprises de camionnage ont consommé 751 700 000 litres de carburant, dont 67.8% était du diesel. Le coût moyen du carburant était de 40.8 cents le litre.
- La distance moyenne parcourue par camion a été de 24 430 kilomètres en 1987. Les camions ont consommé en moyenne 35.1 litres de carburant par 100 kilomètres.
- La distance moyenne parcourue par tracteur routier a été de 79 055 kilomètres, plus de trois fois la distance parcourue par un camion. Les tracteurs routiers ont consommé en moyenne 53.5 litres de carburant par 100 kilomètres.
- C'est le secteur du commerce de détail qui a le plus utilisé ses tracteurs routiers, avec une distance annuelle parcourue de 131 362 kilomètres par tracteur routier. Le ratio remorque/tracteur était par ailleurs le plus élevé (4:0).
- En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 1.9 million de dollars en frais d'exploitation. Les entreprises du commerce de détail étaient les plus grandes sur le plan des dépenses d'exploitation moyennes (3.3 millions de dollars), du nombre d'employés (70) et du nombre de véhicules (126). Les plus petits transporteurs pour compte propre étaient ceux de l'industrie de la construction, avec des dépenses d'exploitation moyennes de \$791,000, moins de la moitié des dépenses moyennes de 1.9 million de dollars d'une entreprise de camionnage pour compte propre. Les transporteurs du secteur de la construction étaient par ailleurs les plus petites quant au nombre moyen d'employés (13) et de véhicules exploités (34).

## LOCAL AND INTERCITY CARRIERS

---

A comparison between local and intercity private freight carriers is presented in Figure 6.2. The following observations are made from an analysis of these data:

- There were 866 local carriers in 1987, with \$1.3 billion in operating expenses. This represents an average per firm of \$1.5 million.

## TRANSPORTEURS LOCAUX ET INTERURBAINS

---

La figure 6.2 établit une comparaison entre les entreprises de camionnage pour compte propre locales et les entreprises interurbaines. De l'analyse de ces données se sont dégagées les observations suivantes:

- En 1987, il y avait 866 transporteurs locaux dont les dépenses d'exploitation totalisaient 1.3 milliard de dollars, soit en moyenne 1.5 million par transporteur.

- The 1,454 intercity carriers had \$3.0 billion in operating expenses – an average per firm of \$2.1 million. Intercity carriers represented 62.7% of the total number of carriers and 69.8% of the total operating expenses of the industry.
- The biggest expense item for both intercity and local carriers was salaries of drivers on company payroll. The intercity carriers spent 39.4%, while local carriers spent 36.0% of their operating expenses on this item. As explained earlier, this proportion is high, as head office and other fixed costs may not be included in total operating expenses.
- The total number of employees in the private trucking industry was 84,166, of which 56,281, or 66.9%, were employed by intercity carriers. A major proportion of these employees consisted of drivers.
- The intercity carriers paid an average of \$29,552 to mechanics, \$27,363 to drivers and \$25,641 to other employees. The local carriers also paid the highest average salary (\$28,207) to mechanics, but the salary of drivers was less than the average salary of other employees (\$22,778 compared to \$24,485 for other employees).
- Road tractors operated by intercity carriers travelled an average of 84 942 km per year, which is 3.3 times the annual average distance of straight trucks.
- Straight trucks operated by local carriers, travelled an average distance of 22 090 km per year, 17.6% less than intercity carriers. Road tractors travelled an average 44 050 km per year, which is almost half the distance covered by road tractors operated by intercity carriers.
- The average fuel consumption rate for straight trucks operated by local carriers was 37.1 L per 100 km, as compared to 33.9 L per 100 km for intercity carriers. The road tractor fuel consumption figures are also higher for the local carriers, at 58.9 L per 100 km, compared to 53.0 L per 100 km for intercity carriers.
- Intercity carriers utilized almost six times more of road tractors than local carriers (10,335 versus 1,738). The number of trailers was also six times higher (24,356 versus 3,812). The tractor to trailer ratio was 2:4 for intercity carriers and 2:2 for local carriers.
- Local carriers spent 8.6% of their operating expenses on the purchase of broker services. This is higher than the 6.7%, the intercity carriers spent on such purchases. The cost of brokers was \$1.06 per km for intercity carriers, while it was \$1.50 per km for local carriers. Brokers working for intercity carriers earned an average of \$75,478, while those working for local carriers earned, on average, \$49,908 per year.
- The average distance per straight truck and per road tractor of broker operators employed by intercity carriers was twice that operated by brokers employed by local carriers.
- Intercity carriers were larger than local carriers, as measured in terms of average number of employees (38 vs 32), average number of vehicles (60 vs 47) and average annual operating expenses per firm (\$2.1 billion vs \$1.5 billion).
- Les 1,454 transporteurs interurbains ont déclaré 3.0 milliards de dollars en dépenses d'exploitation, soit en moyenne 2.1 millions par transporteur. Les transporteurs interurbains représentaient 62.7% du nombre total de transporteurs et 69.8% du total des dépenses d'exploitation du secteur.
- Les traitements des chauffeurs sur la liste de paye ont constitué la dépense la plus élevée tant pour les transporteurs interurbains que pour les transporteurs locaux (39.4% et 36.0% respectivement). Comme nous l'avons déjà mentionné, ces pourcentages sont élevés car les dépenses du siège social et les autres frais fixes peuvent ne pas être compris dans le total des dépenses d'exploitation.
- Le secteur du camionnage pour compte propre comptait au total 84,166 employés dont 56,281 ou 66.9% étaient à l'emploi de transporteurs interurbains. Une grande proportion de ces employés étaient des chauffeurs.
- Les transporteurs interurbains ont versé en moyenne \$29,552 aux mécaniciens, \$27,363 aux chauffeurs et \$25,641 aux autres employés. Les transporteurs locaux ont versé par ailleurs le traitement moyen le plus élevé aux mécaniciens, soit \$28,207, mais le traitement des chauffeurs était inférieur au traitement moyen des autres employés, soit \$22,778 par rapport à \$24,485 pour ces derniers.
- Les tracteurs routiers exploités par les transporteurs interurbains ont parcouru en moyenne 84 942 kilomètres par année, soit 3.3 fois la distance annuelle moyenne qu'ont parcourue les camions.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 22 090 kilomètres par année, soit 17.6% de moins que les transporteurs interurbains; pour leur part, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 44 050 kilomètres par année, presque la moitié de la distance parcourue par les tracteurs exploités par les transporteurs interurbains.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont consommé en moyenne 37.1 litres de carburant par 100 kilomètres, comparativement à 33.9 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs interurbains. La consommation de carburant est par ailleurs plus élevée pour les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux (58.9 litres par 100 kilomètres) que pour ceux qui sont exploités par les transporteurs interurbains (53.0 litres par 100 kilomètres).
- Les transporteurs interurbains ont utilisé presque six fois plus de tracteurs routiers que les transporteurs locaux (10,335 contre 1,738) et six fois plus de remorques (24,356 contre 3,812). Le ratio tracteur/ remorque était de 2:4 pour les transporteurs interurbains et de 2:2 pour les transporteurs locaux.
- Les transporteurs locaux ont consacré 8.6% de leurs dépenses d'exploitation à l'achat de services de chauffeurs contractants, tandis que les transporteurs interurbains ont consacré seulement 6.7% de leurs dépenses à ce titre. Le coût par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$1.06 pour les transporteurs interurbains et à \$1.50 pour les transporteurs locaux. Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour les transporteurs interurbains gagnaient en moyenne \$75,478 tandis que ceux qui travaillaient pour les transporteurs locaux gagnaient en moyenne \$49,908 par année.
- La distance moyenne qu'ont parcourue les chauffeurs contractants à l'emploi de transporteurs interurbains était deux fois supérieure à celle des chauffeurs à l'emploi des transporteurs locaux.
- Les entreprises interurbaines étaient plus grandes que les entreprises locales sur le plan du nombre moyen d'employés (38 contre 32), du nombre moyen de véhicules (60 contre 47) et des dépenses d'exploitation moyennes annuelles (2.1 milliards de dollars contre 1.5 milliard de dollars).

Figure 6.2

## Private Trucking, 1987: Summary Statistics – Local vs. Intercity Operators

## Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques sommaires, exploitants locaux et interurbains

		Local	Intercity	Total
		Locaux	Interurbains	
Number of firms reporting – Nombre d'entreprises déclarantes	No. – Nbre	866	1,454	2,320
<b>Operating expense – Frais d'exploitation</b>				
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paie de la compagnie)	\$	471,565,525	1,197,162,478	1,668,728,003
Drivers leased – Chauffeurs loués	"	3,327,985	37,829,195	41,157,180
Mechanics – Mécaniciens	"	91,081,329	122,403,364	213,484,693
Others – Autres	"	93,213,723	179,616,879	272,830,602
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	"	141,732,188	373,780,645	515,512,833
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)	"	215,338,491	382,963,757	598,302,248
Broker operators – Chauffeurs contractants	"	112,741,455	205,224,354	317,965,809
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail-route impliquant des remorques)	"	2,226,030	32,715,138	34,941,168
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	"	14,550,557	121,013,177	135,563,734
Insurance and licenses – Assurances et permis d'exploitation	"	34,023,849	80,662,343	114,686,192
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	"	87,118,528	176,675,629	263,794,157
Other expenses – Autres frais	"	44,901,101	127,230,558	172,131,659
<b>Total operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>	"	<b>1,311,820,761</b>	<b>3,037,277,517</b>	<b>4,349,098,278</b>
<b>Employees/Compensation – Employés/Remunération</b>				
Drivers – Chauffeurs	No. – Nbre	20,849	45,134	65,983
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	474,893,510	1,234,991,673	1,709,885,183
Average salary – Traitement moyen	"	22,778	27,363	25,914
Mechanics – Mécaniciens	No. – Nbre	3,229	4,142	7,371
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	91,081,329	122,403,364	213,484,693
Average salary – Traitement moyen	"	28,207	29,552	28,963
Other – Autres	No. – Nbre	3,807	7,005	10,812
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	93,213,723	179,616,879	272,830,602
Average salary – Traitement moyen	"	24,485	25,641	25,234
<b>Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed – Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé</b>				
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	34,975	52,733	87,708
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	772 594 760	1 370 257 654	2 142 852 414
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	"	22 090	25 985	24 432
Total fuel consumed – Total de carburant consommé	L	286 765 248	464 934 156	751 699 404
Average fuel consumption – Moyenne de carburant consommé	L/100 km	37	34	35
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbre	1,738	10,335	12,073
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	76 559 765	877 874 081	954 433 846
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	"	44 050	84 942	79 055
Total fuel consumed – Total de carburant consommé	L	45 126 251	465 058 939	510 185 190
Average fuel consumption – Moyenne de carburant consommé	L/100 km	59	53	53
Number of trailers – Nombre de remorques		3,812	24,356	28,168
Trailer to tractor ratio – Rapport remorques / tracteurs		2.2	2.4	2.3
<b>Broker operators – Chauffeurs contractants</b>				
Number of brokers – Nombre de chauffeurs contractants		2,259	2,719	4,978
Cost of brokers – Coût des chauffeurs contractants	\$	112,741,455	205,224,354	317,965,809
Equipment operated (straight trucks) – Matériel en service (camions)	No. – Nbre	1,086	994	2,080
Distance travelled – Distance parcourue	km	26 688 986	48 294 973	74 983 959
Average distance travelled per equipment – Distance moyenne parcourue par le matériel	km	24 575	48 586	36 050
Equipment operated (tractors) – Matériel en service (tracteurs routiers)	No. – Nbre	1,165	1,691	2,856
Distance travelled – Distance parcourue	km	48 660 301	145 420 856	194 081 157
Average distance travelled per equipment – Distance moyenne parcourue par le matériel	km	41 768	85 997	67 956
Average salary – Traitement moyen	\$	49,908	75,478	63,874
<b>Average firm size – Taille moyenne de l'entreprise</b>				
Average operating expense per firm – Frais d'exploitation moyens par entreprise	\$	1,514,804	2,088,911	1,874,611
Average number of employees per firm – Nombre moyen d'employés par entreprise	No. – Nbre	32	38	36
Average number of equipment per firm – Nombre moyen du matériel par entreprise	No. – Nbre	47	60	55
Average distance per driver – Distance moyenne par chauffeur	km	40 729	49 810	46 941
Power units/mechanic ratio – Rapport unités motorisées/mécanicien		11.4	15.2	13.5

## OPERATING EXPENSES BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

---

The operating expenses of private carriers, according to their province or territory of domicile are, presented in Figure 6.3.

- Operating expenses in excess of \$4.3 billion were spent by the 2,320 reporting carriers. The average-size private trucking firm in Canada, measured in terms of total operating expenses, was \$1.9 million. The average size ranged between \$0.6 million in Prince Edward Island and \$2.6 million in Ontario.
- Carriers domiciled in Ontario accounted for 31.5% of the total number of carriers, representing 44.3% of total industry operating expenses, or \$1,926 million. Quebec-based carriers accounted for another 28.9% of the carriers and 22.4% of the industry operating expenses, or \$974 million.

## EMPLOYMENT

---

Information concerning employees and their compensation is provided in Figure 6.4.

- The private trucking industry employed 84,166 people and paid more than \$2.2 billion in compensation, an average of \$26,094 per employee. This, however, is an understatement since the average represents both full and part-time employees, without taking into consideration the reduced hours worked by part-time employees. Also, some head office employees are not accounted for.
- Approximately 78.4% of all employees were classified as drivers, 8.8% as mechanics and 12.8% as 'other' employees.
- The lowest average annual wage was paid by carriers domiciled in Prince Edward Island (\$17,921), while the highest was paid by carriers domiciled in the Yukon and Northwest Territories (\$30,501).
- The average annual wage paid to company drivers was \$25,948, \$24,601 to leased drivers, \$28,963 to mechanics and \$25,234 to 'other' employees.
- The largest number of people were employed by Ontario-based carriers (46.1% of all employees), followed by Quebec (21.5%), Alberta (10.9%), and British Columbia (10.4%).
- The average number of employees per carrier for Canada was 36, with 28 drivers, 3 mechanics and 5 'other' employees.
- The national average ratio of full-time employees to part-time employees was 5:1. This ratio was 9:1 for Manitoba and 8:1 for British Columbia. Prince Edward Island was the only province where the number of part-time employees exceeded the number of full-time employees.

## DÉPENSES D'EXPLOITATION SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

---

Les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte propre, selon la province ou le territoire de domicile, sont présentées à la figure 6.3.

- Les dépenses d'exploitation des 2,320 entreprises déclarantes ont dépassé 4.3 milliards de dollars. En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 1.9 million de dollars en frais d'exploitation. La moyenne de ces dépenses allait de 0.6 million de dollars à l'Île-du-Prince-Édouard à 2.6 millions de dollars en Ontario.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario représentaient 31.5% du nombre total de transporteurs et 44.3% du total des dépenses d'exploitation du secteur ou 1,926 million de dollars. Les transporteurs domiciliés au Québec représentaient un autre 28.9% des transporteurs et 22.4% des dépenses d'exploitation du secteur ou 974 millions de dollars.

## EMPLOI

---

Les renseignements sur les employés et leur rémunération sont présentés à la figure 6.4.

- Le secteur du camionnage pour compte propre employait 84,166 personnes qui ont touché plus de 2.2 milliards de dollars en rémunération, ce qui représente en moyenne \$26,094 par employé. Ces chiffres sont cependant une sous-estimation car la moyenne représente tant les employés à plein temps qu'à temps partiel, sans tenir compte des heures travaillées par les employés à temps partiel et de certains employés du siège social.
- Environ 78.4% de l'ensemble des employés étaient classés dans la catégorie des chauffeurs, 8.8% dans celle des mécaniciens et 12.8% dans celle des "autres" employés.
- Le plus bas salaire annuel moyen a été versé par les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard (\$17,921) et le plus élevé, par les transporteurs domiciliés au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest (\$30,501).
- Le salaire annuel moyen des chauffeurs était de \$25,948, celui des chauffeurs loués, de \$24,601, celui des mécaniciens, de \$28,963, et celui des "autres" employés, de \$25,234.
- Les transporteurs de l'Ontario comptaient le plus grand nombre d'employés (46.1% de l'ensemble des travailleurs). Venaient ensuite les transporteurs du Québec (21.5%), de l'Alberta (10.9%) et de la Colombie-Britannique (10.4%).
- Le nombre moyen d'employés par transporteur au Canada était de 36, soit 28 chauffeurs, 3 mécaniciens et 5 "autres" employés.
- Le ratio employés à plein temps/employés à temps partiel était de 5:1 à l'échelle nationale, de 9:1 au Manitoba et de 8:1 en Colombie-Britannique. L'Île-du-Prince-Édouard était la seule province où le nombre d'employés à temps partiel dépassait le nombre d'employés à plein temps.

Figure 6.3

## Private Trucking, 1987: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile

## Camionnage pour compte propre, 1987: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile

	Canada	Newfound- land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	2,320	45	18	99
<b>Salaries and wages – Salaires et traitements</b>				
		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	1,668,728,003	18,076,702	2,279,235	22,099,182
Drivers leased – Chauffeurs loués	41,157,180	21,000	–	146,833
Mechanics – Mécaniciens	213,484,693	6,506,919	854,922	3,964,380
Others – Autres	272,830,602	4,165,372	1,650,691	2,919,771
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	515,512,833	9,536,283	2,417,848	10,398,368
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)	598,302,248	15,791,755	1,812,104	12,626,349
Broker operators – Chauffeurs contractants	317,965,809	3,802,694	20,000	7,059,286
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	34,941,168	6,000	185,000	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	135,563,734	1,290,560	75,898	855,042
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	114,686,192	1,234,152	264,769	2,357,529
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	263,794,157	4,372,167	422,588	5,915,376
Other expenses – Autres frais	172,131,659	198,663	73,675	1,417,215
<b>Total operating expenses – Total des frais d'exploitation</b>	<b>4,349,098,278</b>	<b>65,002,267</b>	<b>10,056,730</b>	<b>69,759,331</b>
	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	49	670	731	79
<b>Salaries and wages – Salaires et traitements</b>				
		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	22,961,294	350,465,266	861,150,753	55,661,815
Drivers leased – Chauffeurs loués	–	12,266,323	26,166,858	493,000
Mechanics – Mécaniciens	5,198,859	67,177,991	67,405,431	5,805,986
Others – Autres	4,706,542	52,811,742	100,704,374	6,254,317
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	11,001,907	131,716,225	203,746,543	16,975,585
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)	16,188,570	164,451,924	209,244,501	14,437,803
Broker operators – Chauffeurs contractants	14,604,917	66,973,272	99,225,529	7,959,099
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	–	1,866,888	31,241,092	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	1,196,269	29,100,308	86,816,248	2,608,465
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	2,073,125	27,487,757	52,448,928	3,071,940
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	5,873,350	49,160,041	101,400,357	8,203,246
Other expenses – Autres frais	713,488	20,950,064	86,083,898	2,499,439
<b>Total operating expenses – Total des frais d'exploitation</b>	<b>84,518,321</b>	<b>974,427,801</b>	<b>1,925,634,512</b>	<b>123,970,695</b>

Figure 6.3

**Private Trucking, 1987: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile – Concluded**  
**Camionnage pour compte propre, 1987: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile – fin**

	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia  Colombie- Britannique	Yukon and Northwest Territories  Yukon et Territoires du Nord-Ouest
	number – nombre			
Firms reporting – Entreprises déclarantes	77	338	206	8
<b>Salaries and wages – Salaires et traitements</b>				
	dollars			
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	39,049,784	128,712,066	165,034,734	3,237,172
Drivers leased – Chauffeurs loués	174,145	1,216,620	638,401	34,000
Mechanics – Mécaniciens	5,567,000	22,615,657	26,369,551	2,017,997
Others – Autres	7,917,590	39,259,938	49,738,135	2,702,130
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	17,551,5086	62,427,773	47,107,993	2,632,722
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)	19,193,235	73,013,436	69,947,346	1,595,225
Broker operators – Chauffeurs contractants	9,117,571	45,461,817	63,461,516	280,108
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail-route avec remorques)	–	173,410	1,468,778	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	1,524,027	8,299,295	3,661,818	135,804
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	4,520,000	12,266,125	8,538,668	423,199
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	17,780,431	50,783,537	19,100,168	782,896
Other expenses – Autres frais	1,525,561	50,411,857	7,749,211	508,588
<b>Total operating expenses – Total des frais d'exploitation</b>	<b>123,920,930</b>	<b>494,641,531</b>	<b>462,816,319</b>	<b>14,349,841</b>

Figure 6.4

## Private Trucking, 1987: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile

## Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile

		Canada	Newfound-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse
Firms reporting - Entreprises déclarantes	No. - Nbre	2,320	45	18	99
Drivers - full-time - Chauffeurs à temps plein	" "	51,759	597	71	748
Drivers - part-time - Chauffeurs à temps partiel	" "	12,551	185	80	232
Drivers - compensation - Chauffeurs - rémunération	\$	1,668,728,003	18,076,702	2,279,235	22,099,182
Drivers leased - full-time - Chauffeurs loués à temps plein	No. - Nbre	1,306	1	-	7
Drivers leased - part-time - Chauffeurs loués à temps partiel	No. - Nbre	367	-	-	-
Drivers leased - compensation - Chauffeurs loués - rémunération	\$	41,157,180	21,000	-	146,833
Drivers - total compensation - Chauffeurs - rémunération totale	\$	1,709,885,183	18,097,702	2,279,235	22,246,015
Mechanics - full-time - Mécaniciens à temps plein	No. - Nbre	6,773	215	21	150
Mechanics - part-time - Mécaniciens à temps partiel	" "	598	32	20	17
Mechanics - total compensation - Mécaniciens - rémunération totale	\$	213,484,693	6,506,919	854,922	3,964,380
Other - full-time - Autres à temps plein	No. - Nbre	9,419	181	39	129
Other - part-time - Autres à temps partiel	" "	1,393	51	36	19
Other - total compensation - Autres - rémunération totale	\$	272,830,602	4,165,372	1,650,691	2,919,771
Total - full-time - Total à temps plein	No. - Nbre	69,257	994	131	1,034
Total - part-time - Total à temps partiel	" "	14,909	268	136	263
<b>Grand total - employees - employés</b>	" "	<b>84,166</b>	<b>1,262</b>	<b>267</b>	<b>1,302</b>
<b>Grand total - compensation - rémunération</b>	\$	<b>2,196,200,478</b>	<b>28,769,993</b>	<b>4,784,848</b>	<b>29,130,166</b>
Average salary/employee - Traitement moyen des employés	\$	26,094	22,797	17,921	22,373
			New Brunswick		
			Québec	Ontario	Manitoba
			Nouveau- Brunswick		
Firms reporting - Entreprises déclarantes	No. - Nbre	49	670	731	79
Drivers - full-time - Chauffeurs à temps plein	" "	876	11,167	25,682	1,912
Drivers - part-time - Chauffeurs à temps partiel	" "	300	1,700	6,210	176
Drivers - compensation - Chauffeurs - rémunération	\$	22,961,294	350,465,266	861,150,753	55,661,815
Drivers leased - full-time - Chauffeurs loués à temps plein	No. - Nbre	-	282	938	14
Drivers leased - part-time - Chauffeurs loués à temps partiel	No. - Nbre	-	244	86	-
Drivers leased - compensation - Chauffeurs loués - rémunération	\$	-	12,266,323	26,166,858	493,000
Drivers - total compensation - Chauffeurs - rémunération totale	\$	22,961,294	362,731,589	887,317,611	56,154,815
Mechanics - full-time - Mécaniciens à temps plein	No. - Nbre	207	2,049	2,076	195
Mechanics - part-time - Mécaniciens à temps partiel	" "	25	211	119	15
Mechanics - total compensation - Mécaniciens - rémunération totale	\$	5,198,859	67,177,991	67,405,431	5,805,986
Other - full-time - Autres à temps plein	No. - Nbre	207	2,093	3,280	232
Other - part-time - Autres à temps partiel	" "	27	325	448	64
Other - total compensation - Autres - rémunération totale	\$	4,706,542	52,811,742	100,704,374	6,254,317
Total - full-time - Total à temps plein	No. - Nbre	1,290	15,591	31,976	2,353
Total - part-time - Total à temps partiel	" "	352	2,480	6,863	255
<b>Grand total - employees - employés</b>	" "	<b>1,642</b>	<b>18,071</b>	<b>38,839</b>	<b>2,608</b>
<b>Grand total - compensation - rémunération</b>	\$	<b>32,866,695</b>	<b>482,721,322</b>	<b>1,055,427,416</b>	<b>68,215,118</b>
Average salary/employee - Traitement moyen des employés	\$	20,016	26,712	27,174	26,156

Figure 6.4

**Private Trucking, 1987: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile – Concluded**  
**Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile – fin**

		Saskatchewan	Alberta
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	77	338
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	1,229	4,328
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	262	2,567
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	39,049,784	128,712,066
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	5	53
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	3	10
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	174,145	1,216,620
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	39,223,929	129,928,686
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	195	642
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	48	65
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	5,567,000	22,615,657
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	264	1,228
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	28	263
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	7,917,590	39,259,938
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	1,693	6,251
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	341	2,905
<b>Grand total – employees – employés</b>	" "	<b>2,034</b>	<b>9,156</b>
<b>Grand total – compensation – rémunération</b>	\$	<b>52,708,519</b>	<b>191,804,281</b>
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	25,914	20,948
		British Columbia	Yukon and Northwest Territories
		Colombie-Britannique	Yukon et Territoires du Nord-Ouest
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	206	8
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	5,061	88
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	807	32
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	165,034,734	3,237,172
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	5	1
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	24	–
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	638,401	34,000
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	165,673,135	3,271,172
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	955	68
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	43	3
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	26,369,551	2,017,997
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	1,722	44
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	106	26
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	49,738,135	2,702,130
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	7,743	201
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	980	61
<b>Grand total – employees – employés</b>	" "	<b>8,723</b>	<b>262</b>
<b>Grand total – compensation – rémunération</b>	\$	<b>241,780,821</b>	<b>7,991,299</b>
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	27,718	60,725

## FUEL

Figure 6.5 presents data on the amount of fuel consumed, by type of fuel and the total fuel cost and, by province and territory of domicile of the carrier.

- The industry consumed 1.3 billion litres of fuel, of which 67.8% was diesel, 26.0% was gasoline, 5.6% was propane and 0.6% was natural gas. Ontario-domiciled carriers accounted for 57.9% of the total propane consumption and the carriers based in Alberta were the biggest consumers of natural gas, using 4.5 million litres out of a national total of 7.8 million litres.
- Except for carriers domiciled in Prince Edward Island, carriers in all provinces and territories consumed more diesel fuel than gasoline.
- The average fuel cost in Canada was 40.9 cents per litre. The average varied from a low of 36.3 cents per litre in Alberta to a high of 53.0 cents per litre in Prince Edward Island.
- At the national level, private carriers consumed 41.5 litres of fuel per 100 kilometres. The fuel consumption varied from a low of 27.4 litres per 100 kilometres for Nova Scotia-based carriers to a high of 47.5 litres per 100 kilometres for Ontario-based carriers.

## CARBURANT

La figure 6.5 présente les données sur la quantité de carburant consommée, selon le type de carburant et le coût total du carburant, et selon la province et le territoire de domicile du transporteur.

- Les entreprises de camionnage ont consommé 1.3 milliard de litres de carburant, dont 67.8% était du diesel, 26.0% de l'essence, 5.6% du propane et 0.6% du gaz naturel. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont consommé 57.9% du propane et les transporteurs domiciliés en Alberta ont consommé le plus de gaz naturel, soit 4.5 millions de litres sur un total de 7.8 millions de litres à l'échelle nationale.
- En général, les transporteurs ont consommé plus de diesel que d'essence, à l'exception des transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard.
- Le coût moyen du carburant au Canada était de 40.9 cents le litre. La moyenne allait de 36.3 cents le litre en Alberta à 53.0 cents le litre à l'Île-du-Prince-Édouard.
- A l'échelle nationale, les transporteurs pour compte propre ont consommé 41.5 litres de carburant par 100 kilomètres. La consommation a varié, allant de 27.4 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse à 47.5 litres pour les transporteurs domiciliés en Ontario.

Figure 6.5

### Private Trucking, 1987: Fuel Consumption and Fuel Expenses by Province or Territory of Domicile Camionnage pour compte propre, 1987: Consommation et dépenses de carburant, selon la province ou le territoire de domicile

	Firms reporting	Gasoline	Diesel	Propane	Natural gas	Total	Fuel cost total
	Entreprises déclarantes	Essence			Gaz naturel		Coût total du carburant
	No. - Nbre	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	45	8 380 145	13 232 244	18 333	-	21 630 722	9,536,283
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	18	3 055 106	1 503 342	2 962	-	4 561 410	2,417,848
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	99	7 360 411	14 833 641	27 499	-	22 221 551	10,398,368
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	49	7 845 500	15 798 382	650 000	-	24 293 882	11,001,907
Québec	670	66 856 966	219 620 744	2 200 330	651 301	289 329 341	131,716,225
Ontario	731	92 151 764	389 376 846	40 697 316	824 205	523 050 131	203,746,543
Manitoba	79	14 687 487	24 274 117	942 250	-	39 903 854	16,975,585
Saskatchewan	77	16 202 560	28 253 319	1 819 209	-	46 275 088	17,551,586
Alberta	338	74 301 020	76 715 854	16 576 105	4 469 829	172 062 808	62,427,773
British Columbia - Colombie-Britannique	206	34 610 468	67 726 540	7 358 917	1 903 205	111 599 130	47,107,993
Yukon and Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	8	2 600 745	4 355 932	-	-	6 956 677	2,632,722
<b>CANADA TOTAL</b>	<b>2,320</b>	<b>328 052 172</b>	<b>855 690 961</b>	<b>70 292 921</b>	<b>7 848 540</b>	<b>1 261 884 594</b>	<b>515,512,833</b>

Figure 6.6

**Private Trucking, 1987: Estimated Distance Travelled in Province(s), Territories and United States**  
**Camionnage pour compte propre, 1987: Distance estimative parcourue dans les provinces, les territoires et les États-Unis**

	Number of firms operating in each region	Distance travelled
	Nombre d'entreprises opérant dans chaque région	Distance parcourue
	No. - Nbre	km
Newfoundland - Terre-Neuve	101	60 195 634
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	95	10 849 623
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	234	80 975 079
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	222	82 148 804
Quebec	880	704 283 610
Ontario	947	1 101 534 100
Manitoba	193	103 535 784
Saskatchewan	243	155 320 013
Alberta	456	411 491 710
British Columbia - Colombie-Britannique	334	302 192 767
Yukon and Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	62	24 935 304
United States - États-Unis	204	59 823 832
<b>CANADA TOTAL<sup>1</sup></b>	<b>2,320</b>	<b>3 037 462 428</b>

<sup>1</sup> This is the number of firms operating in Canada and not the sum of the number of carriers operating in each area

<sup>1</sup> Ceci est le nombre d'entreprises opérant au Canada, et non la somme des transporteurs opérant dans chaque région

## DISTANCE TRAVELLED

Summary information, on the distance travelled and the number of carriers operating in each province, territory and the United States by private trucking fleets (excluding broker operators) is provided in Figure 6.6.

- Of the 3.0 billion km travelled by all power units, 35% of the distance was travelled in Ontario, 22% in Quebec, 13% in Alberta and 10% in British Columbia. Canadian-domiciled carriers also travelled 82 million km in the United States, which represents 2% of the total kilometres travelled by Canadian carriers.
- A total of 947 carriers operated in the province of Ontario, while 880 carriers operated in the province of Quebec.
- The number of carriers operating in the United States was 204.

## EQUIPMENT OPERATED

Data presented in Figure 6.7 describe in detail the types of equipment operated by private truckers.

- The private trucking industry operated a total of 127,949 units of equipment, consisting of 87,708 straight trucks, 12,073 road tractors and 28,168 trailers.
- At the national level, 11,103 or 8.7% of all equipment operated was leased. Of the total leased units, 54.1% were straight trucks, 18.5% were linehaul tractors, 3.2% were city tractors, and 24.2% were trailers. Ontario-domiciled carriers leased 50.4% of the total leased equipment.

## DISTANCE PARCOURUE

La figure 6.6 donne des renseignements sommaires sur la distance parcourue et le nombre de transporteurs dans chaque province, chaque territoire, et aux États-Unis, selon le parc de véhicules des transporteurs pour compte propre (chauffeurs contractants non compris).

- L'ensemble des unités motorisées ont parcouru 3.0 milliards de kilomètres, 35% de cette distance ayant été parcourue en Ontario, 22% au Québec, 13% en Alberta et 10% en Colombie-Britannique. Les transporteurs domiciliés au Canada ont également parcouru 82 millions de kilomètres aux États-Unis, ce qui représente 2% du nombre total de kilomètres parcourus par les transporteurs canadiens.
- Au total, 947 transporteurs travaillaient dans la province de l'Ontario et 880, dans la province du Québec.
- Le nombre de transporteurs qui travaillaient aux États-Unis était de 204.

## MATÉRIEL EN SERVICE

Les données de la figure 6.7 décrivent en détail le genre de matériel exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Les transporteurs pour compte propre ont exploité au total 127,949 véhicules, dont 87,708 camions, 12,073 tracteurs routiers, et 28,168 remorques.
- A l'échelle nationale, 11,103 véhicules étaient loués, soit 8.7% de tous le matériel en service: 54.1% étaient des camions, 18.5% des tracteurs routiers de longue distance, 3.2% des tracteurs routiers de ville et 24.2% des remorques. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont loué 50.4% de tout le matériel loué.

Figure 6.7

## Private Trucking, 1987: Equipment Operated

No.		Canada		New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New- Brunswick	Québec		Ontario					
		(1)	(2)	Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	(1)	(2)	(1)	(2)				
number - nombre															
1	Firms reporting	2,320		45	18	99	49		670		731				
2	<b>Straight trucks</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>	<b>(1)</b>	<b>(2)</b>		
3	Van-under 10,000 lbs. (4 540 kg)	15,303	1,061	294	66	132	4	433	-	209	19	3,528	168	5,346	547
4	Van-over 10,000 lbs. (4 540 kg)	8,856	1,134	113	-	90	2	130	3	107	17	3,340	351	3,106	523
5	Rack and flatbed	4,824	241	95	1	19	1	147	-	148	3	573	20	1,265	133
6	Tank	2,368	241	16	-	7	-	27	-	77	-	460	1	715	206
7	Dump	9,484	308	305	9	23	-	269	-	161	-	2,089	86	3,148	187
8	Pick-ups	28,267	2,162	778	99	516	10	701	9	1,030	22	4,590	448	5,549	548
9	Others	12,595	864	212	14	60	1	278	44	338	19	1,356	215	7,203	334
10	<b>Total</b>	<b>81,697</b>	<b>6,011</b>	<b>1,813</b>	<b>189</b>	<b>847</b>	<b>18</b>	<b>1,985</b>	<b>56</b>	<b>2,070</b>	<b>80</b>	<b>15,936</b>	<b>1,289</b>	<b>26,332</b>	<b>2,478</b>
<b>Road tractors</b>															
11	Linehaul	7,356	2,056	64	-	29	-	184	14	158	6	1,804	430	3,152	1,426
12	City	2,307	354	12	-	8	-	31	-	15	2	738	98	818	209
13	<b>Total</b>	<b>9,663</b>	<b>2,410</b>	<b>76</b>	<b>-</b>	<b>37</b>	<b>-</b>	<b>215</b>	<b>14</b>	<b>173</b>	<b>8</b>	<b>2,542</b>	<b>528</b>	<b>3,970</b>	<b>1,635</b>
<b>Trailers (semi and full)</b>															
14	Van	13,109	1,855	78	-	28	-	103	-	132	12	2,472	792	7,771	960
15	Rack and flatbed	5,610	259	37	-	11	-	105	11	92	-	1,156	145	2,304	65
16	Tank	2,182	210	5	-	1	-	24	-	32	-	513	9	904	189
17	Dump	1,952	52	11	-	10	-	89	-	47	-	413	12	881	40
18	Others	2,633	306	4	-	8	-	61	3	8	-	890	17	915	234
20	<b>Total</b>	<b>25,486</b>	<b>2,682</b>	<b>135</b>	<b>-</b>	<b>58</b>	<b>-</b>	<b>382</b>	<b>14</b>	<b>311</b>	<b>12</b>	<b>5,444</b>	<b>975</b>	<b>12,775</b>	<b>1,488</b>
21	<b>GRAND TOTAL</b>	<b>116,846</b>	<b>11,103</b>	<b>2,024</b>	<b>189</b>	<b>942</b>	<b>18</b>	<b>2,582</b>	<b>84</b>	<b>2,554</b>	<b>100</b>	<b>23,922</b>	<b>2,792</b>	<b>43,077</b>	<b>5,601</b>

(1) Owned

(2) Leased.

Figure 6.7

## Camionnage pour compte propre, 1987: Matériel en service

Manitoba		Saskatchewan		Alberta		British Columbia		Yukon and N.W.T.			
						Colombie-Britannique		Yukon et T. N.-O.			
number - nombre											
(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)		
	79		77		338		206		2	Entreprises déclarantes	1
										<b>Camions</b>	2
848	39	344	66	2,989	130	1,173	19	7	3	Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
219	36	244	21	675	50	831	131	1	-	Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
123	-	184	-	1,522	68	736	15	12	-	Plats et à ridelles	5
115	-	252	-	498	29	190	5	11	-	Citerne	6
242	4	715	4	808	14	1,644	4	80	-	À benne	7
1,219	10	1,739	59	7,817	683	4,133	248	195	26	Pick-up	8
450	65	422	-	1,169	155	1,081	17	26	-	Autres	9
3,216	154	3,900	150	15,478	1,129	9,788	439	332	29	<b>Total</b>	10
										<b>Tracteurs routiers</b>	
295	32	349	10	842	127	427	11	52	-	De longue distance	11
88	2	39	10	171	19	387	14	-	-	De ville	12
383	34	388	20	1,013	146	814	25	52	-	<b>Total</b>	13
										<b>Remorques et semi-remorques</b>	
395	2	507	11	812	72	716	6	-	-	Fourgons	14
532	-	170	-	620	21	557	17	26	-	Plats et à ridelles	15
66	2	138	-	348	8	134	2	17	-	Citerne	16
121	-	122	-	130	-	100	-	28	-	À benne	17
114	23	49	7	345	12	239	10	-	-	Autres	18
1,229	27	1,080	18	2,255	113	1,746	35	71	-	<b>Total</b>	19
4,828	215	5,368	188	18,746	1,388	12,348	499	455	296	<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	20

(1) Possédés.

(2) Loués.

- Of the 87,708 straight trucks operated, 30.0% were vans and 34.7% were pick-up trucks. Of the straight trucks operated, 7.4% were leased.
- Carriers domiciled in Ontario leased 29.2% of the total road tractors operated, and Quebec carriers leased 17.2% of their total. These two provinces account for 2,163, or 89.8%, of the total leased tractors. Of the total road tractors operated, 78.0% were linehaul tractors.
- Of the 28,168 trailers operated, 53.1% were van trailers and 20.8% were rack and flatbed trailers. Ontario-based carriers leased 55.5% of the leased trailers, and Quebec based carriers another 36.3%.
- The overall trailer-to-tractor ratio for Canada was 2:1. This varied from a high of 3:1 for Manitoba to a low of 1:1 for the Yukon and the Northwest Territories-based carriers.

Figure 6.8 presents a summary of the private trucking fleet by age.

- A major portion, 48.5% of total equipment operated, was between 2-6 years old, 28.0% was between 7-11 years old, 11.9% was 12 years or over and the remaining 11.6% was 1 year old.
- 58.4% of owned trailers were seven or more years old, 25.2% were twelve or more years old.
- 25.0% of leased vehicles were one year old, 84.7% were under six years old.
- 43.2% of owned road tractors were seven or more years old.

## EQUIPMENT OPERATED, DISTANCE TRAVELLED, AND TYPE OF FUEL CONSUMED

Figure 6.9 relates information about equipment operated to distances travelled and fuel consumed.

- Road tractors travelled over three times as far annually as straight trucks, and the use of diesel fuel was more prevalent among road tractors than straight trucks. The average distance travelled per straight truck was 24 431 km per year and 79 055 km per year for road tractors.
- Approximately 42.3% of fuel consumed by straight trucks was gasoline; 47.4% was diesel and 9.2% was propane. The average distance travelled by gasoline-fuelled straight trucks was 21 342 km per year, with an average fuel consumption rate of 31.5 L per 100 km. For diesel-fuelled trucks, the corresponding numbers were 31 526 km per year and 39.4 L per 100 km, and for propane-fuelled trucks 20 337 km per year and 38.2 L per 100 km.
- In contrast to straight trucks, 97.9% of fuel consumed by road tractors was diesel fuel. The average distance travelled by diesel-powered road tractors was 79 429 km per year and the average fuel consumption rate was 53.7 L per 100 km. Corresponding numbers for gasoline-fuelled tractors were 69 300 km per year and 46.8 L per 100 km. Propane-fuelled tractors averaged 53 023 km per year and the average fuel consumption rate was 31.1 L per 100 km.

- Des 87,708 camions exploités, 30,0% étaient des fourgons et 34,7% des camionnettes. De l'ensemble des camions exploités, 7,4% étaient loués.
- Les transporteurs ontariens ont loué 29,2% du nombre total de tracteurs routiers qu'ils exploitaient, et les transporteurs du Québec en ont loué 17,2%. Ces deux provinces ont loué 89,8% du nombre total de tracteurs loués (2,163 véhicules). Du nombre total de tracteurs routiers exploités, 78,0% étaient des tracteurs de longue distance.
- Des 28,168 remorques exploitées, 53,1% étaient des fourgons et 20,8% étaient des remorques à ridelles et à plates-formes. Les transporteurs de l'Ontario ont loué 55,5% des remorques et les transporteurs du Québec, 36,3%.
- Le ratio remorque/tracteur, pour l'ensemble du Canada, était de 2:1. Il variait de 3:1 pour les transporteurs du Manitoba à 1:1 pour les transporteurs du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

La figure 6.8 présente des données sommaires sur l'âge du parc de véhicules exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Une grande partie (48,5%) de l'ensemble du matériel exploité avait de 2 à 6 ans, 28,0% avait de 7 à 11 ans, 11,9% avait 12 ans ou plus et l'autre 11,6% avait 1 an.
- De toutes les remorques possédées par les transporteurs, 58,4% avaient sept ans ou plus et 25,2%, douze ans ou plus.
- De tous les véhicules loués, 25,0% avaient un an et 84,7% moins de six ans.
- De tous les tracteurs routiers possédés par les transporteurs, 43,2% avaient sept ans ou plus.

## MATÉRIEL EN SERVICE, DISTANCE PARCOURUE ET TYPE DE CARBURANT CONSOMMÉ

La figure 6.9 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.

- Les tracteurs routiers ont parcouru trois fois plus de kilomètres par année que les camions et ont utilisé plus souvent du diesel. En moyenne, chaque camion a parcouru 24 431 kilomètres par année et chaque tracteur routier, 79 055 kilomètres par année.
- Environ 42,3% du carburant consommé par les camions était de l'essence, 47,4% du diesel et 9,2% du propane. En moyenne, les camions à essence ont parcouru 21 342 kilomètres par année et ont consommé 31,5 litres par kilomètre. Les camions à diesel et les camions à propane, pour leur part, ont parcouru respectivement 31 526 kilomètres et 20 337 kilomètres par année et consommé 39,4 litres et 38,2 litres par 100 kilomètres.
- Contrairement aux camions, les tracteurs routiers ont consommé 97,9% de diesel. En moyenne, les tracteurs routiers à diesel ont parcouru 79 429 kilomètres par année et consommé 53,7 litres par 100 kilomètres. Les chiffres correspondants pour les tracteurs à essence sont 69 300 kilomètres par année et 46,8 litres par 100 kilomètres, et pour les tracteurs au propane, 53 023 kilomètres par année et 31,1 litres par 100 kilomètres.

Figure 6.8

**Private Trucking, 1987: Equipment Operated By Model Year**

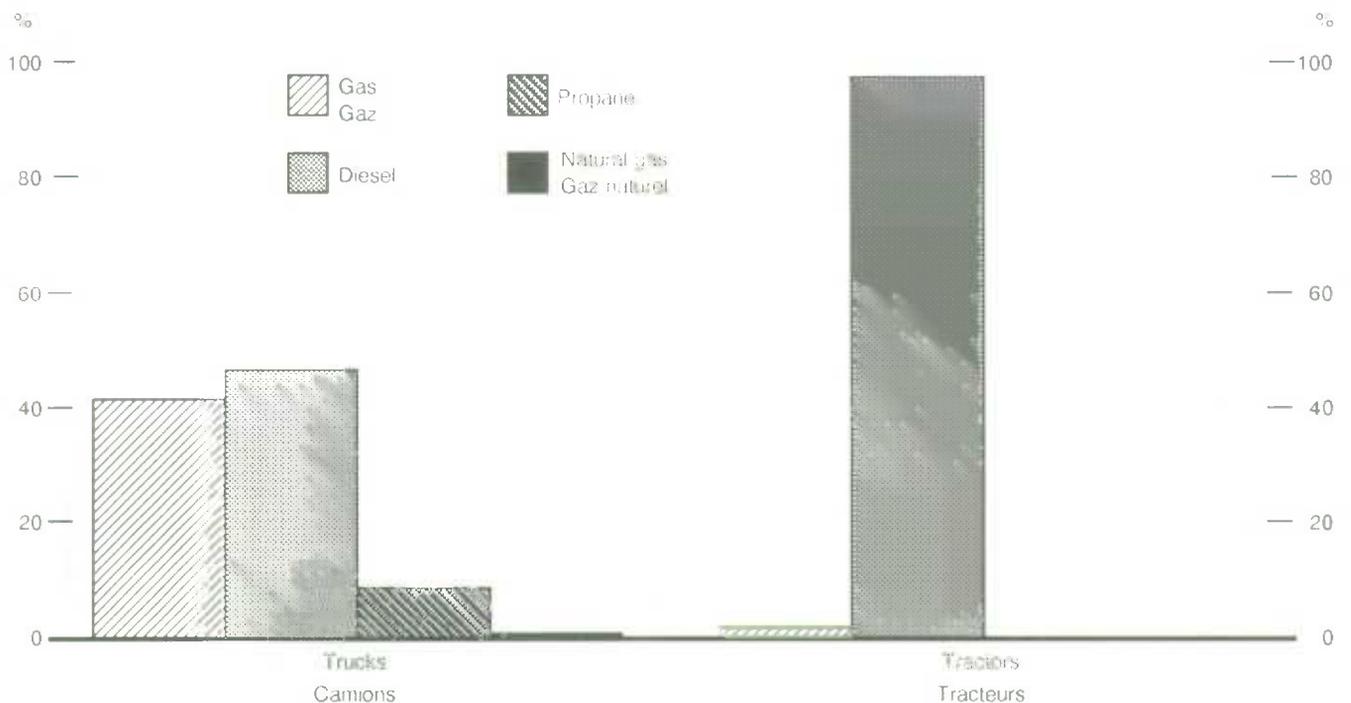
**Camionnage pour compte propre, 1987: Matériel en service selon l'année des modèles**

Model year L'année des modèles	Light-trucks-no. under 10,000 lbs. (4540 kg)		Trucks-no. over 10,000 lbs. (4540 kg)		Road-tractors-no.		Trailers-no.	
	Camions légers-nbre moins de 10,000 lbs (4540 kg)		Camions-nbre plus de 10,000 lbs (4540 kg)		Tracteurs routiers- nbre		Remorques-nbre	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués
Prior to 1977 - Précédent 1977	2,490	84	4,806	82	1,197	31	6,420	124
1977 to/à 1981	13,258	340	9,763	366	2,981	296	8,470	372
1982 to/à 1986	28,170	2,022	13,895	1,398	4,522	1,514	8,820	1,694
1987	6,366	1,232	2,949	487	963	569	1,776	492
<b>Total</b>	<b>50,284</b>	<b>3,678</b>	<b>31,413</b>	<b>2,333</b>	<b>9,663</b>	<b>2,410</b>	<b>25,486</b>	<b>2,682</b>

Figure 6.9

**Private Trucking 1987: Type of Fuel Consumed by Trucks and Tractors**

**Camionnage pour compte propre, 1987: Type de carburant consommé par les camions et les tracteurs**



## BROKER OPERATORS

---

Information concerning the use of broker operators by private truckers is shown in Figure 6.10. It is observed that the averages based on these data can vary considerably from one year to the next and from one province to the other. This is due to the fact that brokers may be working full-time or part-time and the demand by carriers for such services may change. Following are the observations based on 1987 data reported:

- Private truckers spent 318.0 million, or 7.3%, of total operating expenses to purchase the services of broker operators. Carriers domiciled in the province of New Brunswick spent the highest proportion, 17.3% of their operating expenses, on these services. On the other hand, carriers domiciled in Prince Edward Island spent a low of 0.2%.
- There were a total of 4,978 brokers employed. The average compensation per broker was \$63,874 at the national level. However, an average broker working for carriers based in the Yukon and Northwest Territories received \$140,054, followed by \$110,369 for those based in British Columbia.
- Brokers working for private carriers used 2,080 straight trucks, 2,638 linehaul tractors and 203 city tractors. In 1987, the average distance travelled per straight truck was 36 050 km, 47.6% more than the average distance per straight truck for total private carriers (24 432 km).
- The average distance per road tractor was 67 956 km, 20.0% less than the corresponding distance by total private carriers (84 942 km).
- The average distance travelled by power units varied considerably from province to province. For example, the average distance per straight truck was 54 387 km for carriers domiciled in British Columbia, but only 6 000 km for those based in New Brunswick. The average distance per road tractor varied even more. The average for Newfoundland domiciled carriers was 47 752 km and 200 000 km for the Yukon and the Northwest Territories based carriers.
- The average cost per kilometre for a broker operator was \$1.18 at the national level, but only \$0.47 for those engaged by carriers domiciled in Saskatchewan. Broker operators working for British Columbia-based carriers were paid the highest, at \$1.74 per kilometre.

## INDUSTRY ACTIVITY

---

The activities of the private trucking industry in the context of tonnes transported, tonne-kilometres performed and the number of intercity trips made are detailed in Figures 6.11 to 6.14. A review of the data indicates that:

- 90.5% of the total intercity tonnage of freight transported was carried within the province or territory of origin (intraprovincial transport).
- Intraprovincial transport also accounted for 90.8% of the total number of intercity trips and 77.3% of the total intercity tonne-kilometres performed.

## CHAUFFEURS CONTRACTANTS

---

La figure 6.10 présente des données sur l'utilisation des chauffeurs contractants par les transporteurs pour compte propre. À noter que les moyennes établies à partir de ces données peuvent varier considérablement d'une année à l'autre et d'une province à l'autre. Cela est dû au fait que les chauffeurs contractants peuvent travailler à plein temps ou à temps partiel et que la demande de tels services peut varier. Les observations suivantes ont été dégagées des données de 1987:

- Les transporteurs pour compte propre ont consacré 318.0 millions de dollars ou 7.3% des dépenses d'exploitation totales à l'achat de services de chauffeurs contractants. Ce sont les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick qui ont consacré la plus grande portion (17.3%) de leurs dépenses d'exploitation à ce titre. Par contre, les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard n'y ont consacré que 0.2%.
- Pour les 4,978 chauffeurs contractants occupés, la rémunération moyenne par chauffeur s'établissait à \$63,874 au niveau national. Cependant, un chauffeur à l'emploi de transporteurs domiciliés au Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest recevait en moyenne \$140,054, tandis que le chauffeur à l'emploi de transporteurs de la Colombie-Britannique recevait \$110,369.
- Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour des transporteurs pour compte propre exploitaient 2,080 camions, 2,638 tracteurs routiers de longue distance et 203 tracteurs routiers de ville. En 1987, les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 36 050 kilomètres par camion, soit 47.6% de plus que la distance moyenne parcourue par camion pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (24 432 kilomètres).
- Les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 67 956 kilomètres par tracteur routier, soit 20.0 % de moins que la distance correspondante pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (84 942 kilomètres).
- La distance moyenne parcourue par les unités motorisées a varié beaucoup d'une province à l'autre. Par exemple, la distance moyenne parcourue par camion était de 54 387 kilomètres en Colombie-Britannique, mais de seulement 6 000 kilomètres au Nouveau-Brunswick. La distance moyenne parcourue par tracteur routier variait encore plus, la moyenne allant de 47 752 kilomètres à Terre-Neuve à 200 000 au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest.
- Le coût moyen par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$1.18 au niveau national, mais ne s'élevait qu'à \$0.47 en Saskatchewan. Le coût moyen le plus élevé, soit \$1.74 par kilomètre, a été enregistré en Colombie-Britannique.

## ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

---

Les données sur l'industrie du camionnage pour compte propre au titre du nombre total de tonnes transportées, de tonnes-kilomètres parcourues et de déplacements interurbains sont présentées aux tableaux 6.11 à 6.14. Les données révèlent les faits suivants:

- 90.5% du tonnage total interurbain a été transporté à l'intérieur de la province ou du territoire d'origine (transport intraprovincial).
- Le transport intraprovincial a représenté 90.8% du nombre total de voyages interurbains et 77.3% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.

- Intraprovincial Ontario movements accounted for 41.0% of the total intercity tonnes transported, 42.2% of the intercity trips and 31.8% of the intercity tonne-kilometres performed.
- A total of 1 397 596 tonnes originated in the United States. Of these, 48.0% were destined to Quebec, 41.9% to Ontario, 8.7% to Manitoba, Alberta and British Columbia and only 1.4% to the Atlantic provinces. While 89.9% of the total tonnes carried from the United States was destined for Ontario and Quebec, 98.2% of the total tonnage shipped to the United States originated from Ontario and Quebec.
- The average tonnes per trip for all intercity movements was 19.8. Intraprovincially, this figure varied from a low of 13.9 tonnes per trip in Prince Edward Island to a high of 22.6 tonnes per trip in Nova Scotia and Quebec.
- Internationally, 62,894 trips and 1.4 billion tonnes originated in the United States which is almost three times the trips and tonnage destined for the United States.
- A major proportion of commodity movements took place intra-regionally. 98.4% of the tonnage originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta remained within the region. The province of Quebec exported to other regions and the United States highest proportion, 9.0% of the total tonnes transported. There were no intra movements within United States (Figure 6.14).

## COMMODITIES TRANSPORTED

---

Data on the top fifty commodities carried by private truckers in 1987 are provided in Figure 6.15.

- The top ten commodities, ranked in terms of tonnes carried, represent 58.5% of the total tonnes transported and 56.2% of the total tonne-kilometres performed.
- Petroleum and coal products have the highest tonnage of 13.0 million, representing 18.8% of the grand total and 2.6 billion tonne-kilometres (16.5% of the grand total). Both tonnage and tonne-kilometres are over twice that of the next-ranked category, other food preparations with 6.0 million tonnes and 1.2 billion tonne-kilometres.
- Sand, gravel and crude stone dropped from third place in 1986, with a total tonnage of 3.9 million, to seventh rank in 1987, with 2.2 million in tonnage.
- Non-alcoholic beverages took over third place with tonnage of 3.8 million, followed closely by general freight with 3.7 tonnes. The tonne-kilometres associated with general freight were, however, 1.5 times those performed by non-alcoholic beverages, implying that general freight travels longer distances.

- Les mouvements intraprovinciaux en Ontario ont figuré pour 41.0% du total des tonnes transportées sur des parcours interurbains, 42.2% des voyages interurbains et 31.8% des tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.
- Au total, 1 397 596 tonnes provenaient des États-Unis. De ce nombre, 48.0% étaient destinées au Québec, 41.9% à l'Ontario, 8.7% au Manitoba, à l'Alberta et à la Colombie-Britannique, et 1.4% seulement aux provinces de l'Atlantique. Bien que 89.9% du tonnage total en provenance des États-Unis était destiné à l'Ontario et au Québec, 98.2% du tonnage total expédié vers les États-Unis provenait de l'Ontario et du Québec.
- Le nombre moyen de tonnes par voyage pour l'ensemble des mouvements interurbains se chiffrait à 19.8. Ce chiffre a varié d'une province à l'autre, de 13.9 tonnes par voyage à l'Île-du-Prince-Édouard à 22.6 tonnes par voyage en Nouvelle-Écosse et au Québec.
- Sur le plan international, il y a presque trois fois plus de voyages (62,894) et de tonnage (1.4 milliards de tonnes) ayant un point d'origine aux États-Unis que de voyages et de tonnage à destination des États-Unis.
- Une grande partie des mouvements de marchandises a eu lieu à l'intérieur d'une même région. En ce qui concerne le tonnage en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, 98.4% a été transporté à l'intérieur de la région. La province du Québec a exporté le plus de marchandises vers les autres régions et les États-Unis, soit 9.0% du nombre total de tonnes transportées. On ne rapporte aucun mouvement à l'intérieur même des États-Unis (voir tableau 6.14).

## PRODUITS TRANSPORTÉS

---

Les données sur les cinquante principaux produits transportés par les camionneurs pour compte propre en 1987 sont présentées au tableau 6.15.

- Les dix principaux produits, selon un classement fondé sur le nombre de tonnes transportées, représentent 58.5% du tonnage total transporté et 56.2% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées.
- Les dérivés du pétrole et de la houille occupent le premier rang avec 13.0 millions de tonnes transportées (soit 18.8% du tonnage total) et 2.6 milliards de tonnes-kilomètres transportées (16.5% du nombre total de tonnes-kilomètres). Ces chiffres représentent plus du double du tonnage des autres préparations alimentaires, qui viennent au deuxième rang avec 6.0 millions de tonnes et 1.2 milliards de tonnes-kilomètres transportées.
- Le sable, le gravier et la pierre brute, qui occupaient le troisième rang en 1986 avec un tonnage de 3.9 millions de tonnes, se sont retrouvés au septième rang en 1987 avec 2.2 millions de tonnes.
- Les boissons non alcooliques occupaient le troisième rang avec 3.8 millions de tonnes, suivies de près du fret général avec 3.7 millions de tonnes. Le nombre de tonnes-kilomètres de fret général dépassait d'une fois et demie celui des boissons non alcooliques, ce qui suppose que le fret général a été transporté sur de plus longues distances.

Figure 6.10

## Private Trucking, 1987: Broker Operators by Province or Territory of Domicile

No.			Canada	Newfound- land and Prince Edward Island	Nova Scotia	New- Brunswick	Québec	Ontario
				Terre-Neuve et Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick		
1	Number full-time and part-time broker operators	No. - Nbre	4,978	79	195	168	1,293	1,450
2	Cost of brokers	\$	317,965,809	3,822,694	7,059,286	14,604,917	66,973,272	99,225,529
<b>Straight trucks:</b>								
3	Van-under 10,000 lbs. (4540 kg)		169	40	19	-	1	32
4	Van-over 10,000 lbs. (4540 kg)		191	5	-	-	67	25
5	Rack and flatbed		292	6	-	9	156	29
6	Tank		200	6	2	-	154	15
7	Dump		1,221	1	70	-	317	506
8	<b>Total trucks</b>		<b>2,080</b>	<b>58</b>	<b>91</b>	<b>9</b>	<b>695</b>	<b>604</b>
<b>Road tractors:</b>								
9	Linehaul	No. - Nbre	2,638	26	97	157	512	774
10	City	"	203	-	11	2	53	114
11	<b>Total road tractors</b>	"	<b>2,856</b>	<b>26</b>	<b>108</b>	<b>159</b>	<b>565</b>	<b>893</b>
12	<b>Total equipment</b>		<b>4,926</b>	<b>84</b>	<b>199</b>	<b>168</b>	<b>1,261</b>	<b>1,496</b>
<b>Estimated distance travelled :</b>								
13	Trucks	km	74 908 959	1 655 000	2 675 792	54 000	27 122 576	20 058 640
14	Linehaul tractors	"	182 090 076	1 215 542	3 148 000	9 539 000	34 525 753	57 210 832
15	City tractors	"	11 916 081	-	2 991 131	48 000	2 191 050	5 325 900
16	<b>Total distance travelled per trucks</b>	"	<b>74 983 959</b>	<b>1 655 000</b>	<b>2 675 792</b>	<b>54 000</b>	<b>27 122 576</b>	<b>20 118 640</b>
17	<b>Total distance travelled per tractors</b>	"	<b>194 081 157</b>	<b>1 215 542</b>	<b>6 139 131</b>	<b>9 587 000</b>	<b>36 716 803</b>	<b>62 596 732</b>
18	Average distance travelled per trucks	"	36 050	48 684	29 404	6 000	39 025	33 309
19	Average distance travelled per tractors	"	67 956	46 752	56 844	60 296	64 985	70 097

Figure 6.10

## Camionnage pour compte propre, 1987: chauffeurs contractants selon la province ou le territoire de domicile

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories				Nº
			Colombie-Britannique	Yukon et Territoires du Nord-Ouest				
123	142	951	577	-	No. - Nbre	Chauffeurs contractants à temps plein et à temps partiel	1	
7,959,099	9,117,571	45,461,817	63,741,624	-	\$	Coût des chauffeurs contractants	2	
<b>Camions:</b>								
14	-	62	1	-		Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3	
80	-	14	-	-		Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4	
3	-	42	47	-		Plats et à ridelles	5	
-	15	7	1	-		Citerne	6	
27	42	184	74	-		À benne	7	
<b>124</b>	<b>57</b>	<b>319</b>	<b>123</b>	-		<b>Total des camions</b>	<b>8</b>	
<b>Tracteurs routiers:</b>								
7	100	578	387	-	No. - Nbre	De longue distance	9	
4	-	3	16	-	"	De ville	10	
<b>11</b>	<b>100</b>	<b>591</b>	<b>403</b>	-	"	<b>Total des tracteurs</b>	<b>11</b>	
<b>135</b>	<b>157</b>	<b>900</b>	<b>526</b>	-	"	<b>Total des équipements</b>	<b>12</b>	
<b>Distance estimative parcourue:</b>								
5 189 214	2 113 950	9 350 207	6 689 580	-	km	Camions	13	
1 664 000	17 264 600	28 274 392	29 247 957	-	"	Tracteurs de longue distance	14	
40 000	-	340 000	980 000	-	"	Tracteurs de ville	15	
<b>5 189 214</b>	<b>2 113 950</b>	<b>9 365 207</b>	<b>6 689 580</b>	-	"	<b>Distance totale parcourue par camion</b>	<b>16</b>	
<b>1 704 000</b>	<b>17 264 600</b>	<b>28 629 392</b>	<b>30 227 957</b>	-	"	<b>Distance totale parcourue par tracteur</b>	<b>17</b>	
41 849	37 087	29 358	54 387	-	"	Distance moyenne parcourue par camion	18	
154 909	172 646	48 442	274 384	-	"	Distance moyenne parcourue par tracteur routier	19	

Figure 6.11

## Private Trucking, 1987: Estimated Tonnes Transported for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Origin								
1	Newfoundland	469 031	-	20 664	163	1 247	2 246	-
2	Prince Edward Island	-	212 519	45 175	16 354	631	57	-
3	Nova Scotia	20 580	10 355	1 788 735	87 067	71 783	20 938	-
4	New Brunswick	-	20 572	220 040	1 869 105	232 713	12 705	-
5	Quebec	-	20	19 236	35 734	18 699 803	1 512 340	-
6	Ontario	1 632	57	1 842	9 833	1 668 741	28 375 271	76 412
7	Manitoba	-	-	-	-	6	23 719	1 413 667
8	Saskatchewan	-	-	-	-	-	8 481	56 770
9	Alberta	-	-	-	-	3 556	15 536	25 296
10	British Columbia	-	-	-	-	-	1 370	5 667
11	Yukon	-	-	-	-	-	-	-
12	Northwest Territories	-	-	-	-	-	-	-
13	United States	-	2 131	5 178	12 092	671 297	585 021	78 343
14	<b>Total</b>	<b>491 243</b>	<b>245 654</b>	<b>2 100 870</b>	<b>2 030 348</b>	<b>21 349 777</b>	<b>30 557 684</b>	<b>1 656 155</b>

Figure 6.12

## Private Trucking, 1987: Estimated Tonne-kilometres Performed for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Origin								
1	Newfoundland	79 511 832	-	12 413 460	290 176	2 456 615	7 699 784	-
2	Prince Edward Island	-	15 829 084	12 940 759	3 600 917	896 902	165 572	-
3	Nova Scotia	12 399 060	4 607 903	267 298 177	37 074 199	87 518 704	33 686 560	-
4	New Brunswick	-	5 994 374	59 949 479	204 232 672	82 348 114	19 645 795	-
5	Quebec	-	35 516	28 695 031	26 126 158	3 057 643 615	728 877 431	-
6	Ontario	5 715 360	165 572	3 386 644	13 871 409	664 517 323	5 065 970 819	66 320 535
7	Manitoba	-	-	-	-	16 382	49 927 365	245 154 863
8	Saskatchewan	-	-	-	-	-	22 849 507	35 022 424
9	Alberta	-	-	-	-	20 453 437	54 215 204	34 849 771
10	British Columbia	-	-	-	-	-	5 525 225	13 212 808
11	Yukon	-	-	-	-	-	-	-
12	Northwest Territories	-	-	-	-	-	-	-
13	United States	-	1 641 996	5 445 926	2 624 044	437 625 707	275 575 460	40 128 358
14	<b>Total</b>	<b>97 626 252</b>	<b>28 274 445</b>	<b>390 129 476</b>	<b>287 819 575</b>	<b>4 353 476 799</b>	<b>6 264 138 722</b>	<b>434 688 759</b>

Figure 6.11

## Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de tonnes transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total	Destination	Nº
							Origine	
-	-	-	-	-	-	493 351	Terre-Neuve	1
-	-	-	-	-	-	274 736	Île-du-Prince-Édouard	2
-	-	-	-	-	-	1 999 458	Nouvelle-Écosse	3
-	-	-	-	-	-	2 355 135	Nouveau-Brunswick	4
-	3 556	-	-	-	285 799	20 556 488	Québec	5
2 947	4 715	661	-	-	185 549	30 327 660	Ontario	6
25 261	33 646	2 547	-	-	4 715	1 503 561	Manitoba	7
1 530 744	107 627	1 262	-	-	-	1 704 884	Saskatchewan	8
37 251	4 591 292	66 246	-	-	2 880	4 742 057	Alberta	9
931	135 489	3 631 995	240	-	1 179	3 776 871	Colombie-Britannique	10
-	-	240	-	-	-	240	Yukon	11
-	4 953	-	-	-	-	4 953	Territoires du Nord-Ouest	12
-	3 302	40 232	-	-	-	1 397 596	États-Unis	13
<b>1 597 134</b>	<b>4 884 580</b>	<b>3 743 183</b>	<b>240</b>	<b>-</b>	<b>480 122</b>	<b>69 136 990</b>	<b>Total</b>	<b>14</b>

Figure 6.12

## Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de tonnes-kilomètres transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total	Destination	Nº
							Origine	
-	-	-	-	-	-	102 371 867	Terre-Neuve	1
-	-	-	-	-	-	33 433 234	Île-du-Prince-Édouard	2
-	-	-	-	-	-	442 584 603	Nouvelle-Écosse	3
-	-	-	-	-	-	372 170 434	Nouveau-Brunswick	4
-	20 453 437	-	-	-	159 475 928	4 021 307 116	Québec	5
7 836 650	15 564 281	2 416 489	-	-	75 912 698	5 921 677 780	Ontario	6
15 255 948	50 115 258	6 248 968	-	-	1 358 092	368 076 876	Manitoba	7
923 563 351	54 193 794	2 065 584	-	-	-	1 037 694 660	Saskatchewan	8
24 834 257	1 544 223 178	73 400 824	-	-	9 360 000	1 761 336 671	Alberta	9
1 509 659	126 565 881	923 584 770	616 320	-	797 247	1 071 811 910	Colombie-Britannique	10
-	-	616 320	-	-	-	616 320	Yukon	11
-	8 860 078	-	-	-	-	8 860 078	Territoires du Nord-Ouest	12
-	10 450 856	35 382 705	-	-	-	808 875 052	États-Unis	13
<b>972 999 865</b>	<b>1 830 426 763</b>	<b>1 043 715 660</b>	<b>616 320</b>	<b>-</b>	<b>246 903 965</b>	<b>15 950 816 601</b>	<b>Total</b>	<b>14</b>

Figure 6.13

## Private Trucking, 1987: Estimated Number of Intercity Trips, All Commodities

## Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de voyages interurbains, tous les produits

Destination	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve	35,170	-	587	9	116	140	-
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	15,295	2,010	1,236	106	3	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	582	355	79,087	4,784	2,685	1,422	-
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-	2,417	12,790	90,018	7,979	776	-
Québec	-	6	371	1,862	827,169	66,054	-
Ontario	90	3	87	695	93,830	1,471,396	4,995
Manitoba	-	-	-	-	1	1,395	97,545
Saskatchewan	-	-	-	-	-	331	3,953
Alberta	-	-	-	-	198	671	1,147
British Columbia - Colombie-Britannique	-	-	-	-	-	101	276
Yukon	-	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-	-
United States - États-Unis	-	85	315	702	29,698	26,264	3,737
<b>Total</b>	<b>35,842</b>	<b>18,161</b>	<b>95,247</b>	<b>99,306</b>	<b>961,782</b>	<b>1,568,553</b>	<b>111,653</b>
	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-	36,022
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-	18,650
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	-	-	-	-	-	-	88,915
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-	-	-	-	-	-	113,980
Québec	-	198	-	-	-	14,998	910,658
Ontario	119	272	50	-	-	7,321	1,578,858
Manitoba	1,224	711	156	-	-	200	101,232
Saskatchewan	71,318	5,602	106	-	-	-	81,310
Alberta	1,955	218,585	3,595	-	-	144	226,295
British Columbia - Colombie-Britannique	58	8,032	259,965	24	-	260	268,716
Yukon	-	-	24	-	-	-	24
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	312	-	-	-	-	312
United States - États-Unis	-	167	1,926	-	-	-	62,894
<b>Total</b>	<b>74,674</b>	<b>233,879</b>	<b>265,822</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>22,923</b>	<b>3,487,866</b>

Figure 6.14

Private Trucking, 1987: Tonnage Movements, by Region of Origin

Camionnage pour compte propre, 1987: Mouvements des marchandises, selon la région d'origine

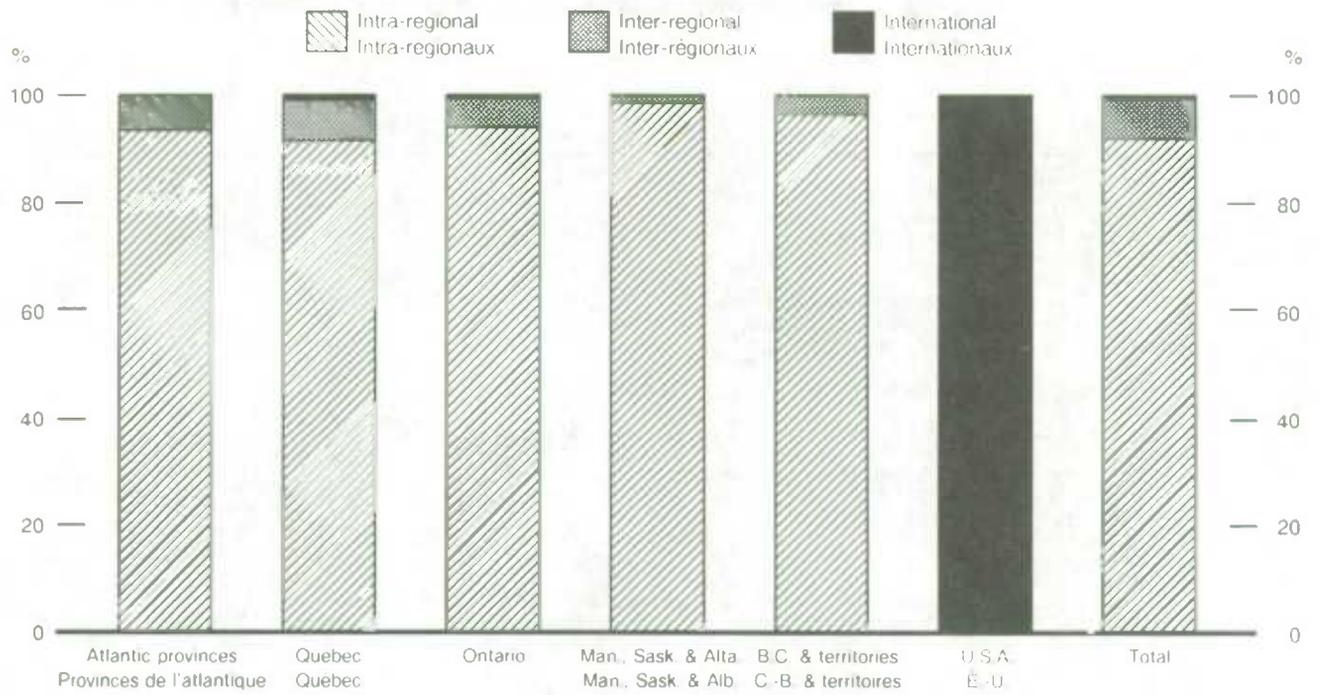


Figure 6.15

**Private Trucking, 1987: Estimated Tonnes and Tonne-kilometres for the Movement of Major Commodities**

**Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de tonnes et de tonnes-kilomètres pour les principaux produits transportés**

Commodity	Rank	Tonnes	Tonne-km
Produit	Classement	Tonnes	Tonnes-km
Petroleum and coal products – Dérivés du pétrole et de la houille	1	13 012 209	2 629 358 189
Other food preparations – Autres préparations alimentaires	2	5 983 763	1 245 937 866
Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	3	3 793 422	795 389 067
General freight – Fret général	4	3 719 258	1 157 186 918
Dairy products – Produits laitiers	5	3 475 601	654 336 052
Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	6	2 453 667	764 004 150
Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	7	2 183 410	254 558 703
Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	8	1 986 238	662 547 779
Fuel oil – Mazout	9	1 973 969	607 949 171
Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	10	1 876 324	188 486 977
Gasoline – Essence	11	1 807 581	205 875 800
Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	12	1 709 281	378 080 104
Other metal fabricated basic products – Autres demiproduits de base en métal	13	1 550 450	239 216 753
Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	14	1 525 205	209 525 058
Other bakery products – Autres produits de boulangerie	15	1 497 897	332 036 351
Shipping and distribution containers and closures – Récipients contenant, conteneurs et fermetures livraison et distribution	16	1 483 662	290 661 653
Logs and bolts – Billes et billots	17	1 354 807	262 388 425
Bolts, nuts, nails screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous vis et quincaillerie de base	18	1 258 139	538 498 523
Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	19	1 167 898	282 161 865
Complete feed – Aliments complets	20	1 034 149	142 627 461
Chemical elem. (exc radioactive, ferrous and non-ferr.met. – Elem. chim.(sauf met. radioactifs, – ferreux et non ferr)	21	825 467	263 817 674
Cereal grains and by-products processed for feed – Grains de céréales et sous-produits pour animaux	22	760 819	124 201 249
Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	23	735 755	247 505 351
Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	24	620 076	114 188 351
Other non – metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	25	580 848	137 244 781
Castings and forgings, iron and steel – Moulages and forgeages, de fer and acier	26	565 395	242 767 444
Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	27	544 748	89 668 787
Pulpwood chips – Copeaux de bois	28	537 928	215 463 114
Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques	29	407 110	105 214 129
Paper for printing – Papier d'impression	30	406 705	141 053 636
Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	31	399 818	61 983 987
Chemical products, fertilizers and fertilizer materials – Produits chimiques, engrais et mat. fertilisantes	32	353 994	82 202 112
Paper end products – Produits finaux en papier	33	337 516	154 957 902
Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	34	302 488	85 439 559
Other waste and scrap materials – Autres déchets et rebuts	35	301 000	20 147 800
Structural clay products and refractories – Produits d'argile de construction et matériaux réfractaires	36	292 542	77 076 808
Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	37	288 668	69 625 677
Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	38	261 970	35 977 721
Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils et matériels électriques divers	39	230 588	71 306 120
Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	40	227 471	59 362 435
Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	41	214 158	124 475 961
Other agricultural machinery and equipment – Autres machines et matériel agricoles	42	210 333	117 266 504
Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	43	208 728	69 943 230
Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires	44	198 402	47 074 431
Paperboard – Carton	45	192 439	43 765 024
Animal oils and fats (except marine) Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins)	46	182 859	17 464 201
Glass basic products – Produits de base en verre	47	180 567	68 281 595
Newspaper – Journaux	48	173 691	26 235 090
Fruits and berries, fresh or chilled – Fruits et baies, frais ou réfrigérés	49	164 674	47 810 172
Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction et d'architecture	50	140 868	9 221 018
<b>Total for first 50 commodities – Total des 50 premiers produits</b>		<b>65 694 555</b>	<b>14 811 568 728</b>
<b>Total for all commodities – Total de tous les produits</b>		<b>69 136 990</b>	<b>15 950 816 601</b>

## CHAPTER 7

### SPECIAL STUDIES

#### EMPLOYMENT AND EARNING TRENDS IN THE TRANSPORTATION INDUSTRY WITH PARTICULAR REFERENCE TO THE FOR-HIRE TRUCKING SUB-SECTOR

---

##### Introduction

Transportation is critical to the Canadian economy given the vast size of the country and its dependence on trade.

In 1987, commercial activities in the transportation sector accounted for 3.9% of the Gross Domestic Product<sup>1</sup> and 4.6% of total employment<sup>2</sup>. This, however, is an understatement of the importance of transportation considering that many firms in the retail, manufacturing and construction industries transport their goods by means of their own private fleets<sup>3</sup>.

This study analyzes employment and income trends for the transportation sector. Developments at the national level are compared with developments in the rest of the Canadian economy. A provincial overview of the transportation sector has also been undertaken.

The Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH) is the main source of data utilized to pursue the analysis. However, the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (MCF) also provides information on employment and earning levels for one sub-sector of the transportation industry. It is, therefore, useful to compare data from these two different sources, at the sub-sector level, in order to determine and explain their similarities and/or differences. This is the first of a series of contemplated studies to reconcile data from different sources. Such reconciliations will enhance the usefulness of data by informing users about the conceptual differences, limitations and strengths of different data series.

This analysis covers the time period 1983 to 1987. It was originally intended to study employment and income trends over a longer time period. However, due to a revision in the coverage, concepts and definitions of the SEPH, beginning March 1983, a comparison cannot be made prior to 1983.

The study is organized as follows:

A summary of the main findings is provided in Section 1.

Sections 2 to 4 are based on the SEPH data only.

Section 2 compares developments in the transportation sector at the national level with developments in the rest of the Canadian economy, represented by the industrial aggregate.

<sup>1</sup> *Gross Domestic Product by Industry, Catalogue no. 61-005.*

<sup>2</sup> *Employment Earnings and Hours, Catalogue no. 72-002, Annual Averages and Monthly.*

<sup>3</sup> *According to a study released in the 1985 edition of this publication, when private transportation activities were included, the industry's contribution to Gross Domestic Product was estimated to be 5.4% in 1984.*

## CHAPITRE 7

### ÉTUDE SPÉCIALES

#### TENDANCES DE L'EMPLOI ET DES GAINS DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS ET EN PARTICULIER DANS LE SOUS-SECTEUR DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

---

##### Introduction

Le Canada étant un pays vaste qui dépend du commerce, le secteur des transports est de grande importance dans l'économie canadienne.

En 1987, les activités commerciales du secteur des transports a figuré pour 3.9% du produit intérieur brut<sup>1</sup> et pour 4.6% de l'emploi total<sup>2</sup>. Ces chiffres toutefois ne donnent pas une mesure exacte de l'importance du secteur puisque des entreprises dont l'activité principale est le commerce de détail, la fabrication et la construction ont leur propre flotte de camions pour transporter leurs marchandises.<sup>3</sup>

Cette étude porte sur les tendances de l'emploi et des gains du secteur des transports. Les tendances nationales sont comparées à celles des autres secteurs de l'économie canadienne. Un bref aperçu provincial sur le secteur des transports est également entrepris.

L'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) est la principale source d'information utilisé pour produire l'analyse qui suit. Cependant, l'enquête sur les transporteurs routier de marchandises et les entreprises de déménagement fourni également des informations sur l'emploi et les gains pour ce sous-secteur de l'industrie des transports. Il importe donc de comparer les données provenant de ces deux sources, au niveau du sous-secteur, pour relever et expliquer les similitudes et/ou les différences. Ce dernier exercice est le premier d'une série d'études que l'on envisage de mener pour rapprocher les données de différentes sources. Grâce à de tels rapprochements, les utilisateurs connaîtront les différences conceptuelles, les limites et les points forts des différentes séries de données.

La présente analyse porte sur la période allant de 1983 à 1987. A l'origine, la tendance devait être étudiée sur une plus longue période. Toutefois, la couverture, les concepts et les définitions de l'EERH ont été révisés à compter de mars 1983 de sorte que les données antérieures à 1983 ne sont pas comparables.

L'étude est structurée comme suit:

Les principaux résultats sont présentés sommairement à la section 1.

Les sections 2 à 4 sont dérivées de l'enquête EERH.

La section 2 sert de point de référence puisqu'on y compare les événements dans le secteur des transports au niveau national aux événements dans le reste de l'économie canadienne, représentée par l'ensemble des activités économiques.

<sup>1</sup> *Produit intérieur brut par industrie, no 61-005 au catalogue.*

<sup>2</sup> *Emploi, gains et durée du travail, moyennes annuelles de 1987, mensuel.*

<sup>3</sup> *D'après une étude parue dans l'édition de 1985 de la présente publication on estimait à 5.4% en 1984 la part du produit intérieur brut attribuable aux industries des transports, y compris le transport pour compte propre.*

Section 3 focuses on the transportation sector, analyzing the employment and earning trends in its various sub-sectors.

A provincial overview of the transportation sector has been undertaken in section 4.

Section 5 compares the employment data for the for-hire trucking sub-sector from the SEPH and the MCF survey, and outlines the major differences and similarities between the two surveys.

Finally, a description of the data sources and their limitations are summarized in section 6.

## Section 1: Summary

The following is a summary of the major findings of the study:

1. The importance of the transportation sector in the Canadian economy seems to be declining, in terms of employment, as indicated by its share of total employment. The proportion has declined from 5.1% in 1983 to 4.6% in 1987. This may be partly due to the shrinkage of the rail sub-sector and the increasing use of broker services in the for-hire trucking sub-sector.
2. The decline in the transportation sector's relative employment occurred as the absolute level in this sector fell a cumulative 2.4% over the 1983-1987 period. Over the same period, the overall level of employment in the Canadian economy increased by 9.6%.
3. On average, people working in the transportation sector enjoy higher earning levels than workers in the rest of the economy. This advantage has slipped, however, with earnings in the transportation sector 19.1% above the Canadian economy average in 1987, a decrease from 19.7% in 1983.
4. The real average weekly earnings of the overall economy, in 1981 constant dollars, have fallen over the 1983-87 period. The decline is somewhat larger for the transportation sector, 3.8% compared to 3.4% for the overall economy.
5. Between 1983 and 1987, the share of the for-hire trucking, air and motor carrier passenger sub-sectors in total employment increased by 3.2, 1.4 and 1.0 percent respectively, while that of rail, marine and other sub-sectors decreased by 3.2, 1.0 and 1.5 percent, respectively.
6. In 1987, employees in the marine sub-sector had the highest average weekly earnings of \$654, while those employed in the motor carrier passenger sub-sector earned only \$469 weekly.
7. The total employment in the transportation sector in 1987 was 455,000. Over half of this employment was concentrated in the provinces of Quebec and Ontario.
8. While the national average weekly earnings in the transportation sector in 1987 were \$527, these earnings varied among provinces, being the highest in British Columbia at \$579, and the lowest in Prince Edward Island at \$450 per week.

La section 3 est centrée sur le secteur des transports et plus précisément sur l'analyse des tendances de l'emploi et des gains dans ses différents sous-secteurs.

La section 4 donne un aperçu du secteur des transports au niveau provincial.

A la section 5, les données sur l'emploi pour le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui tirées de l'EERH sont comparées aux données équivalentes provenant de l'enquête sur les TRM, et les principales différences et similitudes entre les deux enquêtes sont exposées.

Enfin, les sources de données et leurs limites sont décrites sommairement à la section 6.

## Section 1: Sommaire

Voici un sommaire des principaux résultats de l'étude:

1. L'importance du secteur des transports dans l'économie canadienne semble décroître sur le plan de l'emploi puisque la part de l'emploi total au Canada représentée par ce secteur est passée de 5.1% en 1983 à 4.6% en 1987. Ce résultat s'explique sans doute en partie par la contraction du sous-secteur du transport ferroviaire et par l'utilisation croissante de chauffeurs contractants dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui.
2. Le recul de l'emploi dans le secteur des transports par rapport à l'emploi total découle du fait que l'emploi dans ce secteur a régressé de 2.4% de 1983 à 1987 alors que le niveau de l'emploi total dans l'économie canadienne progressait de 9.6% au cours de la même période.
3. En moyenne, les travailleurs du secteur des transports bénéficient de gains plus élevés que ceux du reste de l'économie. Toutefois, la situation s'est quelque peu dégradée puisque les gains dans le secteur des transports dépassaient de 19.1% la moyenne pour l'ensemble de l'économie canadienne en 1987, alors que l'écart était de 19.7% en 1983.
4. Les gains hebdomadaires moyens réels en dollars constants de 1981 ont régressé dans l'ensemble de l'économie entre 1983 et 1987. La diminution est plus marquée dans le secteur des transports, soit 3.8% comparative ment à 3.4% pour l'ensemble de l'économie.
5. Entre 1983 et 1987, la part de l'emploi total revenant aux sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport aérien et du transport routier de voyageurs a augmenté respectivement de 3.2, 1.4 et 1.0 pour cent, alors que celle des sous-secteurs du transport ferroviaire et du transport maritime et des autres sous-secteurs diminuait respectivement de 3.2, 1.0 et 1.5 pour cent.
6. En 1987, les salariés du sous-secteur du transport maritime avaient les gains hebdomadaires moyens les plus élevés, soit \$654, alors que les travailleurs du sous-secteur du transport routier de voyageurs ne gagnaient que \$469 par semaine.
7. L'emploi total dans le secteur des transports en 1987 était de 455,000. Plus de la moitié des effectifs se trouvaient au Québec et en Ontario.
8. Les gains hebdomadaires moyens dans le secteur des transports en 1987 atteignaient \$527 au Canada et variaient d'une province à l'autre, avec un plafond de \$579 en Colombie-Britannique et un plancher de \$450 à l'Île-du-Prince-Édouard.

9. The level of average annual earnings, as reported by the SEPH and the MCF survey, are comparable. However, the number of employees in the for-hire trucking sub-sector, according to the SEPH, is higher than the number reported by the MCF survey. As well, the gap in the employment data is quite large, with yearly growth rates being quite diverse and, in some years, going in opposite directions. These differences are attributable to the different concepts, frameworks, methodologies, definitions and reference periods used by each survey, as discussed in Section 5 of this study.

9. Les gains annuels moyens déclarés à l'EERH et à l'enquête sur les TRM sont comparables, alors que le nombre de salariés dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui est plus élevé d'après les chiffres de l'EERH que d'après ceux de l'enquête sur les TRM. L'écart dans les données sur l'emploi est assez important et les taux de croissance annuels sont par ailleurs passablement différents et vont en sens opposés certaines années. Ces différences s'expliquent par le fait que les concepts, le cadre, la méthodologie, les définitions et la période de référence utilisés pour les deux enquêtes ne sont pas les mêmes, comme il est dit à la section 5 de la présente étude.

## Section 2: Transportation Industry and the Economy

Figure 7.1.1 provides data on the level of employment and average weekly earnings for the transportation sector, and compares them with data for the industrial aggregate representing the whole economy. Figures 7.1.2 to 7.1.5 are graph presentations of these data. The following conclusions can be drawn:

- the share of the transportation sector in total employment declined from 5.1% in 1983 to 4.6% in 1987 (Figure 7.1.2);
- between 1983 and 1985, the number of employees in the transportation sector increased by 2.7%. However, between 1985 and 1987, the number of employees fell by 4.9%. Over the entire period, 1983-87, the decline in employment was 2.4% (Figure 7.1.3);
- average weekly earnings in the transportation sector are higher than the economy-wide average. However, this earnings advantage for the transportation sector has declined. Despite a recovery in 1986 and 1987, the sector did not achieve its 1983 level (Figure 7.1.4).
- Figure 7.1.5 shows that real earnings, on average, have declined from 1983 to 1987, for the whole economy. The decline in real earnings was greater in the transportation sector than in the overall economy.

## Section 2: L'industrie des transports et l'économie

La figure 7.1.1 présente des données sur le niveau de l'emploi et les gains hebdomadaires moyens dans le secteur des transports et les compare aux données pour l'ensemble des activités économiques représentant toute l'économie. Les figures 7.1.2 à 7.1.5 reproduisent ces données sous forme de graphiques. Il est possible de tirer les conclusions suivantes:

- La part de l'emploi total revenant au secteur des transports est passée de 5.1% en 1983 à 4.6% en 1987 (figure 7.1.2).
- Entre 1983 et 1985, le nombre de salariés dans le secteur des transports a augmenté de 2.7%. Toutefois, entre 1985 et 1987, le nombre de salariés a chuté de 4.9%. Pour l'ensemble de la période, de 1983 à 1987, le repli de l'emploi a été de 2.4% (figure 7.1.3).
- Les gains hebdomadaires moyens dans le secteur des transports dépassent la moyenne pour l'économie en général. L'avance du secteur des transports à ce chapitre a cependant diminué. Malgré un redressement en 1986 et en 1987, le secteur n'a pas repris le terrain perdu depuis 1983 (figure 7.1.4).
- La figure 7.1.5 montre que les gains réels moyens ont fléchi de 1983 à 1987, pour l'ensemble de l'économie. Le repli des gains réels a été plus prononcé dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie.

Figure 7.1.1.

### Employment Statistics, Transportation Sector and the Industrial Aggregate, 1983-1987

### Statistiques sur l'emploi, secteur des transports et ensemble des activités économiques, 1983-1987

	Number of Employees				Average Weekly Earnings			
	Nombre de salariés				Gains hebdomadaires moyens			
	Transportation		Industrial Aggregate		Transportation		Industrial Aggregate	
	Transports		Ensemble des activités économiques		Transports		Ensemble des activités économiques	
'000	Percent change	'000	Percent change	\$	Percent change	\$	Percent change	
	Variation en pourcentage		Variation en pourcentage		Variation en pourcentage		Variation en pourcentage	
	%		%		%		%	
1983	466		9,075		465		389	
1984	474	1.6	9,151	0.8	479	3.0	403	3.8
1985	479	1.1	9,512	3.9	495	3.3	417	3.5
1986	477	-0.3	9,706	2.0	509	2.8	429	2.8
1987	455	-4.6	9,946	2.5	527	3.6	443	3.3

Source: Survey of Employment, Payroll and Hours - Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail.

Figure 7.1.2

Share of the Transportation Industry in Total Employment, 1983-1987  
Part de l'emploi total détenue par l'industrie des transports, 1983-1987

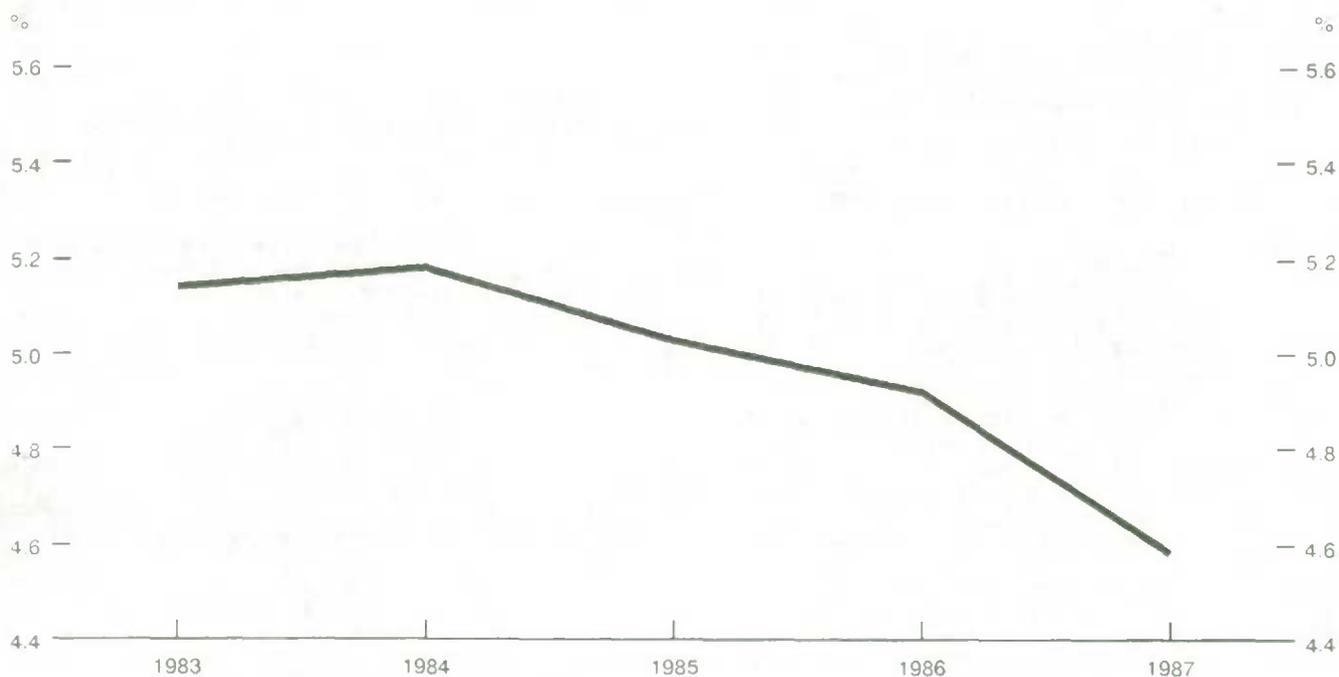


Figure 7.1.3

Annual Percent Change in Employment in the Transportation Industry  
and Cumulative Total for 1983-1987

Variation annuelle en pourcentage de l'emploi dans l'industrie des transports,  
et total cumulé pour 1983-1987

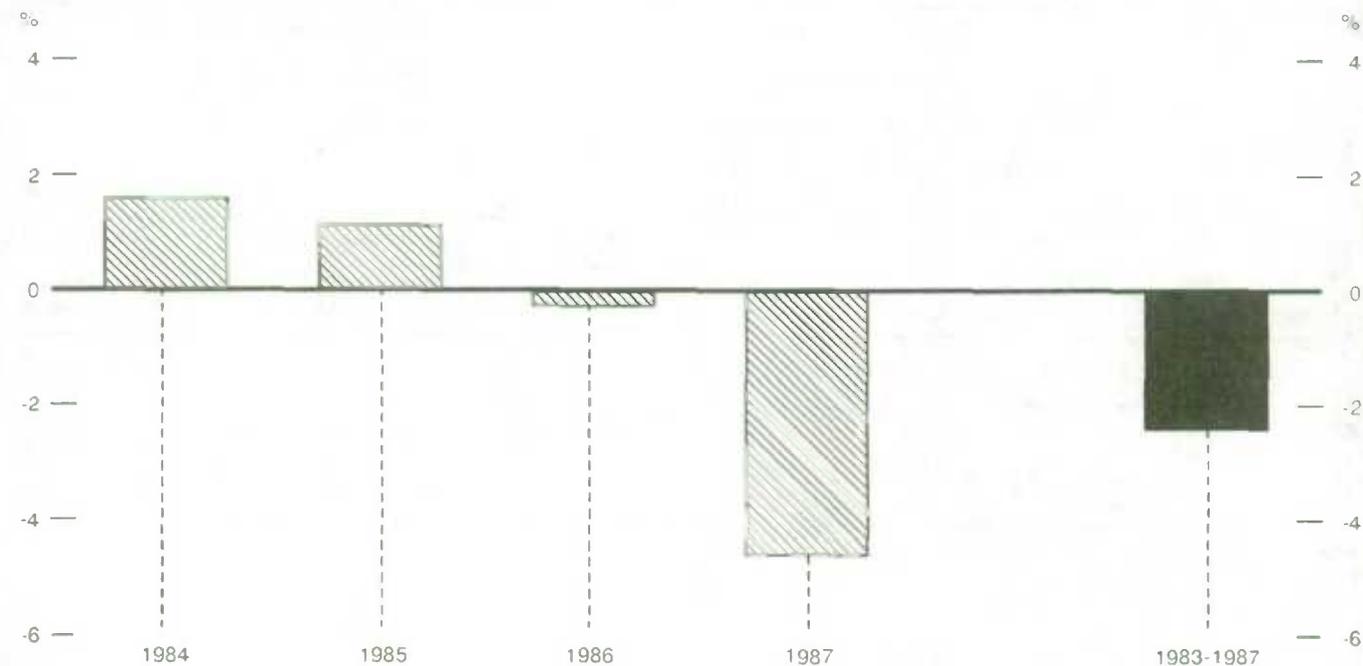


Figure 7.1.4

**Earnings Ratio, Transportation Industry and Industrial Aggregate, 1983-1987**  
**Ratio des gains, transports et ensemble des activités économiques, 1983-1987**

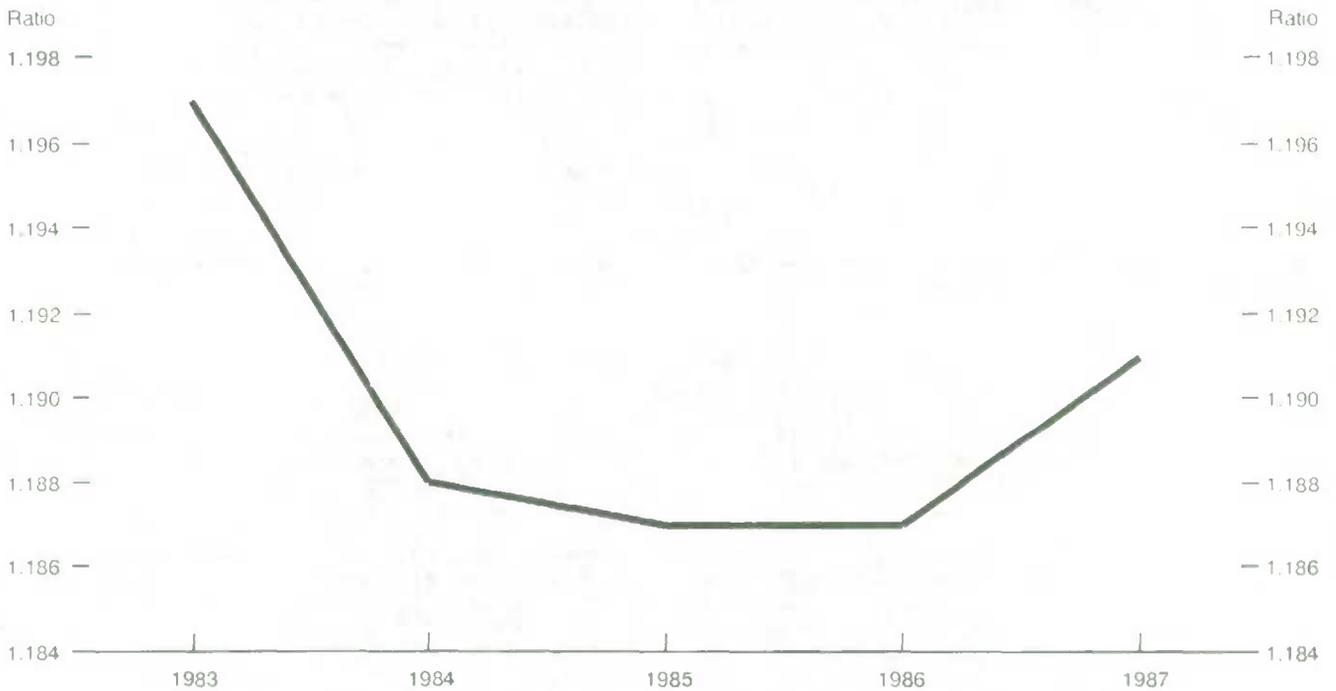
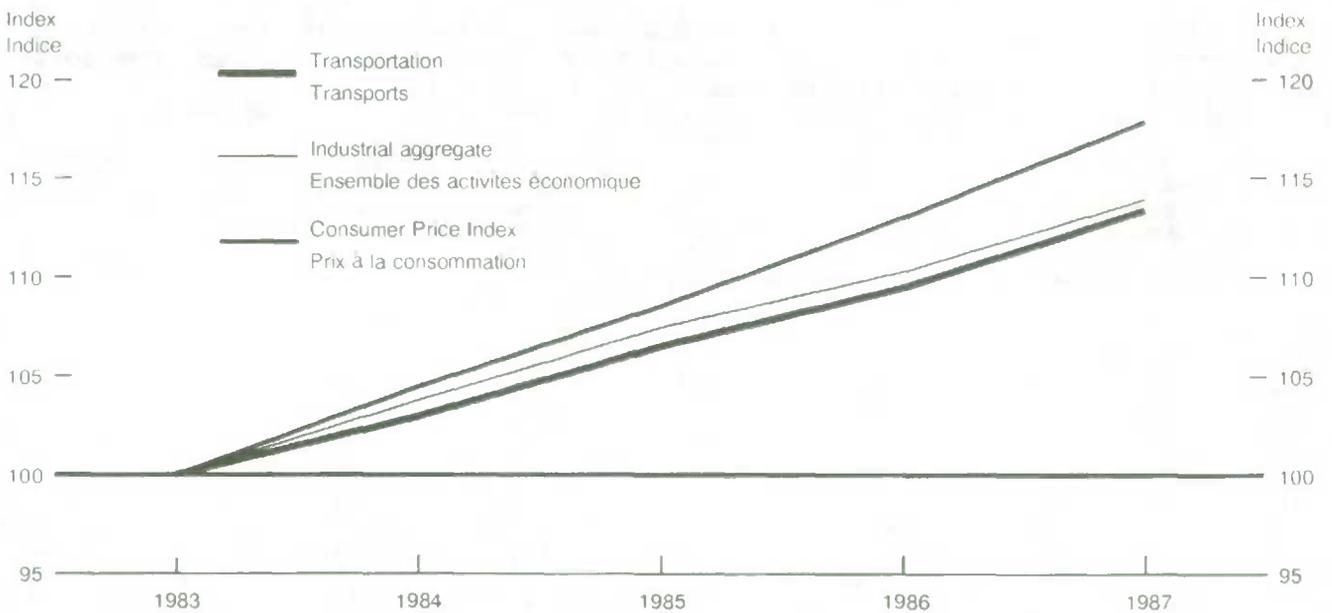


Figure 7.1.5

**Change in Average Weekly Earnings, Transportation Industry and the Industrial Aggregate versus The Consumer Price Index, 1983-1987**

**Variation dans les gains hebdomadaires moyens, transports et ensemble des activités économiques et indice des prix à la consommation, 1983-1987**



The decline in employment in the transportation sector is attributable to developments in the two predominant sub-sectors i.e. for-hire trucking and railway. In chapter 2, it is shown that the for-hire trucking carriers are increasingly using the services of broker-operators in lieu of their own or company employees. These broker-operators work on a contract basis for the company and are not considered employees of the company and thus are not reflected in the SEPH employment estimates. The railway sub-sector, which at one time used to be the largest sub-sector in the transportation industry, has shrunk in size, with large enterprises like Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited considerably reducing their employment levels.

### Section 3: Employment and Earnings in the Different Sub-sectors of the Transportation Industry

Figure 7.1.6 provides the distribution of employment in the various sub-sectors of the transportation industry. Transportation is composed of for-hire trucking, railway, marine, air and motor carrier passenger, which are directly surveyed by the Transportation Division, and all other sub-sectors, such as taxicab operations, pipeline transport and highway and bridge maintenance etc. which have been grouped into a sector named "other".

Overall employment in the transportation sector increased from 1983 to 1985, and declined between 1985 and 1987. The growth of the various sub-sectors has been plotted in Figure 7.1.7, showing a different pattern for each one of them. The segments which have experienced positive growth since 1983 are the for-hire trucking, air and motor carrier passenger sub-sectors. However, the negative growth in the rail, marine and "other" sub-sectors more than offset the positive growth, resulting in an overall decline in employment of 2.4% between 1983 and 1987. The percentage share of the various sub-sectors in total employment, for 1983 and 1987, are compared in Figure 7.1.8. For-hire trucking, air and motor carrier passenger have expanded at the expense of rail, marine and "other" sub-sectors.

Figure 7.1.6.

### Employment in For-hire Trucking, Railway, Marine, Air, Motor Carrier Passenger and Other Sub-sectors of the Transportation Industry, 1983-1987

### Emploi dans les sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport ferroviaire, du transport maritime, du transport aérien et du transport routier de voyageurs et dans les autres sous-secteurs de l'industrie des transports, 1983-1987

	For-hire Trucking	Railway	Marine	Air	Motor Carrier Passenger	Other	Total Transportation
	Camionnage pour compte d'autrui	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Transport routier de voyageurs	Autres	Total de l'industrie des transports
	Thousands - En milliers						
1983	100	96	30	50	71	118	466
1984	111	97	28	53	68	116	474
1985	115	92	28	54	69	122	479
1986	113	89	29	55	71	120	477
1987	112	80	25	55	74	108	455
	Percent Share in Total - Pourcentage du total						
1983	21.5	20.7	6.5	10.7	15.3	25.3	100.0
1984	23.5	20.4	5.9	11.2	14.5	24.4	100.0
1985	23.9	19.2	5.8	11.2	14.4	25.4	100.0
1986	23.6	18.6	6.0	11.6	15.0	25.2	100.0
1987	24.7	17.5	5.5	12.1	16.3	23.8	100.0

Source: Survey of Employment, Payroll and Hours - Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Le recul de l'emploi dans le secteur des transports est attribuable à des événements survenus dans les deux sous-secteurs les plus importants, soit celui du camionnage pour compte d'autrui et celui du transport ferroviaire. Au chapitre 2, on voit que les transporteurs routiers pour compte d'autrui font de plus en plus appel aux services de chauffeurs contractants au lieu d'utiliser leurs propres employés. Ces chauffeurs contractants sont liés par contrat à l'entreprise et ne sont pas considérés comme des employés de celle-ci de sorte qu'ils ne sont pas comptés dans les estimations de l'emploi de l'EERH. Dans le sous-secteur du transport ferroviaire, qui à une certaine époque était le plus important sous-secteur de l'industrie des transports, il y a eu décroissance, de grandes sociétés comme le Canadien National et le Canadien Pacifique ayant considérablement réduit leurs effectifs.

### Section 3: Emploi et gains dans les différents sous-secteurs de l'industrie des transports

La figure 7.1.6 donne une répartition de l'emploi dans les différents sous-secteurs de l'industrie des transports. Il s'agit des sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport ferroviaire, du transport maritime, du transport aérien et du transport routier de voyageurs, qui sont directement visés par des enquêtes de la Division des transports, et de tous les autres sous-secteurs tels que le taxi, le transport par pipelines et l'entretien des routes, rues et ponts, qui ont été groupés à la rubrique "autres".

L'emploi total dans le secteur des transports a augmenté de 1983 à 1985 et a diminué de 1985 à 1987. Le graphique de la figure 7.1.7 montre la croissance de l'emploi dans les différents sous-secteurs, la courbe étant différente pour chacun d'entre eux. Les sous-secteurs où il y a eu croissance depuis 1983 sont le camionnage pour compte d'autrui, le transport aérien et le transport routier de voyageurs. Toutefois, cette croissance a été largement contrebalancée par la décroissance dans les secteurs du transport ferroviaire et du transport maritime et dans les autres sous-secteurs de sorte que l'emploi total a diminué de 2.4% entre 1983 et 1987. Les pourcentages de l'emploi total détenus par les différents sous-secteurs en 1983 et en 1987 sont comparés à la figure 7.1.8. Le camionnage pour compte d'autrui, le transport aérien et le transport routier de voyageurs ont accru leurs parts aux dépens du transport ferroviaire, du transport maritime et des "autres" sous-secteurs.

Figure 7.1.7

**Employment Change in the Sub-sectors of the Transportation Industry, 1983-1987**  
**Variation de l'emploi dans les sous-secteurs de l'industrie des transports, 1983-1987**

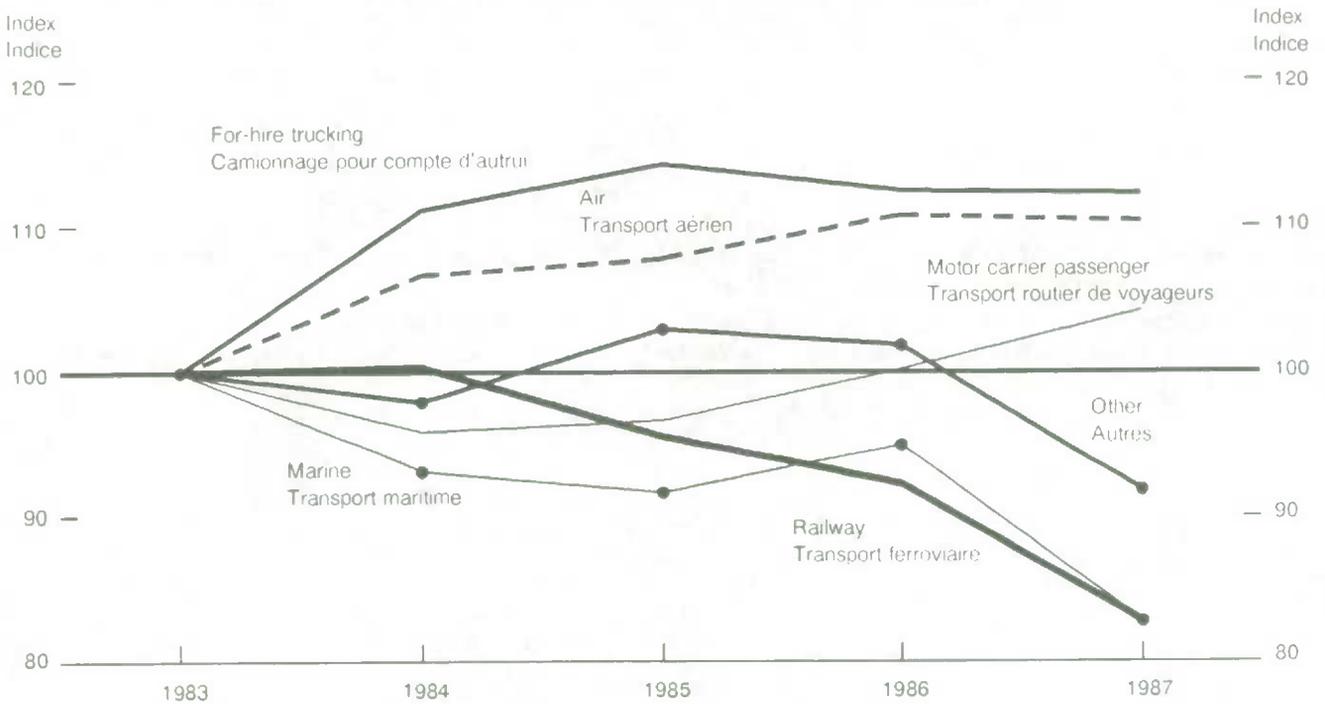


Figure 7.1.8

**Share of the Sub-sectors in Total Transportation Sector, 1983 and 1987**  
**Part de l'emploi total dans l'industrie des transports détenue par les différents sous-secteurs, 1983 et 1987**

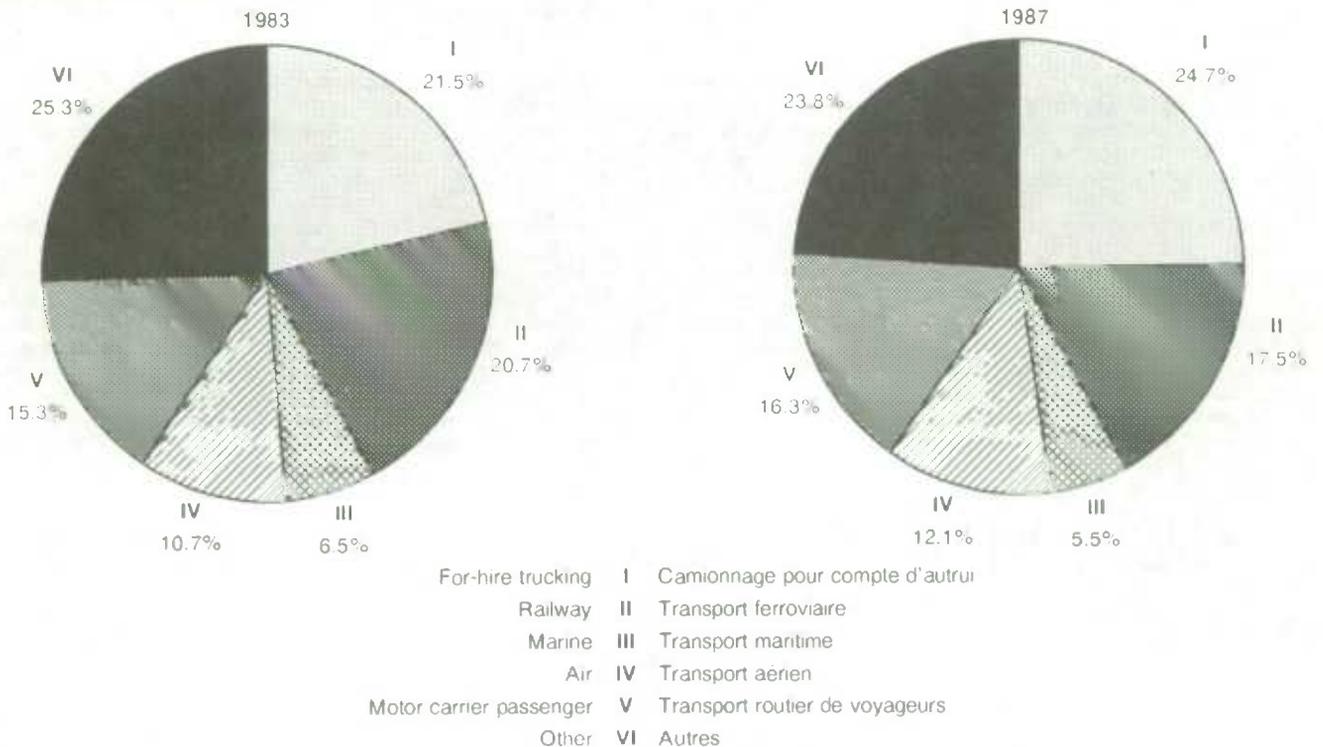


Figure 7.1.9 compares the average weekly earnings of the transportation sub-sectors. Employees working in the air and marine sub-sectors had the highest earnings of \$559 weekly in 1983 but, in 1987, the employees of the marine sub-sector took over, with \$654, in terms of highest weekly earnings. In both 1983 and 1987, the lowest earnings were noted in the motor carrier passenger sub-sector. The earnings ratio of the highest-paid marine sub-sector and the lowest-paid motor carrier passenger sub-sector in 1987 was 1:39.

Les gains hebdomadaires moyens dans les différents sous-secteurs des transports sont comparés à la figure 7.1.9. Les salariés des sous-secteurs du transport aérien et du transport maritime touchaient en 1983 les gains hebdomadaires les plus élevés, soit \$559. En 1987, les travailleurs du sous-secteur du transport maritime étaient en tête, avec des gains hebdomadaires de \$654. En 1983 comme en 1987, les gains les plus faibles ont été observés dans le sous-secteur du transport routier de voyageurs. Le ratio des gains des salariés les mieux payés aux salariés les moins payés, soit ceux du sous-secteur du transport maritime et ceux du sous-secteur du transport routier de voyageurs, étaient de 1:39 en 1987.

Figure 7.1.9.

**Average Weekly Earnings in For-hire Trucking, Railway, Marine, Air and Motor Carrier Passenger Sub-sectors of the Transportation Industry, 1983-1987**

**Gains hebdomadaires moyens dans les sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport ferroviaire, du transport maritime, du transport aérien et du transport routier de voyageurs, industrie des transports, 1983-1987**

	For-hire Trucking	Railway	Marine	Air	Motor Carrier Passenger
	Camionnage pour compte d'autrui	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Transport routier de voyageurs
	Dollars				
1983	415	539	559	559	401
1984	431	572	568	569	412
1985	449	584	601	579	443
1986	449	621	602	589	454
1987	474	636	654	607	469

Source: *Survey of Employment, Payroll and Hours - Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail*

**Section 4: Provincial Overview**

Provincial employment statistics for the transportation sector are provided in Figure 7.1.10 for 1983 and 1987. Statistics at this industry level were not available for the Territories.

At the national level, total employment in the transportation sector declined by 2.4% between 1983 and 1987. There was a decline in the level of employment in all provinces except Ontario. The decline was as high as 23.3% in Saskatchewan. In contrast, Ontario posted a 7.8% increase.

Over half the total employment is concentrated in the provinces of Quebec and Ontario. Quebec's share in total employment has declined from 25.0% in 1983 to 23.8% in 1987, while Ontario's share increased from 30.4% to 33.6% during the same period. These opposing trends are mainly due to differing growth pattern in the "other" sub-sector for each province. Employment in the highway and bridge maintenance sub-sector in Quebec declined over 30.0%, while employees of miscellaneous services incidental to transport doubled in Ontario. Employment in the rail sub-sector declined 17.0% in Ontario and 11.0% in Quebec.

According to Figure 7.1.12, average weekly earnings increased in all provinces, with the highest increase recorded for those employed in the province of Saskatchewan, and the lowest (4.3%) for employees in Newfoundland.

**Section 4: Aperçu par province**

L'emploi dans le secteur des transports est présenté par province à la figure 7.1.10, pour 1983 et 1987. Ces statistiques au niveau de l'industrie ne sont pas disponibles pour les territoires.

L'emploi total dans le secteur des transports au niveau national a reculé de 2.3% entre 1983 et 1987. Il y a eu baisse du niveau de l'emploi dans toutes les provinces sauf en Ontario. La Saskatchewan a enregistré la plus forte diminution, soit 23.3%, alors que l'Ontario affichait un gain de 7.8%.

Plus de la moitié des effectifs totaux se retrouvent au Québec et en Ontario. Le Québec détenait 25.1% de l'emploi total en 1983 et 23.8% en 1987, alors que les chiffres correspondant pour l'Ontario étaient de 30.4% et de 33.6%. Le recul dans l'une des deux provinces et l'avance dans l'autre s'expliquent en grande partie par la courbe de croissance dans les "autres" sous-secteurs. L'emploi dans le secteur de l'entretien des routes, rues et ponts a fléchi de plus de 30.0% au Québec, mais les services divers relatifs aux transports ont doublé leurs effectifs en Ontario. L'emploi dans le sous-secteur du transport ferroviaire a diminué de 17.0% en Ontario et de 11.0% au Québec.

Selon la figure 7.1.12, les gains hebdomadaires moyens ont augmenté dans toutes les provinces, la plus forte hausse, soit 29.4%, ayant été enregistrée en Saskatchewan et la plus faible, soit 4.3%, à Terre-Neuve.

Figure 7.1.10.

**Employment in the Transportation Sector by Province, 1983 and 1987**  
**Emploi dans le secteur des transports, par province, 1983-1987**

	Number of Employees			Average Weekly Earnings		
	Nombre de salariés			Gains hebdomadaires moyens		
	1983	1987	Percent change 1983-87	1983	1987	Percent change 1983-87
			Variation de 1983 à 1987			Variation de 1983 à 1987
			%	\$	\$	%
Newfoundland – Terre-Neuve	7,896	6,617	-16.2	455	474	4.3
Prince Edward Island – Ile-du-Prince-Edouard	2,152	2,075	-3.6	380	450	18.5
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	14,192	13,655	-3.8	375	467	24.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	15,004	13,369	-10.9	423	496	17.3
Quebec – Québec	116,736	108,323	-7.2	454	530	16.6
Ontario	141,832	152,936	7.8	451	515	14.3
Manitoba	29,131	27,083	-7.0	482	537	11.4
Saskatchewan	17,760	13,629	-23.3	373	482	29.4
Alberta	51,605	48,717	-5.6	497	529	6.4
British Columbia – Colombie-Britannique	67,341	66,637	-1.0	535	579	8.3
Yukon & Northwest – Territoires-Yukon et Territoires du Nord-Ouest	..	..	..	..	..	..
<b>Canada</b>	<b>466,105</b>	<b>455,189</b>	<b>-2.3</b>	<b>465</b>	<b>527</b>	<b>13.4</b>

Source: Survey of Employment Payroll and Hours – Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Figure 7.1.11

**Share in Total Employment by Province, Transportation Industry, 1983 and 1987**  
**Part de l'emploi total dans l'industrie des transports, par province, 1983 et 1987**

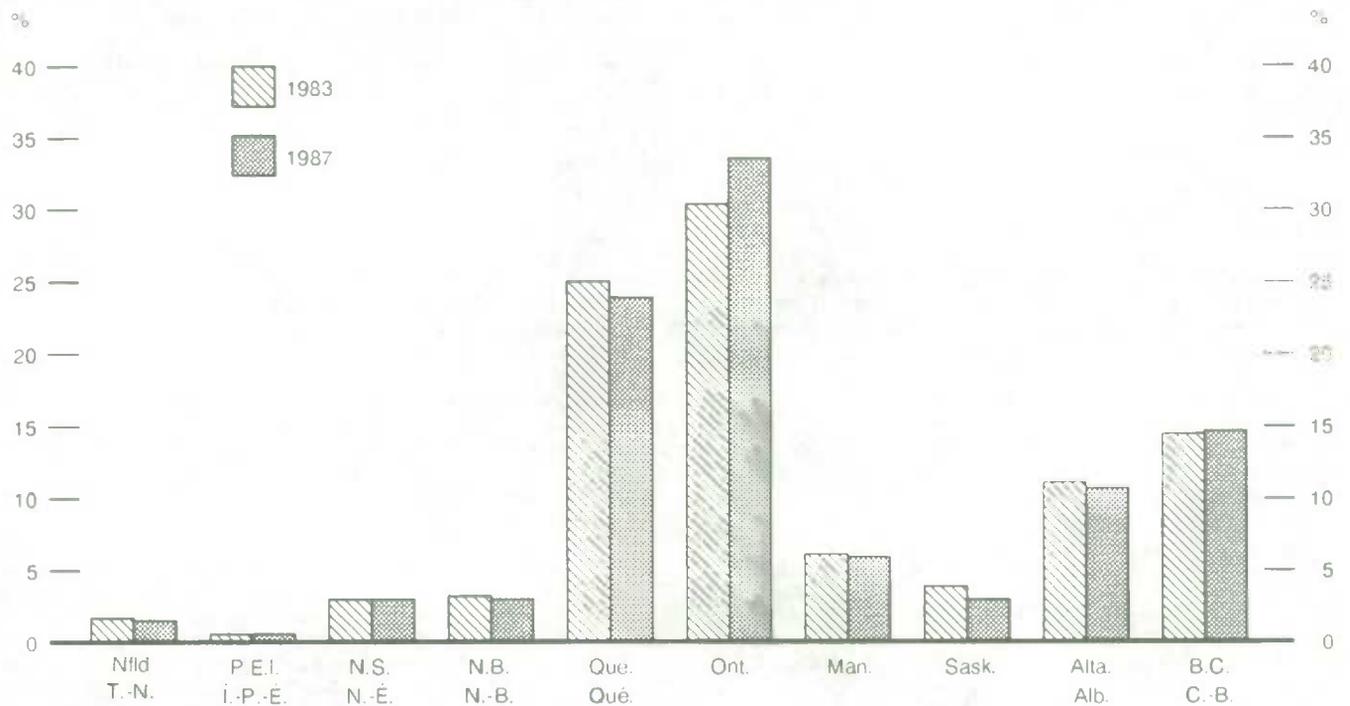
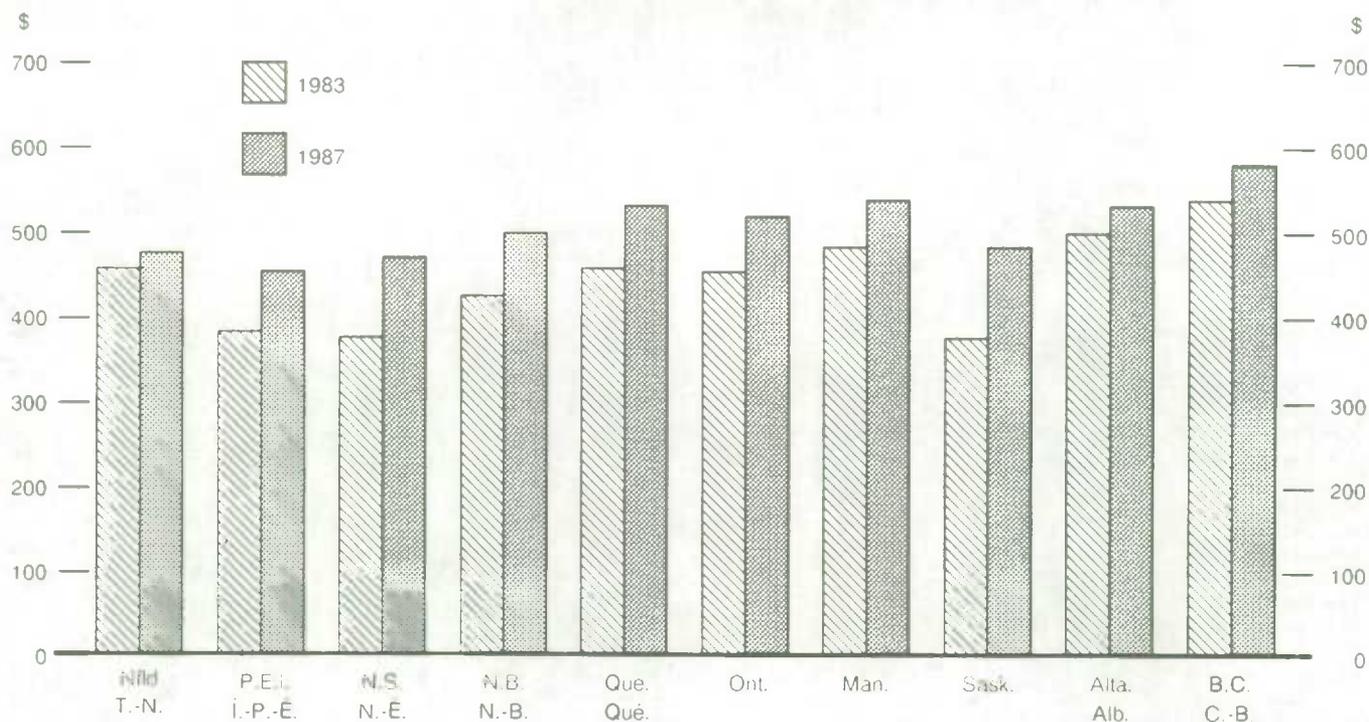


Figure 7.1.12

**Average Weekly Earnings by Province, Transportation Industry, 1983 and 1987**  
**Gains hebdomadaires moyens dans l'industrie des transports, par province, 1983 et 1987**



**Section 5: A Comparison of the For-hire Trucking Employment Statistics using Data from the SEPH and the MCF Survey**

The level of employment and annual average earnings for the for-hire trucking sub-sector, from the SEPH and the MCF survey, are provided in Figure 7.1.13.

The number of employees according to the SEPH is higher than those reported by the MCF survey. The gap in the employment data, by year, is quite noticeable.

Figure 7.1.14 portrays the annual percentage change in employment in the for-hire trucking sub-sector, according to the SEPH and MCF surveys. Between 1983 and 1984, employment as measured by the SEPH, grew by 11.2% while, according to the MCF survey, it grew by 4.5%. Between 1984 and 1985, the former grew by less than 3.0%, while the latter grew by 7.1%. In 1987, the two series moved in opposite directions. These gaps were offsetting as shown by a 3.7% difference in the cumulative growth between 1983-1987.

There is no definitive trend in the level of annual average earnings. While the SEPH earnings level is somewhat higher than the MCF earnings data for the years 1983 and 1987, the reverse is true for the remaining years, 1984 to 1986. However, the two data series are close.

The percentage changes in annual average earnings are shown in Figure 7.1.15. Between 1983 and 1984, according to the SEPH, the annual average earnings grew by 3.9%, while, according to the MCF survey, the growth was 12.6%. In 1985, the SEPH earnings data grew more than the MCF earnings data. This pattern repeated itself in the next two years, resulting in a cumulative difference of 5.3% between 1983 and 1987.

**Section 5: Une comparaison des statistiques de l'emploi dans le camionnage pour compte d'autrui selon l'EERH et selon l'enquête sur les TRM**

Le niveau de l'emploi et les gains annuels moyens dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui, d'après l'EERH et l'enquête sur les TRM, se retrouve à la figure 7.1.13.

Le nombre de salariés est plus élevé selon l'EERH que selon l'enquête sur les TRM. L'écart dans les données sur l'emploi, par année, est appréciable.

La figure 7.1.14 montre le taux annuel de variation de l'emploi dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui d'après l'EERH et l'enquête sur les TRM. Entre 1983 et 1984, la croissance de l'emploi a été de 11.2% d'après l'EERH et de 4.5% d'après l'enquête sur les TRM. Entre 1984 et 1985, elle a été de 3.0% d'après la première enquête et de 7.1% d'après la seconde. En 1987, les deux séries ont pris des directions opposées. Les écarts ont eu tendance à s'annuler puisque la différence cumulative de 1983 à 1987 est de 3.7%.

L'analyse des données sur les gains annuels moyens ne fait ressortir aucune tendance précise. Le niveau des gains est un peu plus élevé selon l'EERH que selon l'enquête sur les TRM pour les années 1983 et 1987, mais l'inverse est vrai pour les autres années, de 1984 à 1986. Toutefois, les deux séries de données sont proches l'une de l'autre.

Les variations en pourcentage des gains annuels moyens se retrouvent à la figure 7.1.15. Entre 1983 et 1984, les gains annuels moyens ont augmenté de 3.9% suivant les chiffres de l'EERH et de 12.6% d'après les données de l'enquête sur les TRM. En 1985, l'augmentation des gains mesurée par l'EERH est supérieure à celle mesurée par l'enquête sur les TRM. Cela a aussi été le cas pour les deux années suivantes, ce qui a donné une différence cumulative de 5.3% entre 1983 et 1987.

This analysis illustrates that data on the level of employment for the for-hire trucking sub-sector are different for SEPH and MCF, as are their employment growth rates. The level of average annual earnings by year are comparable for both surveys, but their growth rates are different. These differences are attributable to the following:

(i) Survey Methodology:

The Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH) is a **sample** of firms, institutions and organizations of all sizes. The estimates from this survey are compiled at the industrial and geographic levels. Data are collected from payroll locations.

The Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (MCF) is a **census** of for-hire trucking carriers earning \$100,000 or more during the previous reference year. Data are collected from the head office, on the basis of the province or territory of domicile of the carrier and, therefore, provincial breakdowns are somewhat distorted.

The existence of sampling errors in the SEPH, different non-sampling errors in both surveys, and potentially different respondents completing each questionnaire results in discrepancies in data from the two sources.

L'analyse qui précède montre que les données sur le niveau de l'emploi dans le sous- secteur du camionnage pour compte d'autrui différent pour le EERH et TRM et font ressortir des taux de croissance dissemblables. Les gains annuels moyens par année, selon ces deux enquêtes, sont comparables, mais leurs taux de croissance différent. Ces différences sont attribuables aux facteurs suivants:

(i) Méthodologie d'enquête:

L'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail vise un **échantillon** d'entreprises, d'établissements et d'organismes de toutes tailles. Les estimations de cette enquête sont rassemblées par activité économique et par région. Les données sont recueillies auprès des points de paye.

L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement est un **recensement** des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant réalisé des gains de \$100,000 ou plus durant l'année de référence précédente. Les données sont recueillies auprès du siège social selon la province ou le territoire de domicile du transporteur, de sorte que les ventilations par province sont quelque peu faussées.

Le fait qu'il existe des erreurs d'échantillonnage dans l'EERH, que les erreurs non dues à l'échantillonnage ne sont pas de même nature dans les deux enquêtes et que les questionnaires ne sont pas nécessairement remplis par le même service ou au même emplacement entraîne des incohérences entre les données des deux enquêtes.

Figure 7.1.13

**A Comparison of Employment Statistics for the For-hire Trucking Sub-sector from the Survey of Employment, Payroll and Hours and the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, 1983-1987**

**Comparaison des statistiques sur l'emploi dans le sous-secteur du camionnage pour compte autrui selon l'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail et l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, 1983-1987**

	Number of Employees		Average Annual Earnings	
	Nombre de salariés		Gains annuels moyens	
	SEPH	MCF	SEPH	MCF
	EERH	TRM	EERH	TRM
1983	100,221	88,182	21,581	20,328
1984	111,396	92,142	22,422	22,893
1985	114,515	98,694	23,333	23,398
1986	112,650	97,277	23,360	23,983
1987	112,416	102,178	24,667	24,315
	Percent Change			
	Variation en pourcentage			
	%	%	%	%
1984	11.2	4.5	3.9	12.6
1985	2.8	7.1	4.1	2.2
1986	-1.6	-1.4	0.1	2.5
1987	-0.2	5.0	5.6	1.4
<b>1983-87</b>	<b>12.2</b>	<b>15.9</b>	<b>14.3</b>	<b>19.6</b>

Source:

<sup>1</sup> Survey of Employment, Payroll and Hours-Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH)

<sup>2</sup> Motor Carrier Freight and Household Goods Movers Survey-Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement (TRM)

Figure 7.1.14

Annual and Cumulative Percent Change in Employment, SEPH and MCF, 1983-1987

Variation annuelle et cumulatif en pourcentage de l'emploi, EERH et enquête sur les TRM, 1983-1987

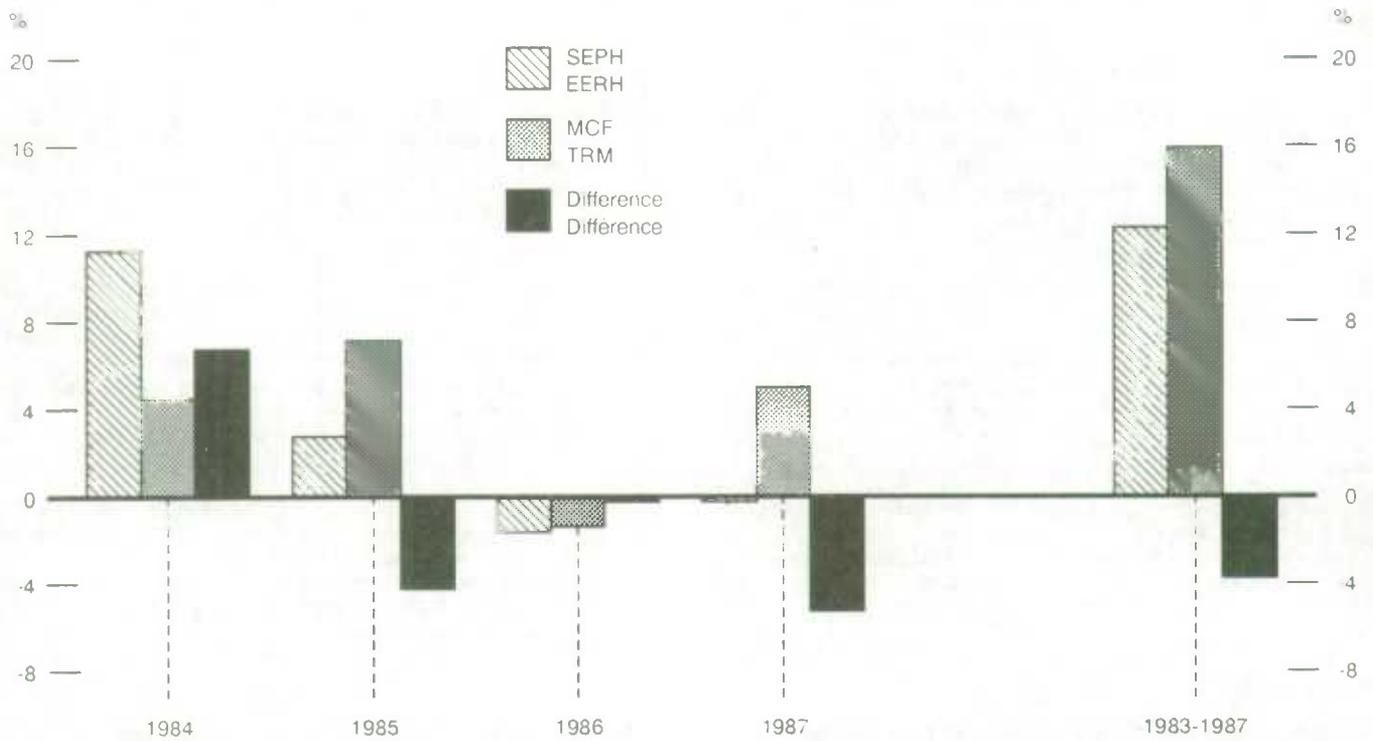
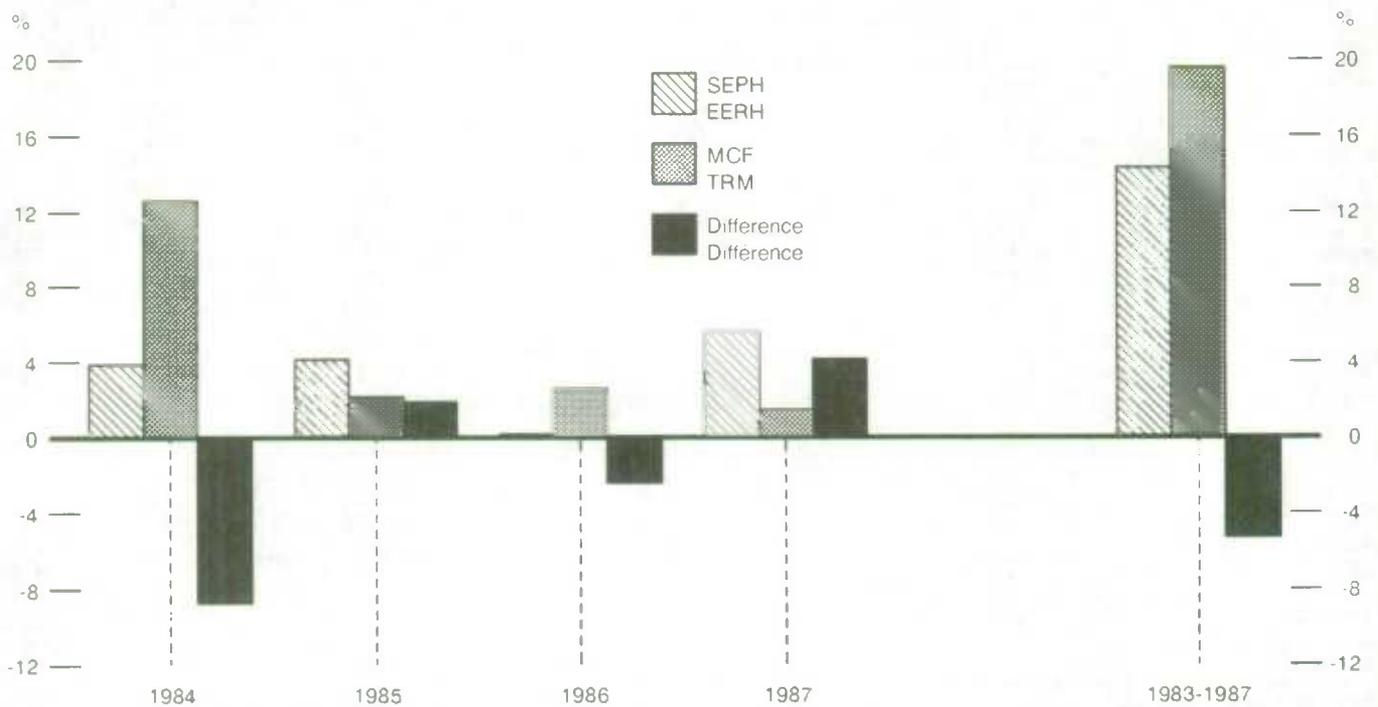


Figure 7.1.15

Percent Change in Annual Average Earnings, SEPH and MCF, 1983-1987

Variation en pourcentage des gains annuels moyens, EERH et enquête sur les TRM, 1983-1987



(ii) Coverage:

The sample on which the SEPH is based represents firms of all sizes. The size of a firm is defined as the total number of paid employees. Firms are classified into four size groups: 0 to 19, 20 to 49, 50 to 199 and 200 or more employees.

The coverage of the MCF survey is restricted to carriers with revenues of \$100,000 or more, irrespective of the number of employees.

This difference in coverage may partly explain the gap in the level of employment from the two data sources. With the representation of smaller firms (having revenues less than \$100,000) in the SEPH, one would expect the overall number of for-hire trucking employees to be higher than those reported by the MCF survey.

(iii) Reference Period:

The two data sources have different reference periods. The SEPH data are compiled on a monthly basis. The data provided for this study is an annual average for the calendar year based on monthly data for both level of employment and average weekly earnings. The MCF, on the other hand, is an annual survey and covers the carrier's fiscal year, which may fall anytime between April 1 of the reference year and March 31 of the following year.

(iv) Definitions:

The SEPH data refer to employees on the payroll during the last pay period of the month and include employees that are full time, part time, salaried and paid by the hour.

The MCF survey reports the average annual number of employees and the average is derived by the respondent. Since some person year adjustment may have been applied to the number of part time employees, the SEPH estimates would be expected to be somewhat higher.

For comparison purposes, the average weekly earnings from the SEPH were multiplied by 52 to obtain an annual average of earnings.

(v) Impact of rotation in the SEPH:

Around 70,000 reporting units, representing a universe of 700,000 firms and organizations, are included in the SEPH. More than half the reporting units are included in the sample every month (take-all units). These represent mainly firms or organizations with 200 or more employees, government departments and crown corporations. The remaining reporting units (take-some units) are a sample of the other firms in the universe.

The design provides for rotation of the take-some sample within a three-digit industry, province and size group. Each month, approximately one-twelfth of the take-some sample is replaced. When the units that rotate in the survey have different characteristics than the one that rotated out, the SEPH series might fluctuate. Even though the rotation impact is more noticeable for monthly data, it also applies to the annual averages and may partly explain the year to year fluctuations in the data.

(ii) Couverture:

L'échantillon sur lequel repose l'EERH représente des entreprises de toutes tailles. Le nombre total de salariés détermine la taille de l'entreprise. Les entreprises sont réparties en quatre groupes de taille: 0 à 19, 20 à 49, 50 à 199 et 200 salariés et plus.

L'enquête sur les TRM vise uniquement les transporteurs ayant des recettes de \$100,000 ou plus, quel que soit le nombre de leurs salariés.

Cette différence dans la couverture peut expliquer en partie l'écart dans le niveau de l'emploi des deux sources de données. Il n'est pas vraiment étonnant que le nombre de salariés déclaré à l'EERH soit plus élevé que celui déclaré à l'enquête sur les TRM puisque la première enquête vise aussi les petites entreprises (dont les recettes sont inférieures à \$100,000).

(iii) Période de référence:

Les périodes de référence des deux enquêtes ne sont pas les mêmes. Les données de l'EERH sont rassemblées mensuellement. Celles qui ont servi à la présente étude représentent une moyenne annuelle pour l'année civile calculée à partir des données mensuelles sur le niveau de l'emploi et sur les gains hebdomadaires moyens. Par contre, l'enquête sur les TRM est une enquête annuelle qui porte sur l'exercice financier du transporteur terminé à un moment quelconque entre le 1er avril de l'année de référence et le 31 mars de l'année suivante.

(iv) Définitions:

Les salariés dont font état les données de l'EERH sont ceux qui étaient inscrits sur la liste de paye durant la dernière période de paye du mois, qu'il s'agisse d'employés ou de salariés rémunérés à l'heure travaillant à temps plein ou à temps partiel.

L'enquête sur les TRM donne le nombre annuel moyen de salariés tel qu'il a été calculé par le répondant. Étant donné que celui-ci a pu ajuster le nombre des années-personnes pour tenir compte des salariés à temps partiel, le nombre de salariés d'après les estimations de l'EERH risque d'être un peu plus élevé.

À des fins de comparaison, on a multiplié les gains hebdomadaires moyens mesurés par l'EERH par 52 pour obtenir une estimation des gains annuels moyens.

(v) Conséquences du renouvellement de l'échantillon de l'EERH

Quelque 70,000 unités déclarantes représentant un univers de 700,000 entreprises et organismes sont prises en compte dans l'EERH. Plus de la moitié des unités déclarantes font partie de l'échantillon chaque mois (unités à tirage complet). Il s'agit surtout d'entreprises ou d'organismes de 200 salariés ou plus, de ministères et de sociétés d'État. Les autres unités déclarantes (unités à tirage partiel) constituent un échantillon des autres entreprises de l'univers.

Pour chaque branche d'activité (code à trois chiffres), province et groupe de taille, le plan prévoit un renouvellement de la portion à tirage partiel de l'échantillon. Chaque mois, le douzième environ de la portion à tirage partiel de l'échantillon est remplacé. Lorsque les unités qui entrent dans l'échantillon n'ont pas les mêmes caractéristiques que celles qui en sortent, les séries de l'EERH peuvent fluctuer. Même si les conséquences du renouvellement se remarquent davantage dans le cas des données mensuelles, elles se répercutent aussi sur les moyennes annuelles ce qui peut en partie expliquer les fluctuations d'une année à l'autre dans les données.

## Section 6: Data Sources and Limitations:

This study is based on the following data sources:

1. **Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. (MCF):** This survey is a census of Canadian-domiciled for-hire motor carriers of freight and household goods movers earning gross operating revenues of at least \$100,000 during the previous reference period. The objective is to obtain information on the size, structure and economic performance of the for-hire trucking sub-sector.

Details of the objectives, statistical framework, data quality, limitations and survey methodology are provided on Chapter 8 of this publication.

2. **Survey of Employment, Payrolls and Hours (SEPH):** This survey is a sample survey of all sizes of firms and is designed to measure, on a monthly basis, the levels and month-to-month trends of employment, paid hours and earnings. It covers all industries except agriculture, fishing and trapping, religious organizations and private households. The estimates based on this survey are published monthly in *Employment Earnings and Hours*, Catalogue no. 72-002.

In 1987, SEPH underwent sampling frame improvements. Adjustments for these changes had to be applied to compare 1987 data to earlier years. Adjustment factors needed to make such comparisons were obtained from the May 1987 issue of *Employment, Earnings and Hours*, Catalogue no. 72-002.

SEPH is the most suitable existing source of data for this type of study. But it does have its limitations with reference to the complete coverage of the transportation sector. Firstly, the SEPH excludes unincorporated self-employed people, therefore reducing the importance of the transportation sector. In 1986, in the trucking industry alone, there were approximately 25,000 unincorporated sole owners or partners operating small businesses. Secondly, a SEPH establishment is assigned to a particular industry according to its principal activity. However, many firms engaged in retail, manufacturing and construction have transportation distribution units consisting of private fleets for the purpose of transporting their own goods. Employees in these transportation units which provide distribution support service to their owners are, in fact, providing transportation services, but are not counted as employees of the transportation sector by the SEPH because there is no separate transportation establishment.

It should also be noted that an analysis of the economy is based on the industrial aggregate estimates of the SEPH.

## Section 6: Sources des données et limites:

Cette étude repose sur les sources de données suivantes:

1. Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement (enquête sur les TRM): recensement des entreprises de camionnage et de déménagement pour compte d'autrui domiciliées au Canada ayant réalisé des recettes d'exploitation brutes de \$100,000 ou plus durant la période de référence précédente. Le principal objectif de l'enquête est d'obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Des précisions sur les objectifs, le cadre statistique, la qualité et les limites des données ainsi que sur la méthodologie d'enquête se retrouvent au chapitre 8 de la présente publication.

2. Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH): enquête-échantillon menée auprès des entreprises de toutes tailles ayant pour objet de mesurer mensuellement les niveaux et les tendances de l'emploi, des heures rémunérées et des gains. Elle vise tous les secteurs de l'activité économique sauf l'agriculture, la pêche et la piégeage, les organismes religieux et les ménages. Les estimations fondées sur cette enquête paraissent chaque mois dans la publication *Emploi, gains et durée du travail*, n° 72-002 au catalogue.

En 1987, la base de sondage de l'EERH a été améliorée. Il a donc fallu apporter certains ajustements pour rendre les données de 1987 comparables à celles des années précédentes. Les facteurs d'ajustement nécessaires à l'établissement de comparaisons ont été tirés du numéro de mai 1987 de la publication *Emploi, gains et durée du travail*, n° 72-002 au catalogue.

Les données de l'EERH sont celles qui conviennent le mieux à des études comme celle-ci à l'heure actuelle mais elles présentent certaines limites sur le plan de la couverture du secteur des transports. En premier lieu, l'EERH exclut les travailleurs autonomes non constitués en sociétés, ce qui réduit d'autant l'importance du secteur des transports. En 1986, dans la seule industrie du camionnage, environ 25,000 personnes exploitaient seules ou avec des associés des petites entreprises non constituées en sociétés. En deuxième lieu, le classement d'un établissement se fait en fonction de son activité principale. Toutefois, de nombreuses entreprises s'occupant de commerce de détail, de fabrication et de construction ont leurs propres parcs de camions pour transporter et distribuer leurs marchandises. Les salariés affectés au transport et à la distribution pour le compte de l'entreprise fournissent en fait des services de transport mais ne sont pas comptés comme des salariés du secteur des transports par l'EERH parce que l'entreprise qui les emploie n'est pas un établissement de transport distinct.

Il convient également de noter qu'une analyse de l'économie se fonde sur les estimations de l'EERH pour l'ensemble des activités économiques.

## **AN ANALYSIS OF THE TRANSPORTATION SECTOR'S CONTRIBUTION TO CANADA'S GROSS DOMESTIC PRODUCT, WITH SPECIAL EMPHASIS ON THE FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY, 1977-1987**

### **Introductory**

One of the most meaningful and, undoubtedly, one of the most widely-used indicators employed to assess the value of goods and services produced in a country is its Gross Domestic Product (G.D.P.). It provides a measure for the total value of economic production which is a 'net' of the value of intermediary inputs. The Gross Domestic Product differs from the Gross National Product, in that it includes the investment incomes of foreign-owned factors of production, while excluding resident investments located outside a country's geographic boundaries.

Thus, while Canada's Gross National Product strictly measures the economic performance of Canadian factors of production, regardless of where they are located, the Gross Domestic Product measures the economic activity of all resident, as well as non-resident factors of production, located in Canada.

Gross Domestic Product data can be produced to reflect production at market prices or, alternatively, as is the case in the following analyses, at factor cost (that is, excluding indirect taxes, less subsidies, on intermediary inputs).

While Gross Domestic Product can serve as a gauge to compare economic performance between countries, it can also be used, as is the case in this study, to ascertain the economic importance of various industries, relative to a country's total economic production.

### **Objective**

This study is divided into two sections, the first of which contains a brief synopsis of Canada's transportation industry, in terms of its contributions to the Gross Domestic Product between 1977 and 1987. As well, it examines the economic contributions of commercial versus non-commercial transportation activities in Canada, relative to the global economic performance of Canada's service-producing industries.

In the second section, emphasis is placed on the economic performance of Canada's for-hire trucking industry, comparing it to other modes of transport and looking at its overall economic importance relative to the total business sector output of Canada's transportation industry.

Finally, this study contains a brief analysis of the sensitivity of the for-hire trucking industry to the performance of Canada's global economy between 1977 and 1987. As such, it contains a simple 'normal' linear regression investigating the relationship between for-hire trucking activities and Canada's Gross Domestic Product. The rationale behind this investigation stems from the observation that for-hire trucking services constitute a derived demand, dependent on the economic performance of a number of industries requiring transportation services to produce, as well as distribute, their operating outputs.

It is also brought to the reader's attention that all figures presented in the following analysis are expressed in constant 1981 dollar G.D.P.; that is, using the Gross Domestic Product registered in 1981 as a benchmark for the calculation of the Real Domestic Product between 1977 and 1987, in constant 1981 dollars.

## **ANALYSE DE LA CONTRIBUTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT DU CANADA, PLUS PARTICULIÈREMENT DU SECTEUR DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, 1977-1987**

### **Introduction**

L'un des indicateurs les plus efficaces et sans doute les plus utilisés qui permet de déterminer la valeur des biens et des services produits dans un pays est son produit intérieur brut (PIB). Il permet de déterminer la valeur totale de la production économique "nette" de la valeur des consommations intermédiaires. Le produit intérieur brut diffère du produit national brut: il englobe les revenus des placements étrangers et exclut les investissements nationaux à l'extérieur des limites géographiques d'un pays.

Ainsi, le produit national brut du Canada ne mesure que la performance économique des facteurs de production canadiens, quelle que soit leur origine; le produit intérieur brut, pour sa part, mesure l'activité économique de tous les facteurs de production nationaux et non nationaux au Canada.

On peut calculer le produit intérieur brut de façon à exprimer la production aux prix du marché, ou bien, comme c'est le cas dans les analyses suivantes, au coût des facteurs, c'est-à-dire en excluant les impôts indirects (moins les subventions) applicables aux consommations intermédiaires.

Le produit intérieur brut permet de comparer la performance économique de divers pays, mais il peut également servir, comme c'est le cas dans la présente étude, à déterminer l'apport économique des divers secteurs à la production économique globale d'un pays.

### **Objectif**

La présente étude se divise en deux parties. La première contient une brève synopsis du secteur des transports du Canada, en termes de sa contribution au produit intérieur brut entre 1977 et 1987. De même, elle fournit un aperçu de l'apport économique des activités commerciales et non commerciales de transport au Canada, en fonction de la performance économique globale du secteur des services du pays.

La deuxième partie porte plus particulièrement sur la performance économique du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui, en comparant cette performance à celle des autres modes de transport et en examinant son apport économique global en fonction de la production totale commerciale du secteur des transports du Canada.

Enfin, la présente étude comprend une brève analyse de la sensibilité du secteur du camionnage pour compte d'autrui à la performance économique globale du Canada entre 1977 et 1987. Elle présente donc une méthode de régression linéaire "normale" simple permettant d'étudier le lien entre les activités de camionnage pour compte d'autrui et le produit intérieur brut du Canada. À l'origine de cette étude se trouve l'observation selon laquelle la demande de services de camionnage pour compte d'autrui est une demande dérivée, qui repose sur la performance économique d'un certain nombre de secteurs faisant appel aux services de transport pour créer et distribuer leurs produits.

Les lecteurs sont priés de noter que toutes les données présentées dans l'analyse suivante sont exprimées en dollars constants de 1981 (PIB), c'est-à-dire qu'on s'est servi du produit intérieur brut enregistré en 1981 pour calculer le produit intérieur réel entre 1977 et 1987, en dollars constants de 1981.

## Data Sources and Limitations

The data contained in this study were obtained from (publications released by) the Input-Output Division and the Industry Measures and Analysis Division of Statistics Canada. Basic transportation-related information used to produce these data, however, was mostly derived from various statistical programs conducted by the Transportation Division. It is also noted, however, that the Division does not collect all of the required information for the calculation of transportation 'Value Added' statistics. This includes industries such as taxi cabs, highway and bridge maintenance, as well as some of the smaller operators for the truck, water, and bus transportation modes; estimates for these were derived by the Input-Output Division using various other sources, including Revenue Canada Taxation Statistics.

The Gross (or Real) Domestic Product transportation estimates presented in this study reflect only commercial transportation services offered for reward. Private transportation activities for industries which operate such services strictly for their own account are excluded from the transportation sector's Gross Domestic Product segment. These transportation operations are considered as intermediate inputs to the production of other operating outputs, and taken into consideration in the calculation of G.D.P. estimates for these industries.

### Transportation Industry: Real Domestic Product Segment, 1977 to 1987

In Figure 7.2.1, the value of the transportation industry's economic production between 1977 and 1987 is presented, along with its percentage share contributions relative to Canada's Real Domestic Product (R.D.P.). As indicated, the transportation sector represented about 4.8% of Canada's Real Domestic Product in 1987, contributing about \$18.0 billion to the total value of economic production.

Although the transportation sector's R.D.P. contributions increased by about 29.0% between 1977 and 1987, there were notable fluctuations in the value of production observed during intervening years. The most significant year-to-year increase occurred in 1979, when the economic contribution's of Canada's transportation sector rose by slightly more than 11.0% over 1978, to about \$16.3 billion.

Although not indicated in Figure 7.2.1, that same year Canada's Real Domestic Product had increased at a substantially slower rate, or about 4.0%, over 1978. This, as was mentioned earlier, reflects the sensitivity of the transportation sector to the economic performance of a number of industries in Canada which rely on transportation services for the production, as well as the distribution, of their operating outputs (e.g. goods produced). Therefore, during periods when the global economy is healthy and booming, the transportation sector may benefit from substantial increases in the demand for its services, due to the increase in operating activities of various industries relying on these services.

Conversely, during periods of recession or low activity in the economy at large, the transportation sector may experience sharp drops in the demands for its services. For example, following a slight decline in economic growth between 1979 to 1981, the transportation sector experienced a marked 8.4% year to year drop in production during 1982. This decline, as expected, was accompanied by a more moderate decrease in Canada's (total) Real Domestic Product, or about 3.8%.

However, as can also be noted in Figure 7.2.1, following the recession of 1982, Canada's transportation industry experienced strong growth in economic performance, posting steady year to year increases in the value of its economic production between 1983 and 1987. Economic growth, rising about 4.6% between 1982 and 1983, registered its most pronounced year to year increase in 1984 when it rose more than 8.0% over 1983. In

## Sources et limites des données

Les données de la présente étude ont été obtenues (des publications) de la Division des entrées-sorties et de la Division des mesures et de l'analyse des industries, de Statistique Canada. Cependant, les renseignements de base sur le transport qui ont servi à produire ces données proviennent principalement des divers programmes statistiques que mène la Division des transports. À noter, toutefois, que la Division ne recueille pas tous les renseignements nécessaires au calcul des statistiques sur la "valeur ajoutée" par les transports. La Division des entrées-sorties recueille, à l'aide de diverses sources, y compris Statistiques fiscales de Revenu Canada, des données sur les entreprises de taxis, d'entretien des grandes routes et des ponts, ainsi que sur les plus petites entreprises de transport par camions, autobus et voie maritime.

Les estimations du produit intérieur brut (ou réel) du secteur des transports présentées ici ne tiennent compte que des services de transport rémunérés. Les secteurs qui exploitent des services de transport pour leur propre compte sont exclus des estimations du produit intérieur brut du secteur des transports. Ces activités sont considérées comme des consommations intermédiaires par rapport à d'autres produits et sont prises en compte dans le calcul des estimations du PIB de ces secteurs.

### Secteur des transports: produit intérieur réel, 1977-1987

La figure 7.2.1 présente la valeur de la production économique du secteur des transports pour la période 1977-1987, ainsi que le pourcentage de sa contribution par rapport au produit intérieur réel (PIR) du Canada. Comme on peut le constater, le secteur des transports a représenté environ 4.8% du produit intérieur réel du Canada en 1987, soit environ \$18.0 milliards par rapport à la valeur totale de la production économique.

Bien que la contribution au PIR du secteur des transports ait augmenté d'environ 29.0% entre 1977 et 1987, on a remarqué de grandes variations dans la valeur de la production observée au cours de ces années. C'est en 1979 que l'augmentation d'une année à l'autre a été la plus importante, alors que l'apport économique du secteur des transports du Canada a progressé d'un peu plus de 11.0% par rapport à 1978, pour s'établir à environ \$16.3 milliards.

Bien que ce ne soit pas indiqué dans la figure 7.2.1, le taux d'augmentation du produit intérieur réel a été beaucoup moins rapide en 1979, ou environ 4.0% par rapport à 1978. Comme nous l'avons déjà mentionné, cette situation traduit la sensibilité du secteur des transports à la performance économique d'un certain nombre de secteurs au Canada qui comptent sur les services de transport pour créer et distribuer leurs produits (biens). Par conséquent, en période de prospérité, le secteur des transports peut voir la demande pour ses services augmenter considérablement, en raison de l'accroissement des activités des divers secteurs qui comptent sur les services de transport.

Inversement, pendant une récession ou un affaiblissement de l'activité économique en général, on peut assister à une très forte baisse de la demande de services de transport. Ainsi, après un ralentissement de la croissance économique entre 1979 et 1981, la production du secteur des transports a diminué de façon notable (8.4%) au cours de 1982. Cette baisse, comme prévu, a été accompagnée d'une diminution moins forte du produit intérieur réel (total) du Canada (environ 3.8%).

Cependant, comme l'indique la figure 7.2.1, suivant la récession de 1982, le secteur canadien des transports a grandement amélioré sa performance économique, augmentant d'une année à l'autre la valeur de sa production économique entre 1983 et 1987. Cette croissance économique, qui a augmenté d'environ 4.6% entre 1982 et 1983, a été la plus prononcée en 1984 alors qu'elle a augmenté de plus de 8.0% par rapport à l'année précédente. En 1985, la

1985, economic production grew 4.6% over 1984, but increased only about 2.6% between 1985 and 1986. By 1987, however, the transportation sector's economic growth rate had bounded back to about 4.7% over 1986.

Contrasting strongly with the fluctuations in the value of its economic production, the transportation sector's overall contribution to Canada's Real Domestic Product was stable at about 5.0% of the total, throughout the period under review. As expected, the smallest share was registered during the recession of 1982 when it stood at about 4.6% of the total, while the largest share was observed during 1979, when it was about 5.4%, as noted previously.

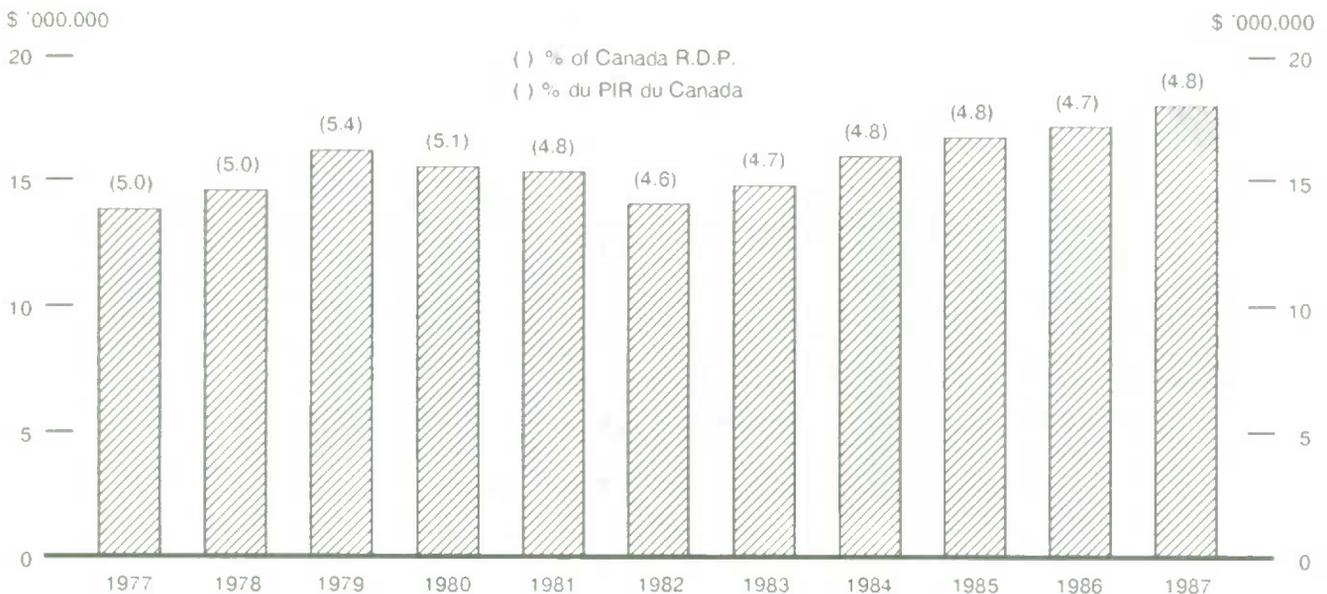
production économique a progressé de 4.6% par rapport à 1984, mais n'a augmenté que d'environ 2.6% entre 1985 et 1986. Cependant, en 1987, le taux de croissance économique du secteur des transports s'élevait environ 4.7% par rapport à 1986.

Contrairement aux variations de la valeur de la production économique du secteur des transports, la contribution globale de ce dernier au produit intérieur réel du Canada est demeurée stable à environ 5.0% du total au cours de la période à l'étude. Comme on s'y attendait, la contribution de ce secteur a été la moins élevée au cours de la récession de 1982 alors qu'elle s'établissait à environ 4.6% du total; cette contribution a été la plus élevée en 1979 (environ 5.4%), comme nous l'avons déjà mentionné.

Figure 7.2.1

**Transportation Real Domestic Product Segment and Percentage Share of Canada R.D.P., at Factor Cost, 1977-1987**

**Produit intérieur réel du secteur des transports et contribution en pourcentage au PIR du Canada, coût des facteurs, 1977-1987**



**Service versus Goods Producing Industries: Transportation R.D.P. Segment Share, 1987**

Figure 7.2.2 depicts Canada's Real Domestic Product in terms of service versus goods-producing industries and shows the transportation sector's share of the total service-producing industry's R.D.P. component in 1987. Similarly, in Figure 7.2.3, the transportation industry's G.D.P. segment is presented in terms of percentage shares of Canada's total business versus non-business sector R.D.P. contributions.

As can be noted in Figure 7.2.2, the economic production of service-producing industries represented almost 61.0% of Canada's Real Domestic Product in 1987, or about \$230.0 billion, while goods producing industries represented 39.0% of the total, at about \$149.0 billion. The transportation sector accounted for about 7.8% of the total value of production of service producing industries in 1987. These service industries encompass the activities of various segments of the economy, including retail and wholesale trade, business personnel suppliers, car and truck as well as machinery and equipment rentals, personal and household services, advertising agencies and recreation industries.

**Secteur des services et secteur des biens: contribution du secteur des transports au PIR, 1987**

La figure 7.2.2 donne le produit intérieur réel du secteur des services et du secteur des biens, ainsi que la contribution du secteur des transports, pour 1987, à la composante PIR de l'ensemble du secteur des services. De même la figure 7.2.3 présente la contribution du secteur des transports au PIB en termes du pourcentage de la contribution au PIR de l'ensemble du secteur des entreprises et du secteur hors entreprises.

Comme l'indique la figure 7.2.2, la production économique du secteur des services a représenté presque 61.0% du produit intérieur réel du Canada pour 1987, ou environ \$230.0 milliards, alors que celle du secteur des biens a représenté 39.0% du total, environ \$149.0 milliards. En 1987, le secteur des transports a compté pour environ 7.8% de la valeur totale de la production du secteur des services. Ce secteur englobe les activités de divers segments de l'économie, y compris les commerces de gros et de détail, les services de location de personnel, les services de location de voitures, de camions, de machines et de matériel, les services personnels et domestiques, les agences de publicité et les services de loisir.

Figure 7.2.2

**Real Domestic Product Components for Goods versus Service Producing Industries, and Transportation Segment Share, 1987**

**Produit intérieur réel du secteur des services et du secteur des biens et contribution du secteur des transports, 1987**

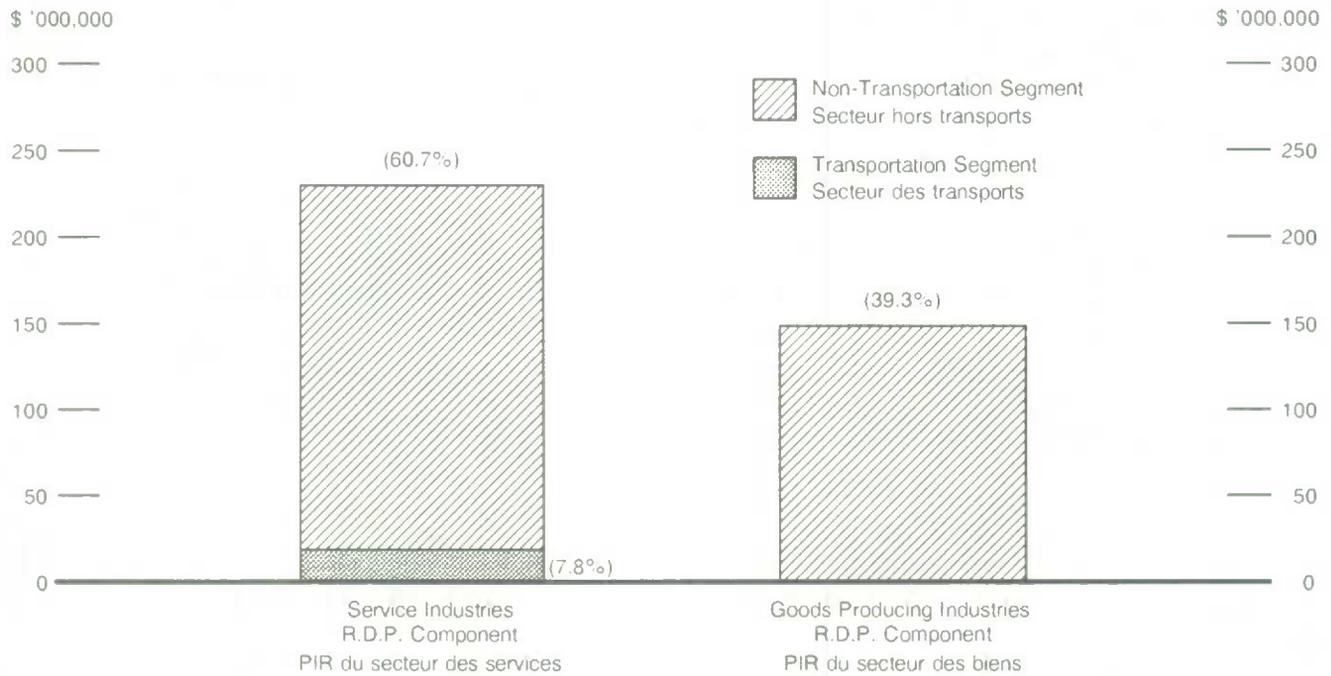
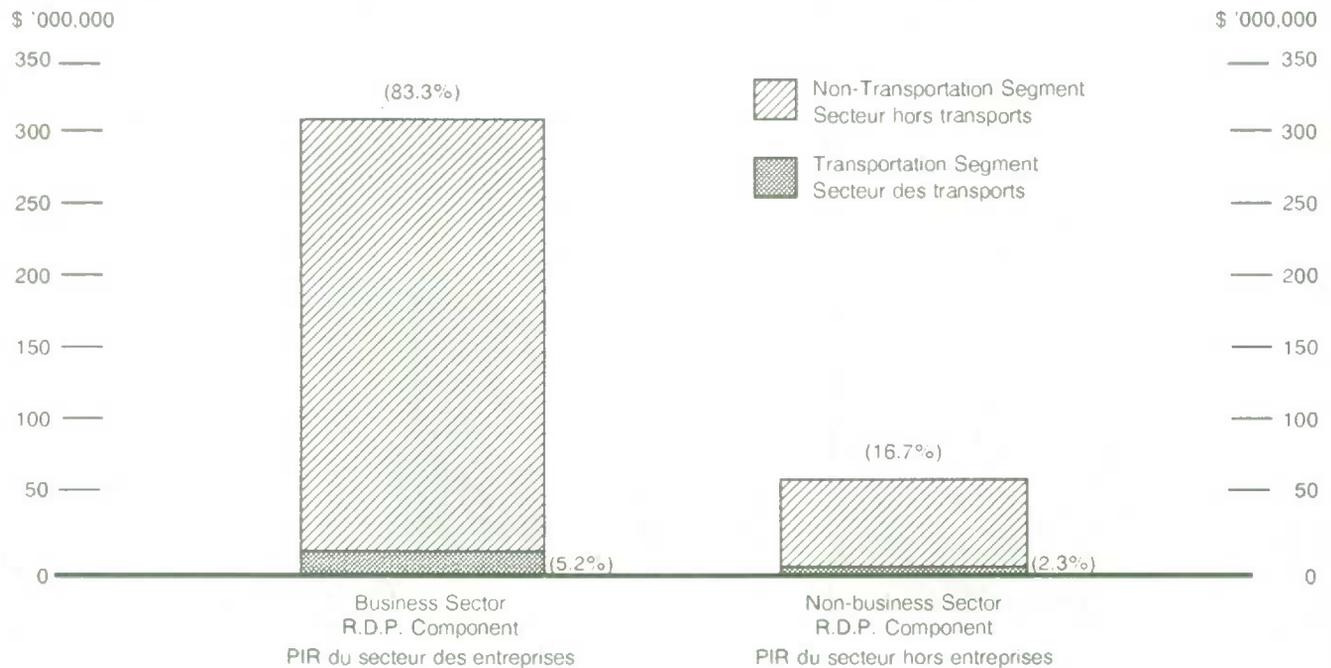


Figure 7.2.3

**Real Domestic Product Components for Business versus Non-business Sectors, and Transportation Segment Shares, 1987**

**Produit intérieur réel du secteur des entreprises et du secteur hors entreprises et contribution du secteur des transports, 1987**



### **Business versus Non-business Sectors: Transportation R.D.P. Segment Share, 1987**

As indicated in Figure 7.2.3, at \$316.0 billion, about 83.0% of the total value of economic outputs in 1987, as measured by the R.D.P., was produced by Canada's business sector while the non-business sector contributed less than 17.0% of the total, at about \$63.0 billion. However, while commercial transportation services represented about 5.2% of the business sector's R.D.P. segment, non-commercial transportation activities only accounted for about 2.3% of the non-business sector's contributions to the Real Domestic Product.

It is noted here that a large portion of the transportation sector's non-business R.D.P. segment consisted of highway, bridge and tunnel maintenance operations (representing over three-quarters of the total). In contrast, these activities only represented a marginal portion of the transportation industry's business sector R.D.P. (see Figure 7.2.5). Other non-business sector transportation activities included government ferry operations as well as harbour and airport services.

### **Business Sector Service Industries: Transportation R.D.P. Segment Share, 1977-1987**

Figure 7.2.4 looks at the contributions of service-producing industries in Canada's business sector, relative to the (total) Real Domestic Product between 1977 and 1987. It shows the total value of economic production for this segment of Canada's R.D.P., as well as its percentage share of the Real Domestic Product. The (business sector) transportation industry R.D.P. segment is depicted in terms of its percentage share of the business sector's service industries R.D.P. segment, over this same period.

As indicated in Figure 7.2.4, the R.D.P. segment of the business sector's service producing industries in Canada increased by about a half (50.2%) between 1977, when it stood at \$111.6 billion, and 1987 when it totalled \$167.6 billion. Indeed, excepting for the recession year 1982, the business sector's service R.D.P. segment posted steady year to year increases in the value of its economic production, throughout the period under study. Moreover, the business sector's service industry share of Canada's Real Domestic Product increased from less than 40.0% in 1977 to more than 44.0% in 1987. In contrast, Canada's (business sector) transportation industry registered a small decrease in shares relative to the total business sector's service R.D.P. segment, falling slightly from about 11.0 in 1977 to less than 10.0% in 1987. This suggests that Canada's (commercial) transportation sector increased the value of its economic production at a slower rate than did the business sector's service industries in general.

As can also be seen in Figure 7.2.4, the largest share registered by the commercial activities of the transportation sector, relative to the business sector's total service industries R.D.P. segment, occurred in 1979, when it represented almost 12.0% of the total; the smallest share was observed in 1982, when it was about 9.6%. Following the recession of 1982, the transportation sector's share remained relatively stable at about 10.0%.

### **Transportation Industry: Real Domestic Product Segments by Mode, 1987**

Figure 7.2.5 presents the transportation Gross Domestic Product business sector segment, by mode. For the purpose of this analysis, freight transportation modes represent the truck, rail, marine and pipeline industries, while passenger transportation modes consist of air and bus (urban and interurban) service industries. The residual remaining represents about 10.0% of the total, and includes industries such as taxi cabs, and tunnel and bridge operators (less than 1.0% of the total).

### **Secteur des entreprises et secteur hors entreprises: contribution du secteur des transports au PIR, 1987**

Comme l'indique la figure 7.2.3, en 1987, environ 83.0% (\$316.0 milliards) de la valeur totale de la production économique, établie en fonction du PIR, a été générée par le secteur canadien des entreprises, alors que le secteur hors entreprises a représenté moins de 17.0% du total, soit environ \$63.0 milliards. Cependant, tandis que les services commerciaux de transport représentaient environ 5.2% de la contribution au PIR du secteur des entreprises, les services non commerciaux de transport ne représentaient qu'environ 2.3% de la contribution au PIR du secteur hors entreprises.

A noter qu'une large part de la contribution au PIR des activités hors entreprises du secteur des transports allait aux services d'entretien des grandes routes, des ponts et des tunnels (représentant plus de 75.0% du total). Par contre, ces activités ne représentaient qu'une faible part de la contribution au PIR du secteur des entreprises de transport (voir figure 7.2.5). Au nombre des autres activités de transport du secteur hors entreprises, mentionnons les services publics de traversier, ainsi que les services aux ports et aux aéroports.

### **Branche des services du secteur des entreprises: contribution au PIR du secteur des transports, 1977-1987**

La figure 7.2.4 donne la contribution de la branche des services du secteur des entreprises du Canada au produit intérieur réel (total) pour la période 1977-1987. Elle présente la valeur totale de la production économique de cette composante du PIR, ainsi que la contribution du secteur, en pourcentage, au produit intérieur réel. La contribution au PIR du secteur des transports (secteur des entreprises) est établie en termes de la contribution en pourcentage, à la composante PIR, de la branche des services du secteur des entreprises au cours de la même période.

Comme l'indique la figure 7.2.4, la composante PIR de la branche des services du secteur des entreprises du Canada a augmenté environ de moitié (50.2%) entre 1977 (\$111.6 milliards) et 1987 (\$167.6 milliards). En effet, sauf pour l'année de récession de 1982, la contribution au PIR de la branche des services du secteur des entreprises a augmenté d'année en année au niveau de la valeur de la production économique, pendant toute la période à l'étude. Par ailleurs, la contribution de la branche des services de ce secteur au produit intérieur réel a augmenté, passant de moins de 40.0% en 1977 à plus de 44.0% en 1987. Par contre, le secteur canadien des transports (secteur des entreprises) a enregistré une faible baisse de la part par rapport à la contribution au PIR de la branche des services pour l'ensemble du secteur des entreprises (passant d'environ 11.0% en 1977 à moins de 10.0% en 1987). Cela semble indiquer que la valeur de la production économique du secteur des transports (commerciaux) a augmenté plus lentement que celle de la branche des services du secteur des entreprises en général.

Selon la figure 7.2.4, la contribution au PIR des services marchands de transport, par rapport à la part du PIB des branches des services du secteur des entreprises, a été la plus élevée en 1979, alors qu'elle représentait presque 12.0% du total; cette contribution a été la plus basse en 1982, soit d'environ 9.6%. Suivant la récession de 1982, la contribution du secteur des transports est demeurée relativement stable à environ 10.0%.

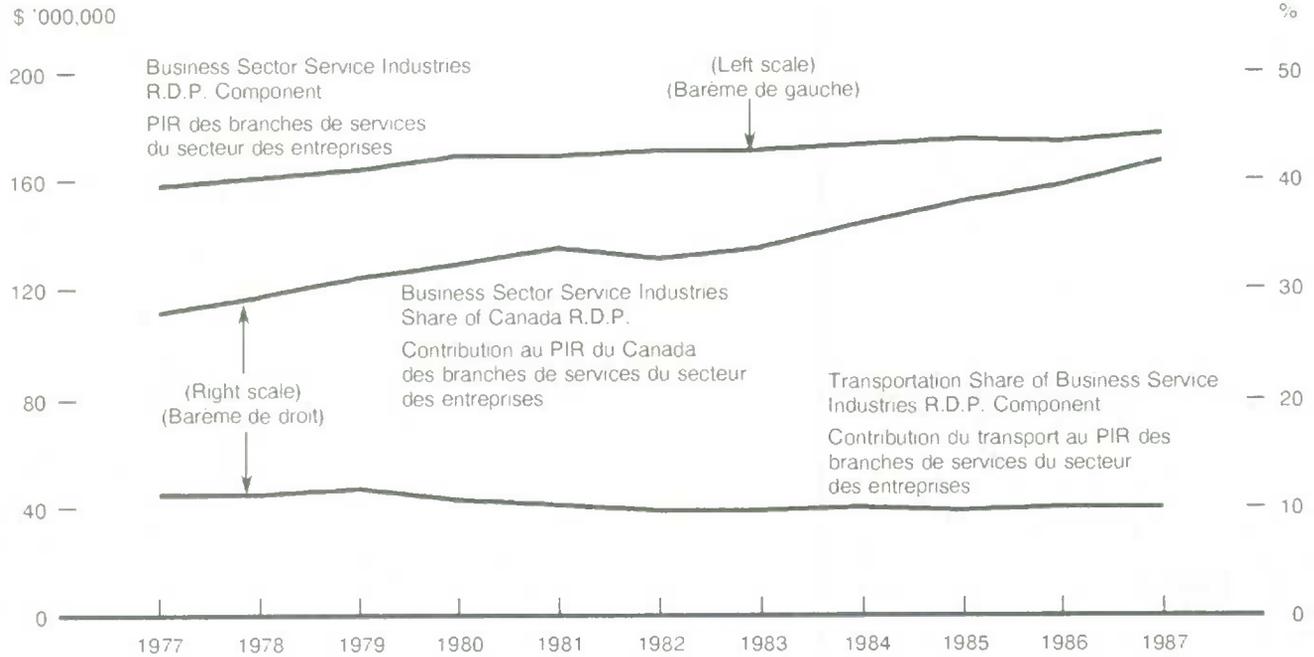
### **Secteur des transports: contribution au produit intérieur réel, selon le mode, 1987**

La figure 7.2.5 présente le produit intérieur brut des activités de transport du secteur des entreprises, selon le mode. Aux fins de l'analyse, les modes de transport des marchandises sont représentés par les services de transport ferroviaire, maritime, par camion et par pipeline, tandis que les modes de transport des voyageurs sont représentés par les services de transport aérien et par autobus (transport urbain et transport interurbain). Les autres services représentent environ 10.0% du total et comprennent des services tels que les taxis et les services d'entretien des tunnels et des ponts (moins de 1% du total).

Figure 7.2.4

**Real Domestic Product Component for Business Sector Service Industries, and Transportation Segment Share, 1977-1987**

**Produit intérieur réel des branches de services du secteur des entreprises et contribution du secteur des transports, 1977-1987**



As can be seen in Figure 7.2.5, freight transportation modes contributed substantially more to the transportation sector's total Real Domestic Product segment, at about 71.0% of the total, than did passenger transportation modes, which accounted for about a fifth of the total, or 19.3%.

While the air mode contributed most substantially to the value of economic production for the passenger transportation industries in 1987, the truck mode dominated freight transportation Real Domestic Product contributions. However, as indicated in Figure 5, at 32%, the economic contributions for the truck mode represented more than twice the 13.9% share registered by the air mode, relative to the total transportation R.D.P.

Indeed, the trucking industry constituted the single most important mode of transportation in terms of its R.D.P. contribution in 1987. In comparison, rail operations contributed about a fifth, or 19.9%, of the transportation sector's total economic value of production, while marine and pipeline modes each registered shares of slightly less than 10.0%. Thus, relative to freight transportation's R.D.P. segment, truck and rail transportation constituted the two most important modes, representing almost three quarters of the total, or about 73.0%. Moreover, at \$8.6 billion in constant \$1981 R.D.P., the economic outputs for these two modes represented well over half the transportation industry's total business sector R.D.P. segment, at about 52.0%.

**Truck versus Rail Transportation: Real Domestic Product Segments, 1977-1987**

Figure 7.2.6 traces the contributions of the truck and rail modes to Canada's Real Domestic Product for the period 1977 to 1987.

Comme l'indique la figure 7.2.5, les modes de transport des marchandises ont contribué beaucoup plus au produit intérieur réel total du secteur des transports (environ 71.0% du total) que les modes de transport des voyageurs (le cinquième du total ou 19.3%).

En 1987, le transport aérien a contribué le plus à la valeur de la production économique des entreprises de transport de voyageurs; le camionnage, pour sa part, a le plus contribué au produit intérieur réel du secteur des transports des marchandises. Cependant, comme l'indique la figure 5, la contribution (32.0%) à la production économique du secteur du camionnage a été plus du double de la contribution du transport aérien (13.9%), par rapport aux contributions totales au PIR du secteur des transports.

En effet, en 1987, le secteur du camionnage a occupé la première place en termes de sa contribution au PIR. En comparaison, le transport ferroviaire a représenté environ le cinquième (19.9%) de la valeur totale de la production économique du secteur des transports, tandis que les services de transport par voie maritime et par pipelines ont représenté chacun un peu moins de 10.0%. Par rapport à la composante PIR des entreprises de transport des marchandises, les entreprises de transport par camions et par trains ont occupé les deux premières places, représentant presque les trois quarts du total ou environ 73.0%. En outre, la production économique de ces deux modes de transport, établie à \$8.6 milliards en dollars constants de 1981 (PIR), a représenté plus de la moitié de la contribution au PIR des activités de transport de l'ensemble du secteur des entreprises, ou environ 52.0%.

**Transport routier et transport ferroviaire: contribution au produit intérieur réel, 1977-1987**

La figure 7.2.6 donne la contribution du transport routier et du transport ferroviaire au produit intérieur réel du Canada pour la période 1977-1987.

Figure 7.2.5

Transportation Real Domestic Product Segment, Percentage Share by Mode - Business Sector, 1987  
 Produit intérieur réel du secteur des transports, contribution en pourcentage selon le mode - Secteur des entreprises, 1987

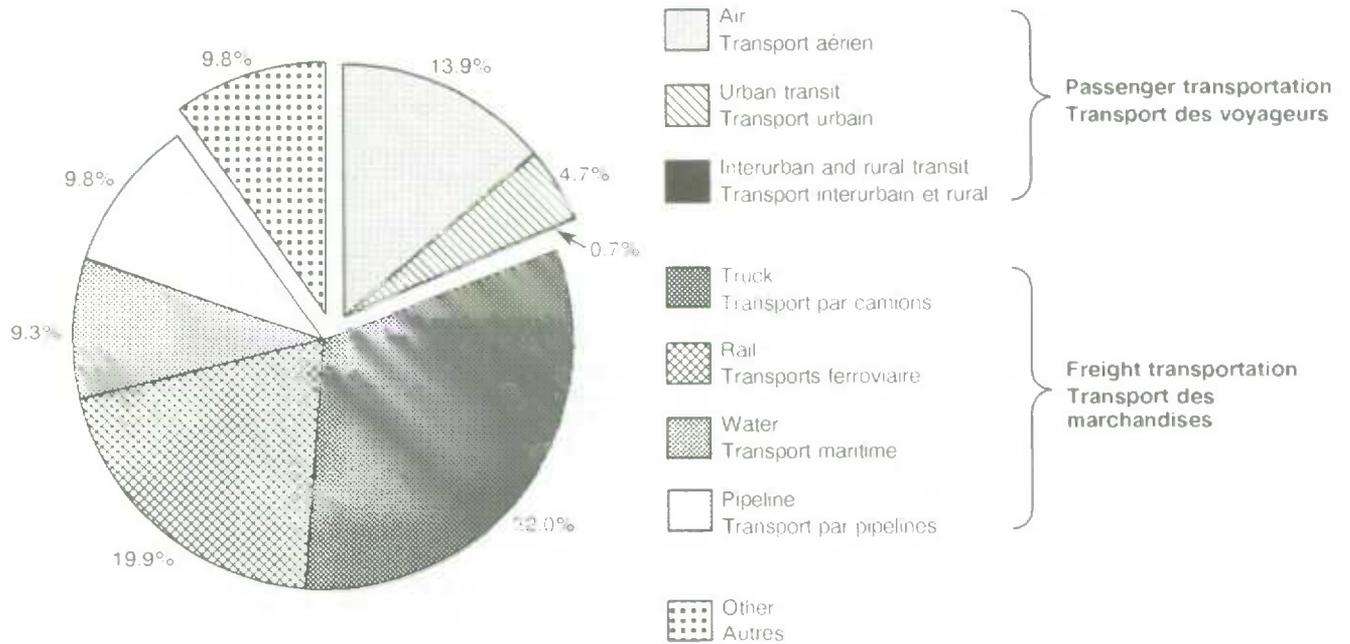
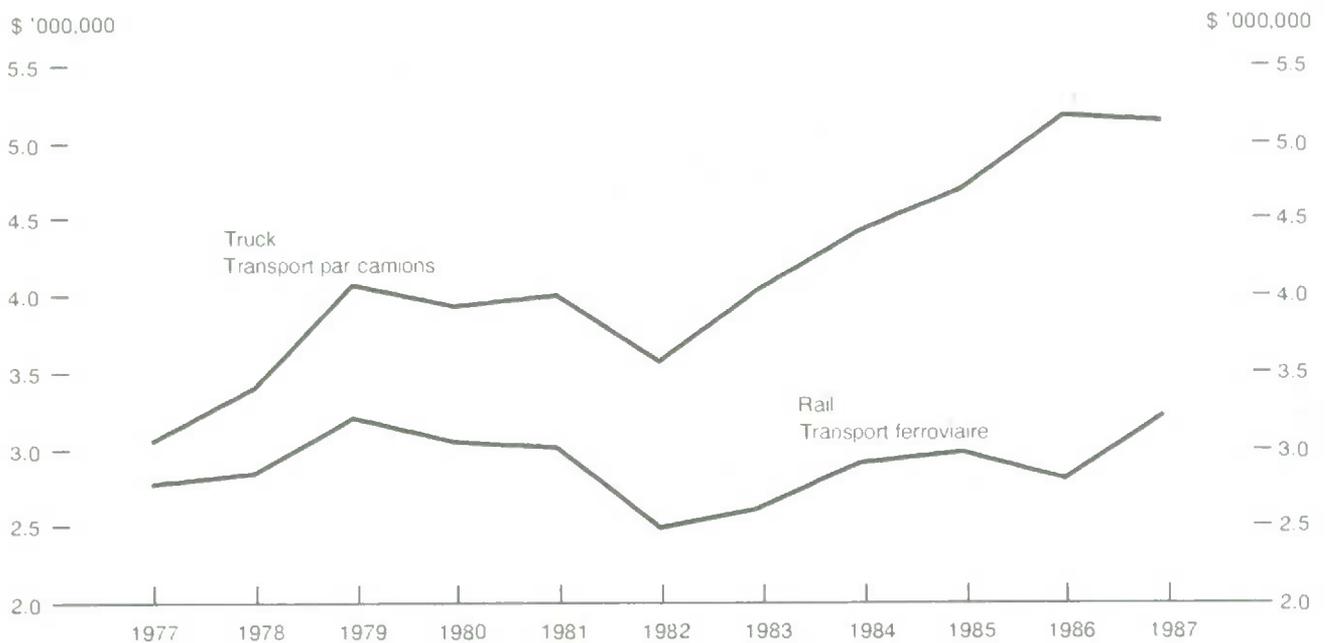


Figure 7.2.6

Real Domestic Product Segments for Truck versus Rail Modes - Business Sector, 1977-1987  
 Produit intérieur réel, transport par camions et transport ferroviaire - Secteur des entreprises, 1977-1987



As indicated, the truck mode registered consistently higher levels of economic production between 1977 and 1987 than did the rail transportation mode. Moreover, the gap between the R.D.P. segments for these two modes widened significantly during this period. Indeed, while the truck R.D.P. segment stood only about 11.0% higher than did rail transportation in 1977, at about \$3.0 billion, by 1987 the truck industry contributed almost 60.0% more to the Real Domestic Product than did the rail mode, at about \$5.1 billion. In terms of percentage share contributions to the transportation sector's total commercial R.D.P. segment, the truck mode also registered substantial increases during this period. Although not shown in Figure 7.2.6, it is noted that truck transportation's share of the total rose from less than 22.0% in 1977, to more than 29.0% in 1987; in contrast, the rail mode experienced an overall decrease, falling from a share of almost 20.0% of the total in 1977, to about 18.0% in 1987.

Since the recession in 1982, economic production by the rail industry grew at a significantly slower rate than did the trucking industry, which registered substantial growth in economic production. However, as indicated in Figure 7.2.6, the strength of the truck R.D.P. growth rate diminished in intensity between 1983 and 1985 (i.e. almost 14.0% growth in year to year R.D.P. in 1983, compared to about 6.0% in 1985). Between 1985 and 1986, however, truck R.D.P. grew by about 10.0%, although in 1987 economic growth decreased slightly by about 1% over 1986.

#### **SIMPLE 'NORMAL' LINEAR REGRESSION ANALYSIS: FOR-HIRE TRUCKING FREIGHT TRANSPORTATION ACTIVITIES VERSUS CANADA'S REAL DOMESTIC PRODUCT, 1977-1987**

##### **Introduction**

As was mentioned earlier, the demand for transportation services depends ultimately on the economic performance of a number of industries relying on such services for the production and distribution of their operating outputs. As such, the service activities of Canada's transportation sector constitute a derived demand. In addition, this industrial sector is highly affected by external factors affecting the economy, such as droughts or recessions. In the analysis that follows, this premise is examined with focus on the activities of Canada's for-hire trucking industry.

The analysis investigates the correlation, or relationship, between freight tonnage transported by the for-hire trucking industry and Canada's Real Domestic Product (excluding the transportation segment) over the reference period 1977 to 1987. The relationship between these two (operating versus economic) indicators is measured by way of a 'normal' linear regression - a statistical tool widely used to assess the level of correlation, or the relationship, between data variables.

##### **Regression Assumption**

Regression models comprise response (or dependent) variables and independent variables. In terms of the hypothetical relationship under study, it can be reasoned or deduced that transportation operations constitute a 'response' activity, dependent on and varying with Canada's economic performance. Hence, for this particular analysis, Canada's Real Domestic Product between 1977 and 1987 is taken to represent an 'independent' variable, with freight tonnage transported by the for-hire trucking industry constituting a 'dependent' or 'response' variable.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le niveau de production économique du transport routier a toujours été plus élevé que celui du transport ferroviaire entre 1977 et 1987. De plus, l'écart entre la contribution au PIR de ces deux modes de transport s'est considérablement élargi au cours de cette période. En effet, alors que le PIR du secteur du camionnage ne s'élevait qu'à 11.0% de plus que celui du transport ferroviaire en 1977 (environ \$3.0 milliards), en 1987, le secteur du camionnage a contribué presque 60.0% de plus (environ \$5.1 milliards) au produit intérieur réel que le transport ferroviaire. Au niveau de la contribution en pourcentage au PIR de l'ensemble des activités commerciales du secteur des transports, le secteur du camionnage a également enregistré des hausses importantes au cours de cette période. Bien qu'elle n'apparaisse pas à la figure 7.2.6, la part du secteur du camionnage, par rapport aux contributions totales, a augmenté, passant de moins de 22.0% en 1977 à plus de 29.0% en 1987. Par contre, dans l'ensemble, le transport ferroviaire a subi une baisse, passant de presque 20.0% du total en 1977 à environ 18.0% en 1987.

Depuis la récession de 1982, la production économique du secteur du transport ferroviaire a augmenté beaucoup moins rapidement que celle du secteur du camionnage qui a vu sa production économique augmenter considérablement. Cependant, comme l'indique la figure 7.2.6, le taux de croissance du PIR du secteur du camionnage a diminué d'intensité entre 1983 et 1985 (c.-à-d. un taux de croissance de presque 14.0% du PIR en 1983 par rapport à environ 6.0% en 1985). Entre 1985 et 1986, le PIR du secteur du camionnage a augmenté d'environ 10.0%, bien que le taux de croissance économique ait subi une légère baisse d'environ 1% entre 1986 et 1987.

#### **ANALYSE DE LA FONCTION DE REGRESSION LINEAIRE SIMPLE "NORMALE" SECTEUR DU TRANSPORT DES MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI ET PRODUIT INTERIEUR REEL DU CANADA, 1977-1987**

##### **Introduction**

Comme nous l'avons déjà dit, la demande de services de transport dépend finalement de la performance économique d'un certain nombre de secteurs qui comptent sur de tels services pour créer et distribuer leurs produits. Dans cette optique, les activités de services du secteur des transports du Canada reposent sur une demande dérivée. En outre, ce secteur est fortement touché par des facteurs externes qui influent sur l'économie tels que la sécheresse ou la récession. Dans l'analyse qui suit, on examinera cette prémisse et plus particulièrement les activités du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui.

L'analyse porte sur la corrélation ou la relation qui existe entre le nombre de tonnes transportées par le secteur du camionnage pour compte d'autrui et le produit intérieur réel du Canada (à l'exclusion de la composante des transports) au cours de la période de référence 1977-1987. La relation entre ces deux indicateurs (économique et d'exploitation) se mesure par la fonction de régression linéaire "normale" - un outil statistique largement utilisé qui permet de déterminer le niveau de corrélation ou la relation entre les variables.

##### **Hypothèse de la régression**

Le modèle de régression comprend des variables dépendantes et des variables indépendantes. En termes de la présente étude d'une relation hypothétique, on peut conclure que le secteur des transports est un secteur "dépendant", en ce sens que sa stabilité est fonction de la performance économique du Canada. Aux fins de la présente analyse, le produit intérieur réel du Canada entre 1977 et 1987 représente donc une variable "indépendante", le nombre de tonnes transportées par le secteur du camionnage pour compte d'autrui représentant une variable "dépendante".

## Methodology

One of the first steps in the construction of linear regressions consists of creating a grid of data points, representing the intersection of variable observations relative to their axis of measure. In the context of this analysis, the grid is two dimensional, with freight tonnage scaled along the vertical axis (y) and Real Domestic Product values calibrated along the horizontal axis (x). Hence, for any given year, tonnage and R.D.P. values define a specific point in the grid defined by these two axes.

Therefore, by plotting the intersections of these points for predefined vectors of observations - in this case, tonnage and R.D.P. value vectors over the timeframe 1977 to 1987 - it becomes possible to assess if any relationships exist in the 'behaviour' or pattern of these variable observations. One possible method of representing this relationship can be attained by tracing a straight line through these observations, in such a way as to minimize the deviation between these points and the regression line created. The magnitude of deviations is assessed by taking the square of the distance between observed points and the regression line. Hence, the best suited line is constructed by minimizing these deviations (often referred to as residual errors) over the entire vectors of observation (i.e. Least Square Estimates).

This regression line can be expressed mathematically in the form:

$$y_i = a + bx_i + e_i, \quad \text{for } i = 1 \dots n \\ \text{(i.e. } i = 1977 \text{ to } 1987)$$

where,

y = response variable (i.e. freight tonnage)  
x = independent variable (i.e. R.D.P. value)  
and  
a = intercept of the regression line  
b = slope of the line (or unit increase in y)  
e = residual error (deviation)

As can be noted, the regression model defines the response variable, in this case freight tonnage moved, in terms of the independent R.D.P. value variable.

Thus it can be deduced that if the model defines a close fitted relationship (i.e. small residual errors) it could be exploited to make projections about the response variable, in light of information about the independent variable. It is noted that should the response vector (or, alternatively the residual error vector) be normally distributed, the theory of normal linear regressions could be applied to the model to infer statistically valid results<sup>1</sup>.

However, in the study at hand, there were no 'tests of fit' (e.g. Chi-Square) applied to this observation vector. Nevertheless, produced results can be used to provide a general indication of the magnitude of response, or level of sensitivity in the response variable (i.e. tonnage) to changes in the independent variable (i.e. R.D.P. value). The ultimate precision of these estimates is dependent on the fit of the regression model itself.

## Findings

Figure 7.2.7 shows the intersection of these observations for tonnage and R.D.P. value and traces the (Least Square Estimate) regression line through these data points. It can be noticed that the deviations between the observations and the regression line are reasonably small for any given year, and do not reveal any serious outliers, suggesting a 'good fit' for the model proposed. In fact, calculation of residual error sum of squares only represented about 7.0% of the total sum of squares, while statistical contributions to the fit of the model by the R.D.P. values was almost 93.0%.

## Methodes

Pour établir une régression linéaire, il faut au départ créer une grille de points qui sont l'intersection des diverses observations par rapport à leur axe de mesure. Dans le cadre de la présente analyse, la grille est bidimensionnelle, le tonnage étant mesuré sur l'axe vertical (y) et la valeur du produit intérieur réel, sur l'axe horizontal (x). Ainsi, pour une année donnée, aux valeurs du tonnage et du PIR correspond un point précis de la grille formé par ces axes.

Par conséquent, en traçant les points d'intersection des vecteurs des observations prédéterminés - dans ce cas, les vecteurs des valeurs du tonnage et du PIR pour la période 1977-1987 - il est possible de déterminer s'il existe une relation entre le "comportement" ou la tendance de ces diverses observations. L'un des moyens d'illustrer cette relation est de lier les diverses observations par une ligne droite, de façon à minimiser l'écart entre ces points et la droite de régression tracée. On obtient la grandeur de l'écart en prenant le carré de la distance qui existe entre les points observés et la ligne de régression. Ainsi, la droite de meilleur ajustement est obtenue en minimisant ces écarts (que l'on nomme souvent erreurs résiduelles) pour l'ensemble des vecteurs des observations (c.-à-d. les estimations des moindres carrés).

La formule mathématique de cette droite de régression est la suivante:

$$Y_i = a + bx_i + e_i, \quad \text{pour } i = 1 \dots n \\ \text{( } i = 1977-1987)$$

où:

y = variable dépendante (le tonnage)  
x = variable indépendante (le PIR)  
et  
a = coordonnée à l'origine de la droite de régression  
b = pente de la droite (ou augmentation unitaire de y)  
e = erreur résiduelle (écart)

Comme on peut le constater, le modèle de régression détermine la variable dépendante, dans ce cas le nombre de tonnes transportées, en termes de la variable indépendante qu'est le PIR.

On peut donc en déduire que si le modèle établit une relation étroite (des erreurs résiduelles minimales), on pourrait l'utiliser pour obtenir des projections pour la variable dépendante, à la lumière des renseignements sur la variable indépendante. A noter que si le vecteur de la variable dépendante (ou le vecteur des erreurs résiduelles) suit une distribution normale, la théorie de la régression linéaire normale pourrait être appliquée au modèle afin d'obtenir des résultats statistiquement valables<sup>1</sup>.

Cependant, dans le cadre de la présente étude, aucun "test de validité de l'ajustement" (par exemple, Chi carré) n'est appliqué au vecteur des observations. Néanmoins, les résultats produits peuvent fournir un aperçu général de l'ampleur de la dépendance, ou du niveau de sensibilité de la variable dépendante (c.-à-d. le tonnage), à la variation de la variable indépendante (PIR). La précision absolue de ces estimations dépend du degré d'ajustement du modèle de régression lui-même.

## Resultats

A la figure 7.2.7, on peut observer les points d'intersection des observations du tonnage et du PIR, ainsi que la droite de régression (moindres carrés) tracée par ces points. On peut remarquer que les écarts entre les observations et la droite de régression sont assez faibles pour une année donnée et ne laissent voir aucune valeur aberrante, ce qui suppose "un ajustement précis" pour le modèle proposé. En fait, la somme des carrés des erreurs résiduelles ne représentait qu'environ 7.0% de la somme totale des carrés, alors que la contribution des valeurs du PIR à l'ajustement du modèle représentait presque 93.0%.

The results clearly indicate that, relative to the period 1977 and 1987, there was a strong correlation between freight tonnage transported by the for-hire trucking industry and the global economy at large. Moreover, the slope of the regression line suggests that the level of transportation activity was positively correlated with growth in the performance of the economy. That is, higher tonnage levels were associated with higher values in Canada's Real Domestic Product between 1977 and 1987; conversely, periods of low activity in the for-hire trucking sector were accompanied by lower values in Canada's global economic production.

It is noted here that by using the 'Real' as opposed to Gross Domestic Product changes in the value of Canada's economic production are deflated to remove the inflation factor from the estimates, and gives strength to the hypothesis under study.

Les résultats montrent clairement que pour la période 1977-1987, il y avait une étroite relation entre le nombre de tonnes transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et la situation économique dans son ensemble. En outre, la pente de la droite de régression semble indiquer que le niveau des activités de transport était corrélé positivement avec la croissance de la performance économique. Ainsi, l'augmentation du tonnage était associée à la hausse du produit intérieur réel entre 1977 et 1987; inversement, toute période de ralentissement des activités de camionnage pour compte d'autrui survenait en même temps qu'une baisse de la production économique globale du Canada.

A noter qu'en utilisant le produit intérieur "réel" plutôt que le produit intérieur brut, les variations de la valeur de la production économique canadienne sont déflatées; les estimations sont ainsi corrigées de l'inflation et l'hypothèse présentée ici s'en trouve renforcée.

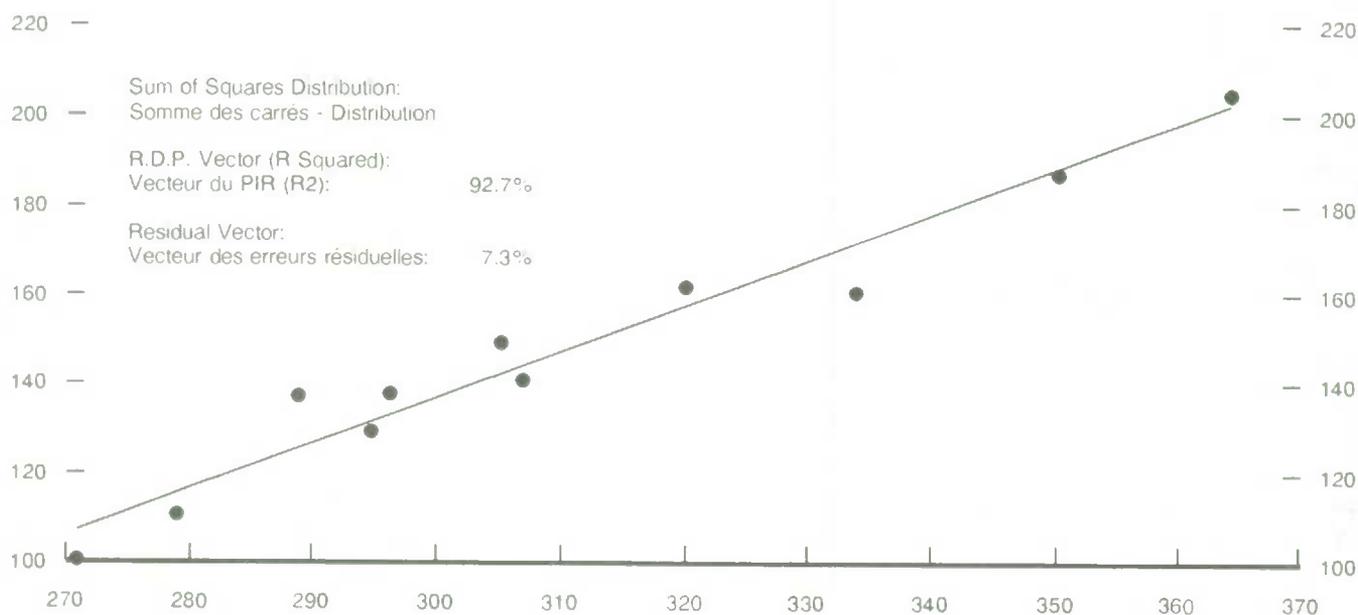
<sup>1</sup> Moreover, if the probability function for the dependent vector is normal, the Least Square parameter estimates are identical to what is termed Maximum Likelihood estimates - i.e. the most plausible estimates for the observation vector (i.e.  $N(u, \sigma^2)$ )

<sup>1</sup> Si la fonction de probabilité du vecteur dépendant est normale, les estimations des moindres carrés sont identiques à ce qu'on appelle les estimations du maximum de vraisemblance - c.-à-d. les estimations les plus vraisemblables du vecteur des observations ( $N(u, \sigma^2)$ )

Figure 7.2.7

**Simple "Normal" Linear Regression; For-hire Trucking Freight Tonnage versus Canada's Real Domestic Product, 1977-1987**

**Régression linéaire "normale" simple; tonnage du secteur du camionnage pour compte autrui et produit intérieur réel du Canada, 1977-1987**



## Future Considerations

A more in-depth analysis on the reliance of specific industries on for-hire trucking services could yield a slightly modified approach in the application of the regression model under study. A different perspective on the relationship between trucking activities and economic factors could thus be attained, by considering only industries which rely mostly on truck transportation services to produce or distribute their goods. This reliance could be ascertained, on an a priori basis, by examining the type of freight transported by for-hire trucking firms. Hence, it would be possible to regress truck transportation tonnage on the Real Domestic Product segment of these particular industries solely. This could, in theory, improve the fit of the regression model and yield meaningful results pertaining to the sensitivity of for-hire truck transportation to the economic performance of these more relevant industries.

Another alternate application would involve regressing for-hire trucking tonnage on industry groups, categorized according to the 'degree' of reliance on trucking services. With such refinements to the model equation, a **multiple** linear regression could be performed to ascertain the relative correlation of for-hire trucking services to these different industry groups. Moreover, by orthogonalizing the independent R.D.P. vectors (through a transformation algorithm), it would be possible to derive mutually exclusive sums of squares for the selected industry groups. Thus, depending on the 'goodness of fit' of the model, the comparative sensitivity of for-hire trucking activities, relative to these different industry groups, could be assessed.

## Questions a etudier

Une analyse plus approfondie de la dépendance de certains secteurs face aux services de camionnage pour compte d'autrui permettrait d'obtenir une approche d'application légèrement modifiée du modèle de régression à l'étude. Il serait possible de voir un autre aspect de la relation entre les activités de camionnage et les facteurs économiques en n'examinant que les entreprises qui dépendent le plus des services de transport routier pour créer et distribuer leurs produits. Un examen du type de marchandises transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui permettrait d'évaluer, a priori, cette dépendance. Ainsi, il serait possible d'établir le lien entre le nombre de tonnes transportées par le secteur du camionnage et le produit intérieur réel de ces entreprises seules. Cela permettrait en principe d'obtenir un meilleur ajustement du modèle de régression, ainsi que de meilleurs résultats sur la sensibilité du secteur du camionnage pour compte d'autrui à la performance économique de ces entreprises.

Une autre méthode consisterait à faire la régression du tonnage des entreprises de camionnage pour compte d'autrui sur les groupes de secteurs, en classant ces derniers selon leur "degré" d'indépendance face aux services de camionnage. Avec une équation aussi précise, une régression linéaire **multiple** pourrait servir à évaluer la corrélation relative des entreprises de camionnage pour compte d'autrui et de ces différents groupes de secteurs. En outre, par une projection orthogonale des vecteurs PIR indépendants (par un algorithme de transformation), il serait possible d'obtenir des sommes des carrés s'excluant mutuellement pour les groupes de secteurs choisis. Donc, selon "le degré d'ajustement" du modèle, on pourrait mesurer la sensibilité relative des services de camionnage pour compte d'autrui à ces différents groupes de secteurs.

## AN IMPLICIT PRICE INDEX FOR FOR-HIRE TRUCKING TRANSPORTATION IN CANADA, 1981-1986

### Introduction

The price of industrial outputs, whether they consist of goods produced or services rendered, often experience marked changes over time. Price indices are used extensively to monitor such changes and are instrumental to the provision of accurate and reliable estimates on the magnitude of price shifts over time.

Thus, this study takes focus on a newly developed 'implicit price index' for for-hire trucking transportation in Canada. It is stressed, first and foremost, that the analysis contained in this section reflects the work of the Input-Output Division of Statistics Canada, which should be credited for having conceived, designed and developed the transportation index presented in this study. Implementation of the implicit price index and its application to empirical trucking statistics were also performed by the Input-Output Division<sup>1</sup>.

It is also emphasized that results contained in this analysis are preliminary, experimental in nature, and should be treated accordingly. Finally, it is noted that the indices produced do not reflect changes in the price of private trucking activities, and relate solely to the domestic segment of the for-hire trucking sector.

### Objective

The principal objective of this study is to introduce this recently developed 'implicit price index' in terms of its conceptual, as well as technical, framework. In addition, it looks at some of the underlying assumptions behind the price model and contains some informal discussions on the reliability and precision of produced estimates. The study also provides a glance at some preliminary findings as they relate to the application of the index to empirical data, derived from divisional trucking survey results. Finally, the study extends to possible future application of the index, for specific domains of interest.

### Source of Information and Universe Coverage

Data used to calculate the implicit price index were derived from the For-hire Trucking Survey of Statistics Canada. The survey collects information based on a two stage sampling design. In the first stage sample, carriers are stratified according to revenue class, type of operation and province of domicile. In the second stage, systematic sampling of shipping documents is performed; results are later post stratified by region of operation. Principal data elements collected include origin/destination, weight, commodity and revenue generated. Universe coverage extends to the activities of for-hire motor carriers of freight earning \$350,000 or more from domestic intercity trucking operations (ie. Class I and II carriers).

For more information on the coverage and methodology of the 'For-hire Trucking Survey' readers are advised to refer to the section 'Methods, Data Quality and Limitations' presented at the end of this publication.

<sup>1</sup> Special acknowledgements are extended to Mr. Jean-Marie Ferland, author of the paper 'A Price Index for Truck Transport in the Canadian Input-Output Accounts', for his noteworthy contributions to this implicit price index.

## UN INDICE IMPLICITE DES PRIX POUR LE SECTEUR DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI AU CANADA, 1981-1986

### Introduction

Les prix des produits industriels, qu'il s'agisse de biens ou de services, subissent souvent des variations marquées. Les indices de prix sont largement utilisés pour surveiller de telles variations et permettent d'obtenir des estimations précises et fiables sur l'importance des variations de prix dans le temps.

La présente étude porte donc sur un nouvel "indice implicite des prix" pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Soulignons, au départ, que l'analyse contenue dans la présente section résulte des travaux de la Division des entrées-sorties de Statistique Canada à laquelle reviennent la conception et l'élaboration de l'indice des prix du camionnage présenté dans le présent rapport. C'est à cette Division<sup>1</sup> que reviennent la mise en pratique de l'indice implicite des prix et son application aux statistiques empiriques du camionnage.

A noter également que les résultats de la présente analyse sont provisoires, de nature expérimentale et doivent être interprétés en conséquence. Enfin, les indices établis ne tiennent pas compte des variations dans les prix des activités de camionnage pour compte propre et touchent uniquement les activités intérieures du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

### Objectif

Le principal objectif de la présente étude est de présenter "l'indice implicite des prix" récemment établi, en fonction de son cadre conceptuel et technique. En outre, le rapport contient certaines des hypothèses fondamentales qui sous-tendent le modèle de prix et contient des discussions officieuses sur la fiabilité et l'exactitude des estimations obtenues. Le rapport donne également un aperçu des résultats provisoires concernant l'application de l'indice aux données empiriques qui proviennent des enquêtes sur le camionnage que mène la Division. Enfin, on examine l'application ultérieure de l'indice à des domaines précis.

### Source d'information et univers

Les données permettant de calculer l'indice implicite des prix proviennent de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui de Statistique Canada. Les données sont recueillies selon un plan d'échantillonnage à deux degrés. Au premier degré, les transporteurs sont stratifiés selon la catégorie de recettes, le type d'exploitation et la province de domicile. Au deuxième degré, on choisit systématiquement un échantillon de documents d'expédition; les résultats sont ensuite stratifiés a posteriori selon la région d'exploitation. Les données principales portent notamment sur l'origine et la destination, le poids, les marchandises et les recettes. L'univers s'étend aux activités des transporteurs de marchandises pour compte d'autrui qui génèrent \$350,000 ou plus de leurs activités de transport interurbain intérieur (c.-à-d. les transporteurs des catégories I et II).

Les lecteurs qui désirent obtenir plus de renseignements sur le champ d'observation et les méthodes de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui sont priés de consulter la partie "Méthodes, qualité et limites des données" qui se trouve à la fin de la présente publication.

<sup>1</sup> Nous tenons à remercier tout spécialement M. Jean-Marie Ferland, auteur du document intitulé "Indice des prix du camionnage dans le contexte des comptes d'entrées-sorties de l'économie canadienne", pour sa précieuse contribution à l'établissement de l'indice implicite des prix.

## Design and Conceptual Framework

Conceptually, the design of the proposed implicit price index is of the Paasche type and can be expressed in the form:

$$\text{Paasche price index} = \frac{\sum P_n Q_n}{\sum P_o Q_n}$$

Where

P = Price  
Q = Quantity  
o = base year  
n = current year

As can be noted, the expression  $\sum P_n Q_n$  simply consists of the summation of the products of:

- the Quantity provided during a given year - 'n' and
- the current Price per unit of Quantity during that given year.

In other words, it represents the total value of production registered over a given reference period (years 1, 2 ... n), expressed in current prices.

The denominator of the Paasche index -  $\sum P_o Q_n$  - represents a base-weight expression, known as a Laspeyres "Quantum". This, incidentally, is the type of aggregates constructed by the Input-Output Division to tabulate constant price values over predefined periods of time. Hence, the above Laspeyres type Quantum defines the value of the 'Quantities' observed over the specified period, in terms of the 'Prices' of a selected base year 'o'.

Therefore, the ratio expressed by the Paasche index reflects changes in values over time, relative to a base year rate. For interpretation purposes it is worth stressing here that since the associated quantities considered are identical for prices expressed in constant versus current dollars, the index reflects changes in actual 'Price' levels relative to these observed 'Quantities'. Moreover, the model takes into consideration activity levels during the overall reference period.

In the context of for-hire truck transportation, the 'Price' and 'Quantity' variables can be taken to represent the freight rate (P) associated with moving a unit weight (Q) for a specific commodity. However, as the haul distance is also crucial in determining commodity freight rates, the 'Quantity' variable is defined as a function of both unit weight and distance, or specifically, in terms of tonne-kilometre i.e. - the carriage of one tonne of freight over a one kilometre distance.

In the absence of available freight rate data, an alternative 'Price' variable was defined. For this purpose, revenue generated per tonne-kilometre was used as a proxy to simulate changes in commodity freight rates - hence the term "implicit" price index. Consequently, any results derived from the proposed model are based on the assumption that changes in freight rate are reflected in changes in the revenue per tonne-kilometre. Readers are advised to refer to the section 'Reliability, Precision and Underlying Assumptions' for further discussion on this topic.

It follows from above, that in the proposed model the expression  $P_i Q_i$  for  $i = 0, \dots, n$ , reflects [Revenue per Tonne-kilometre] x [Tonne-kilometres] or simply, total revenues, as expressed in constant ('o') dollars or current ('n') dollars.

## Cadre conceptuel et technique

Au niveau conceptuel, l'indice implicite des prix proposé est de type Paasche et se calcule comme suit:

$$\text{Indice des prix de Paasche} = \frac{\sum P_n Q_n}{\sum P_o Q_n}$$

Où

P = Prix  
Q = Quantité  
o = année de base  
n = année courante

Comme on peut le constater, la formule  $\sum P_n Q_n$  est simplement la somme des éléments suivants:

- les quantités enregistrées au cours d'une année donnée - "n" et
- le prix unitaire courant au cours de l'année donnée.

En d'autres mots, il s'agit de la valeur totale de la production enregistrée au cours d'une période de référence donnée (années 1, 2 ... n), exprimée en prix courants.

Le dénominateur de l'indice de Paasche -  $\sum P_o Q_n$  - est une formule à pondération de base appelée indice de Laspeyres des "quantités". Incidemment, c'est le type d'agregats construits par la Division des entrées-sorties pour calculer les valeurs en prix constants au cours d'une période prédéterminée. Partant, l'indice des quantités de Laspeyres détermine la valeur des "quantités" enregistrées au cours de la période donnée, en termes des "prix" d'une année de base donnée "o".

Par conséquent, le ratio exprimé par l'indice de Paasche traduit la variation des valeurs dans le temps, en fonction du taux d'une année de base. Aux fins d'interprétation, il faut mentionner que les quantités associées observées sont les mêmes pour les prix exprimés en dollars constants et en dollars courants et que l'indice tient compte des changements des "prix" réels associés aux "quantités" observées. En outre, le modèle tient compte du niveau d'activité pour l'ensemble de la période de référence.

En ce qui a trait au camionnage pour compte d'autrui, on peut se servir des variables "prix" et "quantités" pour exprimer les tarifs-marchandises (P) associés au transport d'une unité de poids (Q) d'une marchandise donnée. Cependant, comme la distance joue un rôle essentiel dans l'établissement des tarifs-marchandises, la variable "quantités" est définie à la fois en fonction du poids unitaire et de la distance ou, plus particulièrement, en termes de tonne-kilometre (c.-à-d. le transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilometre).

En l'absence de données sur les tarifs-marchandises, une autre variable "prix" a été définie. A cette fin, les recettes par tonne-kilometre ont servi à approximer les variations au niveau des tarifs-marchandises - partant, l'expression indice "implicite" des prix. Les résultats provenant du modèle proposé sont donc fondés sur l'hypothèse selon laquelle aux variations des tarifs-marchandises correspondent des variations des recettes par tonne-kilometre. Les lecteurs sont priés de consulter la section "Fiabilité, exactitude et hypothèses fondamentales" pour plus de renseignements.

Selon ce qui précède, l'expression  $P_i Q_i$  pour  $i = 0, \dots, n$ , du modèle proposé correspond aux [Recettes par tonne-kilometre] x [Tonnes-kilometres] ou simplement aux recettes totales exprimées en dollars constants ("o") ou en dollars courants ("n").

## Advantages of Selected Price Definition

It is emphasized at this point, that the ultimate objective of this index is to measure the actual price of transportation services. It is therefore brought to the reader's attention that carrier revenue per tonne-kilometre not only includes payments received from the shipper for services rendered, but could also contain a proportion of subsidy assistance. Thus, it can be deduced that carrier revenue reflects, in this sense, more accurately the actual price of transportation services than would published freight rates, per se, which might not reflect this change in "absolute" price structure (i.e. including subsidies). This is likely to be a consideration when measuring price changes for a highly subsidized sector.

Furthermore, the level of regulations applied to freight rates could also result in some loss of precision when measuring price of transportation services. More specifically, indexes based on freight rates would mostly reflect horizontal increases, as allowed or prescribed by a regulatory agency. These prices would not take into consideration any rebates or special rates resulting from confidential contracts between carrier and shipper. Hence, from this perspective carrier revenue per tonne-kilometre also allows for more precise measurements of transportation prices than would freight rates.

Finally, other characteristics of transportation services may yet bring distortions to produced price estimates. For example, transit speed, service reliability and cargo loss/damage may not be adequately reflected by published freight rates. However, as total revenue for service rendered would likely reflect contractual arrangements between shipper and carrier, relative to the above, it appears that estimates based on revenue per tonne-kilometre would inherently take these factors into considerations and reflect more accurately the overall price of transportation services.

## Methodology

For the purpose of the implicit price index, commodities are aggregated into a 'modified' code structure, corresponding roughly to the two digit level Standard Commodity Classification (S.C.C.) divisions. To improve the quality of the estimates, commodity information is stratified according to three distinct distance blocks (i.e. 0-159 km; 160-964 km; and 965+ km) based on the distance entries of shipment records. This is done to take into consideration the effect of haul length on rate charges<sup>1</sup>.

To derive the implicit price index for each commodity divisions, the sum of current dollar revenues generated during the reference period 1981-1986 is divided by the sum of constant dollar revenues, relative to the tonne-kilometre outputs observed in each of the three distance blocks.

Haul length specific index estimates can, of course, be produced by applying this same methodology within individual distance blocks, or strata. Similarly, higher commodity aggregate estimates, at the section level for example, can be derived by applying the index to the sum of all divisions within a given commodity section.

## Preliminary Findings

Figure 7.3.1 depicts the Implicit Trucking Price Index (I.T.P.I.) estimates for the period 1981-1986 and compares it to an Industrial Price Index for all modes of transportation (T.P.I.) and the Consumer Price Index (C.P.I.).

<sup>1</sup> Refer to 'Reliability, Precision and Underlying Assumptions'.

## Avantages de la définition de prix sélectionnés

Nous rappelons que l'indice doit servir principalement à déterminer le prix réel des services de transport. Il est important de savoir que les recettes du transporteur par tonne-kilomètre comprennent non seulement les paiements reçus de l'expéditeur pour les services obtenus, mais peut-être également une partie des subventions. Donc, on peut en conclure que les recettes du transporteur traduisent, en ce sens, plus précisément le prix réel des services de transport que les tarifs-marchandises annoncés qui peuvent ne pas tenir compte des variations de la structure des prix "absolus" (c.-à-d. les subventions). Ce facteur doit être pris en compte lorsqu'on étudie les variations des prix dans un secteur hautement subventionné.

Par ailleurs, le niveau de réglementation appliquée aux tarifs-marchandises pourrait avoir pour effet de rendre la détermination des prix des services de transport moins précise. Plus particulièrement, les indices des tarifs-marchandises traduirait plus souvent des augmentations horizontales autorisées ou recommandées par un organisme de réglementation. Ces prix ne tiendraient pas compte de rabais ou de tarifs spéciaux résultant de contrats confidentiels entre le transporteur et l'expéditeur. Dans ce contexte, les recettes par tonne-kilomètre, contrairement aux tarifs-marchandises, permettent de déterminer plus précisément les prix des services de transport.

Enfin, d'autres caractéristiques des services de transport peuvent fausser les estimations de prix obtenues. Ainsi, les tarifs-marchandises annoncés peuvent ne pas traduire exactement la vitesse commerciale, la fiabilité du service et les pertes ou les dommages associés aux marchandises. Cependant, comme les recettes totales provenant des services rendus tiendraient probablement compte des contrats entre l'expéditeur et le transporteur, il semble que les estimations fondées sur les recettes par tonne-kilomètre tiendraient fondamentalement compte de ces facteurs et traduirait plus exactement le prix global des services de transport.

## Méthode

Aux fins de l'indice implicite des prix, les marchandises sont regroupées en une structure de codes "modifiés", qui correspond à peu près à la structure à deux chiffres de la Classification type des produits (CTP). Pour améliorer la qualité des estimations, les données sur les marchandises sont stratifiées selon trois blocs de distance distincts (0-159 km, 160-964 km et 965 km et plus) établis à partir des données des documents d'expédition. Cela permet de tenir compte de l'effet de la distance sur les tarifs<sup>1</sup>.

Pour établir l'indice implicite des prix de chaque division de marchandises, on divise la somme des recettes en dollars courants de la période de référence 1981-1986 par la somme des recettes en dollars constants associées aux tonnes-kilomètres observées dans chacun des trois blocs de distance.

On peut bien sûr obtenir des estimations précises de l'indice des distances en appliquant la même méthode à l'intérieur d'un bloc de distance particulier ou strate. De même, on peut obtenir des estimations agrégées de marchandises à un niveau supérieur, au niveau de la section par exemple, en appliquant l'indice à la somme de toutes les divisions qui composent une section de marchandises donnée.

## Résultats provisoires

La figure 7.3.1 donne les estimations de l'indice implicite des prix pour le secteur du camionnage (IIPC) pour la période 1981-1986 et compare cet indice à un indice des prix de l'industrie pour tous les modes de transport (IPT) et à l'indice des prix à la consommation (IPC).

<sup>1</sup> Voir la partie "Fiabilité, exactitude et hypothèses fondamentales".

The data presented suggest that between 1981 and 1986, the price of truck transportation services, relative to 1981, increased at a slower rate than did the price of the overall transportation sector or the general economy, as measured by the C.P.I.

Figure 7.3.2 highlights changes in the price of truck transportation for the five principal (modified) commodity sections of the Standard Commodity Classification and a general freight category. These are, specifically,

- I Live Animals
- II Food, Feed, Beverages and Tobacco
- III Crude Materials, Inedible
- IV Fabricated Materials, Inedible
- V End Products
- VI General Freight

The data presented reveals substantially different price fluctuations over time for these commodity sections. The most pronounced price variations, relative to the base year 1981, were registered by the General Freight Group (VI). This probably reflects the high degree of heterogeneity in this particular group and possibly the associated sampling methodology used to derive truck data estimates. In contrast, sections II, III and IV traced comparatively more stable changes in price levels.

In 1986, the largest increase over 1981 price levels was registered by the End Product section (V), at 22%, while the smallest one was noted by the Live Animal section (I) - less than 3%.

Les données présentées semblent indiquer qu'entre 1981 et 1986 le prix des services de camionnage (relatifs à 1981) a augmenté moins rapidement que le prix des services de l'ensemble du secteur des transports ou de l'économie en général (selon l'IPC).

La figure 7.3.2 montre les variations du prix des services de camionnage pour les cinq principales sections de marchandises (modifiées) de la Classification type des produits et pour une catégorie de marchandises ordinaires. Ce sont les suivantes:

- I Animaux vivants
- II Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabac
- III Matières brutes non comestibles
- IV Demi-produits non comestibles
- V Produits finaux
- VI Marchandises générales

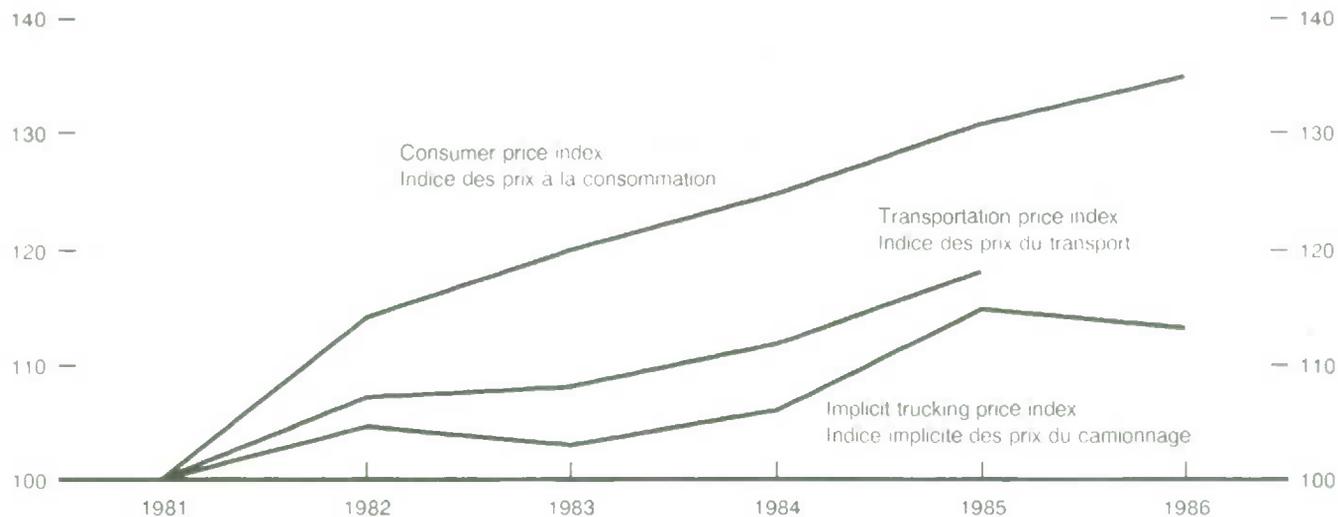
Les données présentées expriment des variations de prix dans le temps sensiblement différentes pour ces sections de marchandises. C'est dans le groupe des marchandises générales (VI) que l'on a pu observer les variations les plus fortes (année de base 1981). Cela traduit probablement le haut niveau d'hétérogénéité de ce groupe particulier et peut-être aussi la méthode d'échantillonnage connexe utilisée pour obtenir des estimations sur le camionnage. Par contre, les variations des prix des sections II, III et IV ont été comparativement moins grandes.

En 1986, ce sont les prix de la section des produits finaux (V) qui ont le plus augmenté (22%) par rapport aux prix de 1981, tandis que les prix de la section des animaux vivants (I) ont le moins augmenté (moins de 3%).

Figure 7.3.1

### Comparative Price Indices; Implicit Trucking Price Index<sup>1</sup> vs Transportation Price Index and Consumer Price Index; 1981-1986

### Indices comparatifs des prix: indice implicite des prix du camionnage<sup>1</sup> par rapport à l'indice des prix du transport et l'indice des prix à la consommation; 1981-1986



<sup>1</sup> For-hire trucking, classes I and II

<sup>1</sup> Camionnage pour compte d'autrui, catégories I et II

Source: C.P.I. Prices Division, Statistics Canada  
 I.T.P.I. Input-Output Division, Statistics Canada  
 T.P.I. Input-Output Division, Statistics Canada  
 (1986 not available)

Source: IPC Division des prix, Statistique Canada  
 IIPC Division des entrées-sorties, Statistique Canada  
 IPT Division des entrées-sorties, Statistique Canada  
 (données de 1986 non disponibles)

Figure 7.3.2

**Implicit Trucking Price Indices<sup>1</sup>, by Commodity Section, 1981-1986**  
**Indices implicites des prix du camionnage<sup>1</sup> selon la section de produits, 1981-1986**

Commodity Section <sup>2</sup>	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Section de produits <sup>2</sup>						
			(1981 = 100) <sup>3</sup>			
I. Live Animals - Animaux vivants (00)						
Current - courants \$'000,000	36.1	41.3	45.2	39.0	37.6	45.2
Constant - constants \$'000,000	36.1	37.8	43.5	40.3	39.3	44.0
Index - Indice	100.0	109.3	103.9	96.6	95.7	102.7
II. Food, Feed, Beverages, Tobacco - Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabac (01-18,39)						
Current - courants \$'000,000	567.8	664.7	658.5	739.8	769.6	823.0
Constant - constants \$'000,000	567.8	639.2	625.6	705.5	685.8	745.8
Index - Indice	100.0	104.0	105.3	104.9	112.2	110.4
III. Crude Materials - Matières brutes (20-23,25-29)						
Current - courants \$'000,000	223.0	221.4	316.1	378.3	404.2	468.0
Constant - constants \$'000,000	223.0	217.2	298.6	326.9	364.3	411.6
Index - Indice	100.0	101.9	105.9	115.7	111.0	113.7
IV. Fabricated Materials - Demi-produits (24,30,32-38,40-49)						
Current - courants \$'000,000	1,258.8	1,180.6	1,285.7	1,360.8	1,487.6	1,596.9
Constant - constants \$'000,000	1,258.8	1,104.0	1,268.0	1,310.3	1,329.4	1,482.8
Index - Indice	100.0	106.9	101.4	103.8	111.9	107.7
V. End Products - Produits finals (50-96,31)						
Current - courants \$'000,000	1,343.2	1,304.8	1,341.7	1,445.6	1,628.0	1,638.0
Constant - constants \$'000,000	1,343.2	1,254.0	1,274.8	1,329.0	1,348.7	1,337.4
Index - Indice	100.0	104.1	105.2	108.8	120.7	122.5
VI. General Freight - Marchandises générales (99)						
Current - courants \$'000,000	119.9	148.9	154.5	144.5	160.2	126.1
Constant - constants \$'000,000	119.9	151.4	181.9	165.6	137.1	130.4
Index - Indice	100.0	98.4	84.9	87.2	116.9	96.7
Global - Tous les produits						
Current - courants \$'000,000	3,548.9	3,561.8	3,801.6	4,108.0	4,487.2	4,697.1
Constant - constants \$'000,000	3,548.9	3,403.6	3,692.3	3,877.7	3,904.7	4,151.9
Index - Indice	100.0	104.6	103.0	105.9	114.9	113.1

<sup>1</sup> For-hire Trucking, Classes I and II - Camionnage pour compte d'autrui, catégories I et II.

<sup>2</sup> Based on modified version of S.C.C. - Selon la version révisée de la CTP.

<sup>3</sup> Constant dollar figures in \$1981 - Dollars constants de 1981.

**Source:** Worksheets from the Deflation Section of the Input-Output Division, Statistics Canada.

*Feuilles de travail de la Section de la déflation de la Division des entrées-sorties de Statistique Canada.*

## RELIABILITY, PRECISION AND UNDERLYING ASSUMPTIONS

### Adjustments for Haul Length

Generally, it can be assumed that the price of transportation for a given commodity, over a short haul distance, would be higher than the price associated to the same commodity over a longer carriage distance.

This assumption can be substantiated by considering:

- a) the diminishing economies of scales associated with short haul carriage services; e.g. - the proportionately higher cost of loading and unloading freight shipments relative to the overall cost.
- b) carrier incentive to prescribe relatively lower rates for long haul carriage due to the potential magnitude of revenues.

The effect of haul distance on price rates circumscribes certain constraints in the production of estimates from the proposed index.

For example, one has only to consider the implications of a commodity, which, while transported over relatively short distances during the base year, was subject to progressively longer hauls of carriage in subsequent years. This would translate into relatively lower rate observations during these latter years, due to increases in haul lengths, and would not reflect accurately the actual changes in rates. Statistically, it would introduce bias in the resulting estimates and reduce the precision of the price model.

It follows, therefore, that distance factors have to be considered when producing index estimates on the price of truck transportation. This constraint is accounted for by the creation of predefined distance blocks over which commodity data are allocated when applying the implicit price index. Hence, the price rates of each distance blocks all reflect similar haul lengths, for a given commodity.

However, it should be pointed out that too large a number of distance blocks could have adverse effects on the reliability of these same estimates. This stems from the observation that increases in the number of distance blocks also implies a higher probability of large commodity dispersions, increased variability within the blocks, and therefore some loss of reliability. For example, should the number of observations for a given distance blocks reveal itself too sparse, variance in observed distance measures within that particular strata would yield somewhat less reliable estimates. (i.e. the smaller number of observations in a particular strata, would most likely lead to an increase in the relative level of dispersion).

Yet, and even more disconcerting, is the increased number of empty cells which is likely to arise, and the estimation problems associated with them.

### Selection of Lower Level Commodity Aggregates

As was previously noted, although distance blocks are required to remove statistical bias and improve the accuracy of estimates, too many such blocks may render these same estimates less reliable. In order to overcome this difficulty, as well as minimize the occurrence of empty cells over time, commodities are collapsed into homogeneous groups (i.e. based on a modified two-digit S.C.C. division). This improves the reliability of index estimates by decreasing the variance within distance blocks.

## FIABILITE, EXACTITUDE ET HYPOTHESES FONDAMENTALES

### Ajustements concernant la distance de camionnage

On peut généralement supposer que le prix du transport d'un produit donné sur une courte distance sera plus élevé que celui associé au transport du même produit sur une plus longue distance.

Cette hypothèse se justifie ainsi:

- a) Les économies d'échelle décroissantes associées aux services de transport sur de courtes distances; p. ex. le coût proportionnellement plus élevé, par rapport au coût global, du chargement et du déchargement des marchandises.
- b) Le transporteur est amené à recommander l'application de tarifs relativement peu élevés pour les longues distances en raison de l'importance possible des recettes.

Le fait que la distance influe sur les tarifs entraîne certaines contraintes au niveau de la production des estimations à partir de l'indice proposé.

Ainsi, examinons les conséquences de ce qui suit: un produit a parcouru des distances relativement courtes pendant l'année de base et des distances de plus en plus longues au cours des années subséquentes. Les tarifs seraient relativement moins élevés pendant les dernières années en raison de l'accroissement des distances et ne traduirait pas fidèlement les variations réelles des tarifs. Du point de vue statistique, cela aurait pour effet de biaiser les estimations obtenues et de réduire le degré de précision du modèle de prix.

Il s'ensuit que le facteur distance doit être pris en compte lorsqu'on établit des estimations pour l'indice des prix du camionnage. Cette difficulté est contournée grâce à la création de blocs de distance prédéfinis suivant lesquels les données sur les marchandises sont réparties lors de l'application de l'indice implicite des prix. Ainsi, les tarifs associés à chacun des blocs de distance correspondent tous à des distances semblables pour un produit donné.

Cependant, il faut souligner que la présence d'un trop grand nombre de blocs de distance pourrait influencer sur la fiabilité de ces mêmes estimations. Cet argument découle de l'observation selon laquelle une augmentation du nombre de blocs de distance implique une plus grande probabilité de désagrégation des marchandises, une moins grande homogénéité des blocs et par conséquent, moins de fiabilité. Ainsi, si les observations pour un bloc de distance donné sont trop peu nombreuses, on obtiendrait des estimations moins fiables en raison de la variance dans les mesures de distance observées dans cette strate particulière (c.-à-d. moins le nombre d'observations dans une strate particulière est élevé, plus le niveau de dispersion est grand).

Fait encore plus déconcertant, le nombre accru de cases vides que l'on pourra probablement observer et les problèmes d'estimation qui y sont associés.

### Selection d'agrégats de produits de niveau inférieur

Comme nous l'avons déjà mentionné, bien que les blocs de distance sont censé éliminer tout biais et accroître la précision des estimations, s'ils sont trop nombreux, ils peuvent rendre ces estimations moins fiables. Pour contourner cette difficulté et réduire au minimum avec le temps la présence de cases vides, les produits sont regroupés en groupes homogènes (c.-à-d. suivant un code modifié à deux chiffres de la CTP). Cela permet d'accroître la fiabilité des estimations de l'indice tout en réduisant la variance à l'intérieur des blocs de distance.

It is noted, however, that large commodity aggregations are likely to introduce heterogeneity in group composition, which could affect the quality of estimates (i.e. precision) as well as the interpretation of results.

In addition, large commodity aggregates may be prone to changes in group composition over time if allocated over too large a number of distance blocks. More precisely, commodity elements could experience shifts in distance block allocation over time, thereby changing aggregate composition within these blocks. This would result in some degree of deterioration in the precision of estimates by introducing a new source of bias to the model. Therefore, while commodity aggregation may improve the reliability of estimates, the size and heterogeneity of these groups should be kept to a minimum to reduce the possibility of structural bias in the model. Moreover, consideration should be given to the number and size of distance blocks when aggregating commodities into homogenous groups, so as not to improve reliability at the cost of precision.

It is noted here, for sake of clarity, that this relates to the basic commodity structure adopted for the purpose of producing index estimates at the lower level of applicability. This should not be confounded with the production of higher level indices for larger groups of commodities, at the final stage of estimation, which would undoubtedly yield improved results (i.e. more reliable) over individual commodity (division) estimates.

Moreover, the design of the Paasche index under study introduces an implicit "weight factor" to the production of commodity aggregate index estimates, by taking into consideration the magnitude of observed quantities - i.e. tonne-kilometres. Consequently, composite index estimates reflect the relative importance of individual commodity elements.

Another possible means of dealing with shifts in commodity composition would be to develop a moving trunk, or chained index (e.g. Thornquist type), which would minimize the impact of structural changes in composition. However, this approach precludes the production of base year weight estimates, which are essential to the provision of constant price series in the Input-Output accounts.

Indeed, one of the advantages of Paasche type indices is that price shifts for specific reference periods reflect cumulative changes over time in context of, or relative to a selected base year.

In contrast, a Thornquist type index measures price changes at precise moments in time and hence estimates do not readily reflect the overall cumulative magnitude of change over a given period, relative to a static base price rate. However, this particular aspect of the index does have the advantage of smoothing out bias resulting from structural changes in commodity composition.

#### **Freight Rate Price Changes versus Revenue per Tonne-kilometre Fluctuations**

As was previously noted, revenue per tonne-kilometre could reflect more precisely actual changes in the price of transportation services than would freight rates, which could be less likely to take external factors such as subsidies, service reliability and confidential contracts into account (i.e. see 'Advantages of Selected Price Definition').

From an empirical as well as theoretical perspective, however, it does not seem unreasonable to assume that shifts registered by freight rates versus revenue per tonne-kilometre estimates would generally fluctuate in similar directions.

A noter, toutefois, que de grands agrégats de produits auront probablement pour effet d'amener une certaine disparité dans la composition du groupe, disparité qui pourrait influencer sur la qualité des estimations (c.-à-d. exactitude) de même que sur l'interprétation des résultats.

En outre, la composition de groupe des grands agrégats de produits peut changer avec le temps si ces derniers recourent un trop grand nombre de blocs de distance. Plus précisément, la répartition des produits dans les différents blocs de distance pourrait changer avec le temps, ce qui modifierait la composition des agrégats à l'intérieur de ces blocs. Cela réduirait jusqu'à un certain point l'exactitude des estimations et introduirait une nouvelle source de biais dans le modèle. Par conséquent, même si l'agrégat des produits peut accroître la fiabilité des estimations, la taille et l'hétérogénéité de ces groupes doivent être réduite au minimum pour éliminer la possibilité d'un biais dans le modèle. En outre, lors du regroupement des produits en groupes homogènes, il faut tenir compte du nombre et de la taille des blocs de distance afin de ne pas accroître la fiabilité aux dépens de l'exactitude.

Précisons qu'il s'agit ici de la structure de base des produits adoptée aux fins de l'établissement des estimations de l'indice au niveau inférieur. Il ne faut pas confondre avec la production, à la dernière étape de l'estimation, d'indices de niveau plus élevé pour de plus grands groupes de produits, production qui donnerait sans doute de meilleurs résultats (c.-à-d. plus fiables) quant aux estimations de chacun des produits (division).

En outre, la structure de l'indice de Paasche à l'étude introduit un "facteur de pondération" implicite dans la production des estimations de l'indice agrégé des produits, en tenant compte de l'ampleur des quantités observées, c.-à-d. des tonnes-kilomètres. Par conséquent, les estimations de l'indice composite traduisent l'importance relative des différents produits.

Un autre moyen d'éviter les variations dans la composition des produits serait de créer un axe mobile ou un indice-chaîne (p. ex. de type Thornquist) qui réduirait au minimum les effets des changements structurels dans la composition. Cependant, cette méthode exclut la production des estimations des poids de l'année de base qui sont essentielles à l'obtention de prix constants dans les comptes des entrées-sorties.

En effet, l'un des avantages des indices de type Paasche est que les variations de prix pour des périodes de référence données traduisent les changements cumulatifs dans le temps dans le contexte d'une année de base choisie ou relativement à celle-ci.

Par contre, un indice de type Thornquist mesure les variations des prix à des moments précis dans le temps; les estimations ne traduisent donc pas l'ampleur des changements cumulatifs globaux pour une période donnée relativement à un tarif de base statique. Cependant, cet aspect particulier de l'indice a l'avantage de réduire le biais résultant des changements structurels dans la composition des produits.

#### **Variations des tarifs-marchandises et variations des recettes par tonne-kilometre**

Comme nous l'avons déjà mentionné, les recettes par tonne-kilometre pourraient traduire plus précisément les variations réelles des prix des services de transport que les tarifs-marchandises qui, probablement, ne tiendraient pas compte des facteurs externes tels que les subventions, la fiabilité des services et les contrats confidentiels (voir "Les avantages de la définition de prix sélectionnés").

Aux points de vue empirique et théorique toutefois, il serait raisonnable de supposer que les variations des tarifs-marchandises et les variations des recettes par tonne-kilometre fluctuent généralement de la même façon.

For example, transportation costs are inherently, and perhaps implicitly, contained within the freight rate prescribed and the revenue generated on a tonne-kilometre basis. Moreover, these costs constitute one of the fundamental premise behind observed rate levels.

However, it is not evident, nor obvious, that the magnitude of observed rate fluctuations is indeed similar between both price elements at given points in time. Although it is not the immediate purpose of this analysis to investigate this interrelationship or correlation of both price estimators, it is important to consider the possible effect of freight rate changes on revenue per tonne-kilometre estimates.

For example, it is well recognized that fluctuations in the demand (or quantity) of transportation services is, to a large extent, a function of the price elasticity of the service in question. Therefore, a relatively modest decrease in freight rate could imply considerable increases in the level of activity (and vice versa).

As a result, the composition of observed lengths of haul (and similarly volume quantities - i.e. tonnage) could change systematically to longer carriage distances. This, as discussed earlier, would bias estimation of transportation price over time. It therefore becomes apparent that the introduction of distance blocks to the model could also play an important role in removing bias which might exist in 'revenue rate' estimates, as a result of freight rate changes.

### Impact of Base Year Selection

Since the implicit price index is of the Paasche type, all changes reflected by the model relate to a specific base year. Consequently, it is imperative that this be considered when interpreting the resulting price change estimates.

To illustrate this point consider a base year when the general economy was sluggish (e.g. 1982). Hypothetically, it is possible that carriers would have provided lower rates to contend with diminishing amounts of traffic. Consequently, all future price change estimates during latter years would likely reflect substantial increases compared to the relatively lower price levels registered in that base period.

### Other Considerations

The precision constraints discussed earlier relative to haul length (and the resulting blocking scheme introduced as a result) can also manifest themselves relative to changes in the average weight of shipments over time. For example, progressively higher mean load weights, assuming they are correlated with higher (relative) price rates, could overestimate the true price change if not accounted for. It is noted that if this hypothetical correlation between weight and price rates is inversely related to the correlation between distance and price rates, it is possible that a reduction in the overall bias would be observed. Should the opposite hold, bias could be intensified. It is not clear however (nor would it be possible to assess), to what extent nor in what direction this would distort the index measure for any given domain of estimation. It is important to note, however, that both factors could be used to produce variable blocks to control this distortion. As such, distance blocks could be further stratified by weight groups (or vice versa).

Ultimately, shifts in the level and composition of distance/weight elements would reflect the occurrence of external factors, affecting the derived demand of transportation services. This, for example,

Ainsi, les coûts du transport sont inclus de façon inhérente et peut-être même implicite dans les tarifs-marchandises demandés et les recettes par tonne-kilomètre. En outre, ces coûts constituent l'une des prémisses de base des niveaux de tarifs observés.

Toutefois, il n'est pas évident, ni certain, que l'ampleur des variations de tarifs observées est en effet la même pour les deux éléments de prix à certains points donnés. Bien que l'objectif principal de cette analyse ne soit pas d'étudier l'interrelation ou la corrélation de ces deux estimateurs de prix, il est important d'étudier l'effet possible des variations des tarifs-marchandises sur les estimations des recettes par tonne-kilomètre.

Ainsi, on sait que les variations dans la demande (ou la quantité) des services de transport sont, dans une large mesure, fonction de l'élasticité des prix des services en cause. Aussi une diminution relativement modeste des tarifs-marchandises pourrait-elle amener une augmentation considérable du niveau d'activité (et vice-versa).

Par conséquent, les distances de camionnage observées (et de façon semblable, les quantités - c.-à-d. le tonnage) pourraient être systématiquement remplacées par des distances plus longues. Cela, comme nous l'avons déjà dit, aurait pour effet, avec le temps, de biaiser les estimations des prix du transport. Il semble donc que l'introduction de blocs de distance dans le modèle pourrait également jouer un rôle important dans l'élimination du biais qu'il pourrait y avoir dans les estimations des "recettes", en raison des variations des tarifs-marchandises.

### Effet du choix de l'année de base

Comme l'indice implicite des prix est de type Paasche, toutes les variations exprimées par le modèle se rapportent à une année de base donnée. Il est donc très important de tenir compte de ce fait lorsque vient le temps d'interpréter les estimations résultantes des variations de prix.

Pour éclaircir ce point, prenons par exemple une année de base pendant laquelle l'économie générale était stagnante (p. ex. 1982). Hypothétiquement, les transporteurs auraient pu demander des tarifs réduits pour faire face à la diminution du trafic. Par conséquent, toutes les estimations ultérieures des variations de prix pour les dernières années traduiraient probablement des augmentations considérables par rapport aux niveaux relativement moins élevés des prix observés au cours de cette année de base.

### Autres observations

Les difficultés déjà mentionnées au niveau de l'exactitude des distances de camionnage (et le système de blocs introduit par la suite) pourraient également survenir sous forme de changements, dans le temps, dans le poids moyen des expéditions. Ainsi, si l'on ne tient pas compte de l'augmentation progressive des charges moyennes, en supposant qu'elle s'accompagne d'une augmentation des tarifs (relatifs), on pourrait obtenir une surestimation des variations de prix réelles. A noter que si l'on établit un rapprochement inverse entre la corrélation hypothétique poids-tarifs-marchandises et la corrélation distance-tarifs-marchandises, on pourrait observer une diminution du biais global. Dans le cas contraire, le biais serait plus grand. On ne sait pas toutefois (et il serait impossible de le déterminer) dans quelle mesure, ni quelle direction, cela fausserait la mesure de l'indice pour un domaine donné d'estimations. Il faut souligner, cependant, que l'on pourrait se servir des deux facteurs pour créer des blocs variables qui élimineraient cette distorsion. Ainsi, les blocs de distance pourraient être davantage stratifiés selon les groupes de poids (ou vice-versa).

Enfin, des variations dans le niveau et la composition des éléments distance/poids traduiraient la présence de facteurs externes et influeraient sur la demande connexe de services de transport. Cela

could be booms and lulls in regional expansion and industrial development, shifts in the demand of goods produced, or simply a more competitive environment.

Finally, and as was previously noted, price elasticity in the demand of a particular transportation service itself would be a determining factor in the level or magnitude of change in distance/weight observations.

### Limitations in Data Source

Limitations in the data source used to produce implicit price indices can also affect the quality of estimates. As the price model was applied to results of the For-hire Trucking Origin/Destination Survey, the following constraints should be noted.

- (i) TOD survey data is produced from estimates derived from a stratified random sample design.
- (ii) Since stratification is based on carrier revenue, geographical settings and type of operation, it does not provide any commodity strata; this could affect the precision of estimates.
- (iii) The size of selected samples vary from stratum to stratum, but does not consider commodity type as a criteria; this could have a negative impact on the reliability of estimates.

### Conclusion and Recommendations

The work performed by the Input/Output Division, in relation to the proposed implicit price index, is promising and manifests a strong potential for the production of quality index estimates, representative of price changes in the trucking industry. The overall design and conceptual framework of the model allows for great flexibility in the domains of estimation.

Estimates can be produced to reflect haul distance for commodity-specific aggregates. This flexibility can be extended to derive estimates for particular fields of interest. For example, price indices could be derived for truckload versus less-than-truckload movements, or alternatively, according to inter/intra provincial transportation operations.

However, as was discussed earlier, caution is advised in the interpretation of results. As well, the allocation of distance (and weight) blocks, to improve precision or isolate particular corridors of estimation, should be applied with consideration to the possible effects on data reliability.

Furthermore, aggregation of basic commodity structures, to improve reliability or minimize estimation problems associated with the occurrence of empty cells, should be produced in tandem with the allocation of distance blocks. This would help minimize the potential impact of structural bias, resulting from changes in aggregate composition, on the accuracy of index estimates.

Another avenue worth considering would be the allocation of dedicated commodity (group) specific distance blocks, which could reduce significantly the probability of empty cells and also improve the precision as well as the reliability of the model, at lower levels of estimation; this approach however, would preclude production of composite price estimates by haul length (blocks).

Finally, a more in-depth look at the correlation between the price of transportation services and weight/distance factors could clarify and assist the process of determining the optimal number and size of blocks. Moreover, information on the sensitivity of price change relative to these two factors would provide valuable assistance in the selection of primary versus secondary block structures.

Similarly, a closer look at the relationship between 'revenue rate' and freight rate could also assist the interpretation of produced estimates on the price of transportation services.

pourrait provenir, par exemple, de l'essor ou de la stagnation de l'expansion régionale et industrielle, des variations dans la demande des biens produits ou simplement d'une augmentation de la concurrence.

En un mot, répétons-le, l'élasticité-prix de la demande d'un service de transport particulier serait un facteur déterminant du niveau ou de l'ampleur des changements dans les observations de distance/poids.

### Limites des sources de données

Les limites des sources de données utilisées pour établir des indices implicites de prix peuvent également influencer sur la qualité des estimations. Il faut tenir compte des limites suivantes dans l'application du modèle de prix aux résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination):

- (i) Les données de l'enquête sur le camionnage (origine et destination) sont obtenues à partir d'estimations provenant d'un plan d'échantillonnage aléatoire stratifié.
- (ii) Comme la stratification se fait selon les recettes des transporteurs, l'emplacement géographique et le type d'exploitation, elle ne comprend aucune strate de produits; cela peut influencer sur l'exactitude des estimations.
- (iii) La taille des échantillons choisis varie d'une strate à l'autre; par ailleurs, le type de produits ne constitue pas un critère. Cela peut influencer, de façon négative, sur la fiabilité des estimations.

### Conclusion et recommandations

Le travail accompli par la Division des entrées-sorties, relativement à l'indice implicite des prix proposé, est très prometteur quant à la possibilité de produire des estimations d'indice de qualité qui seront représentatives des variations de prix du secteur du camionnage. Vu le plan global et le cadre conceptuel du modèle, il offre une grande souplesse au niveau des estimations.

On peut obtenir des estimations de distance pour des agrégats de produits particuliers. Cette souplesse peut s'étendre à l'obtention d'estimations pour des domaines d'intérêt particuliers. Ainsi, on pourrait établir des indices de prix pour les mouvements en charge complète et les mouvements en charge partielle ou encore selon les activités de camionnage inter ou intraprovinciale.

Cependant, nous répétons qu'il faut faire preuve de prudence au moment d'interpréter les résultats. Par ailleurs, la répartition des blocs de distance (et de poids), dans le but d'accroître la précision des estimations ou d'isoler certaines estimations en particulier, doit être faite en tenant compte des effets possibles sur la fiabilité des données.

En outre, l'agrégation de structures de produits de base, afin d'améliorer la fiabilité des données ou réduire au minimum les problèmes d'estimation associés à la présence de cases vides, doit être fait en même temps que la répartition des blocs de distance. Cela permettrait de réduire au minimum, sur l'exactitude des estimations d'indice, les effets possibles d'un biais de structure provenant de changements dans la composition des agrégats.

Une autre approche qui mérite d'être étudiée est la répartition de blocs de distance propres aux marchandises (groupes), ce qui réduirait considérablement le nombre de cases vides et augmenterait la précision et la fiabilité du modèle, aux niveaux plus bas d'estimation; cette approche, toutefois, empêcherait la production d'estimations de prix composites selon la distance (blocs).

Enfin, un examen plus approfondi de la corrélation qui existe entre le prix des services de transport et les facteurs poids/distance faciliterait la détermination de la taille et du nombre optimaux de blocs. Du reste, des renseignements sur la sensibilité des variations de prix à ces deux facteurs faciliteraient considérablement le choix entre des structures de blocs principales et des structures secondaires.

De même, un examen plus poussé de la relation entre les "recettes" et les tarifs-marchandises simplifierait également l'interprétation des estimations sur le prix des services de transport.

## A COMPARATIVE ANALYSIS OF FREIGHT TRANSPORTATION ACTIVITIES IN CANADA, BY TRUCK AND RAIL MODES

### Introduction

The following analysis compares freight transportation activities in Canada, for the truck versus rail mode. It looks at global cargo tonnage levels in 1987, by sector of operation, and provides a glance at domestic freight carriage operations between 1981 and 1987. Trucking and railway transportation statistics are also examined in terms of cargo tonnage loaded and unloaded by province or territory, during 1987. In addition, a general overview of the type of freight handled by each mode is presented, based on tonnage statistics tabulated for the five principal sections of the **Standard Commodity Classification**.

Readers interested in a more in-depth analysis on truck and rail transportation activities are encouraged to refer to the new publication "Rail in Canada", Catalogue 52-216, scheduled for release in October 1989. This first edition will contain a more detailed modal analysis comparing the size and structure of both industries, from a financial as well as an operational perspective. The study also looks at commodity-flow statistics by province/territory of origin and destination by exploiting a new source of data for railway transportation statistics, provided by the National Transportation Agency.

### Data Source

The information used to produce the following analysis was derived from surveys conducted by the Transportation Division. Private trucking statistics were derived from a census survey covering the activities of Canadian-domiciled carriers operating a fleet of 15 or more trucks. While it is estimated that smaller firms excluded from the Private Trucking Survey represent a sizeable proportion of the sector's total expenses, their contributions to intercity truck transportation operations are considered negligible.

For-hire trucking data were derived from a sample survey and represent the activities of Canadian carriers with domestic intercity revenues in excess of \$100,000 annually (based on previous year results). Finally, rail statistics were produced from a survey covering the carloading activities of CN, CP, VIA and Class II carriers, as defined by the **Uniform Classification of Accounts**. For further information on survey methodology and limitations, readers are advised to refer to the end of this publication and/or "Railway Transportation, Commodity Statistics", Catalogue 52-211 (discontinued with last issue containing 1987 statistics).

### Tonnage Distribution by Sector of Operation, 1987

Figure 7.4.1 depicts the total cargo tonnage transported by the truck and rail modes in 1987, for freight carried domestically, as well as to and from the United States.

Although for-hire trucking and railway transportation activities constitute the main focus of analysis for this section, private trucking statistics are initially presented in Figure 7.4.1 to provide a more complete perspective on the overall magnitude of trucking operations.

## UNE ANALYSE COMPARATIVE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES AU CANADA, SELON LES MODES DE TRANSPORT PAR CAMION ET PAR TRAIN

### Introduction

L'analyse suivante compare les activités de transport de marchandises au Canada, selon le mode de transport par camion et le mode de transport par train. Elle examine les niveaux globaux de tonnage de marchandises en 1987, selon le secteur d'exploitation, et donne un aperçu des activités de transport intérieures de marchandises entre 1981 et 1987. Elle permet d'examiner les statistiques du transport par camion et par train en termes du tonnage des marchandises chargées et déchargées, selon la province ou le territoire, en 1987. De plus, elle présente un aperçu global du type de marchandises transportées par chaque mode, à partir des statistiques sur le tonnage établies pour les cinq principales sections de la **Classification type des produits**.

Les lecteurs sont priés de consulter la nouvelle publication "Le transport ferroviaire au Canada", n° 52-216 au catalogue, qui doit paraître en octobre 1989, pour obtenir une analyse plus approfondie des activités de transport par camion et par train. Ce premier numéro présentera une analyse plus détaillée des modes de transport, selon la taille et la structure de chaque secteur, des points de vue tant financier qu'opérationnel. L'étude présente également des statistiques sur le trafic des marchandises selon la province ou le territoire d'origine et de destination, en utilisant une nouvelle source de données sur le transport ferroviaire fournies par l'Office national des transports du Canada.

### Source de données

Les renseignements qui ont servi à l'analyse suivante proviennent des enquêtes de la Division des transports. Les statistiques sur le camionnage pour compte propre sont tirées d'une enquête exhaustive sur les activités des transporteurs domiciliés au Canada et exploitant un parc de 15 camions ou plus. On estime que les plus petites entreprises qui ne font pas partie de l'enquête sur le camionnage pour compte propre représentent une part assez considérable des dépenses totales du secteur, mais que leur contribution aux activités de transport interurbain par camion est négligeable.

Les données sur le camionnage pour compte d'autrui proviennent d'une enquête d'échantillonnage et représentent les activités des transporteurs canadiens ayant des recettes de transport interurbain intérieur dépassant \$100,000 par année (selon les résultats de l'année précédente). Enfin, les statistiques ferroviaires sont tirées d'une enquête sur les activités de chargements du CN, du CP, de Via Rail et des transporteurs de catégorie II dont la définition se trouve dans la **Classification uniforme des comptes**. Pour obtenir plus d'information sur les méthodes de l'enquête et les limites des données, les lecteurs sont priés de consulter la dernière partie de la présente publication ou "Transport ferroviaire du Canada, statistiques sur les marchandises", n° 52-211 au catalogue (tirage interrompu avec la parution du dernier numéro contenant les statistiques de 1987).

### Repartition du tonnage selon le secteur d'exploitation, 1987

La figure 7.4.1 présente le tonnage total de marchandises transportées par camion et par train en 1987, selon les mouvements intérieurs et les mouvements en provenance et à destination des États-Unis.

Bien que les activités de transport par train et de camionnage pour compte d'autrui soient au centre de l'analyse de la présente partie, les statistiques sur le camionnage pour compte propre sont tout d'abord présentées à la figure 7.4.1 afin de donner un aperçu plus global de l'importance des activités de camionnage.

The for-hire trucking industry transported a total of about 231.2 million tonnes of freight in 1987, almost 27.0 million tonnes less – or about 10.0% – than did the rail mode. However, when private trucking activities are accounted for, the total trucking sector tonnage rises some 69.1 million tonnes, to about 300.3 million tonnes. This is about 16.0% more than the total 257.9 million tonnes of freight carried by Canada's railway industry in 1987 (excludes about 3.5 million tonnes in transit).

While private trucking tonnage transported to and from the United States was minimal, domestic tonnage reached 67.3 million tonnes, representing about a third of the corresponding 204.8 million tonnes carried domestically by the for-hire trucking industry.

Comparing the domestic operations of the for-hire trucking mode to the rail mode reveals only a small difference in total tonnes moved in 1987, with rail tonnage standing only about 5.0% higher, at 214.5 million tonnes.

Similarly, the for-hire trucking and rail modes each unloaded roughly the same volumes of freight originating from the United States, at about 9.5 million tonnes each. However, at 33.8 million tonnes, Canada's railway industry hauled almost twice as much freight to U.S. destinations than did the for-hire trucking mode, at 17.5 million tonnes.

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont transporté au total environ 231.2 millions de tonnes de marchandises en 1987, presque 27.0 millions de tonnes de moins (ou environ 10.0%) que les sociétés ferroviaires. Cependant, lorsqu'on tient compte des activités de camionnage pour compte propre, le tonnage total de l'ensemble du secteur du camionnage augmente de 69.1 millions de tonnes pour passer à 300.3 millions de tonnes. Ce tonnage est 16.0% plus élevé que le tonnage total (257.9 millions de tonnes) transporté par les sociétés ferroviaires canadiennes en 1987 (à l'exception d'environ 3.5 millions de tonnes en transit).

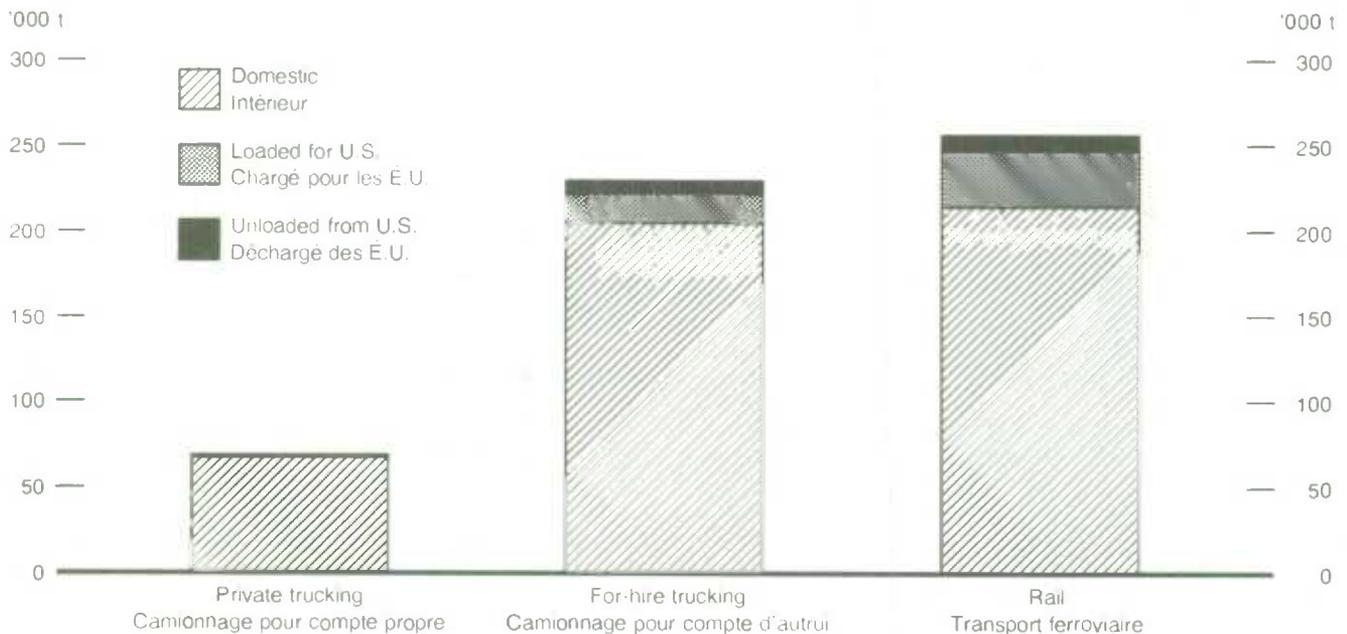
Le tonnage transporté en provenance et à destination des États-Unis par les entreprises de camionnage pour compte propre était peu élevé, mais le tonnage des mouvements intérieurs a atteint 67.3 millions de tonnes, représentant environ le tiers du tonnage (204.8 millions de tonnes) transporté à l'intérieur du Canada par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Si l'on compare les activités intérieures des transporteurs pour compte d'autrui et des sociétés ferroviaires, on ne constate qu'un faible écart dans le nombre total de tonnes transportées en 1987, le tonnage transporté par train n'étant que 5.0% plus élevé, à 214.5 millions de tonnes.

De même, les transporteurs pour compte d'autrui et les sociétés ferroviaires ont déchargé des quantités semblables de marchandises en provenance des États-Unis (environ 9.5 millions de tonnes chacun). Cependant, les sociétés ferroviaires du Canada ont transporté presque deux fois plus de marchandises vers les États-Unis que les transporteurs pour compte d'autrui (33.8 millions de tonnes et 17.5 millions de tonnes respectivement).

Figure 7.4.1

**Private and For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic and International Freight Tonnage, 1987**  
**Camionnage pour compte propre et pour d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage du fret intérieur et international, 1987**



## Domestic Tonnage Levels, 1981-1987

Figure 7.4.2 traces for-hire trucking and railway transportation tonnage for freight transported domestically between 1981 and 1987. As can be seen, excepting for 1982 and 1985 when levels remained relatively stable, the for-hire trucking mode registered gradually increasing year-to-year tonnage levels. Moreover, between 1981 and 1987, the industry saw its domestic trucking tonnage rise by about 45.0% to reach 204.8 million tonnes.

In contrast, there were marked fluctuations in the freight tonnage hauled domestically by Canadian railways. In particular, the rail mode experienced a marked 13.0% decrease during the recession of 1982. Although its recovery was initially slower than was the truck mode's, with a modest 2.0% year-to-year increase in 1983, domestic rail tonnage bounded back up 16.0% between 1983 and 1984. From 1984 to 1987, the tonnage levels remained relatively stable. Contrasting strongly with the for-hire trucking mode, at 214.5 million tonnes, domestic rail tonnage stood only about 6.0% higher in 1987 than in 1981. Moreover, while domestic rail tonnage was some 43.0% higher than the for-hire trucking tonnage in 1981, it stood less than 5.0% higher by 1987.

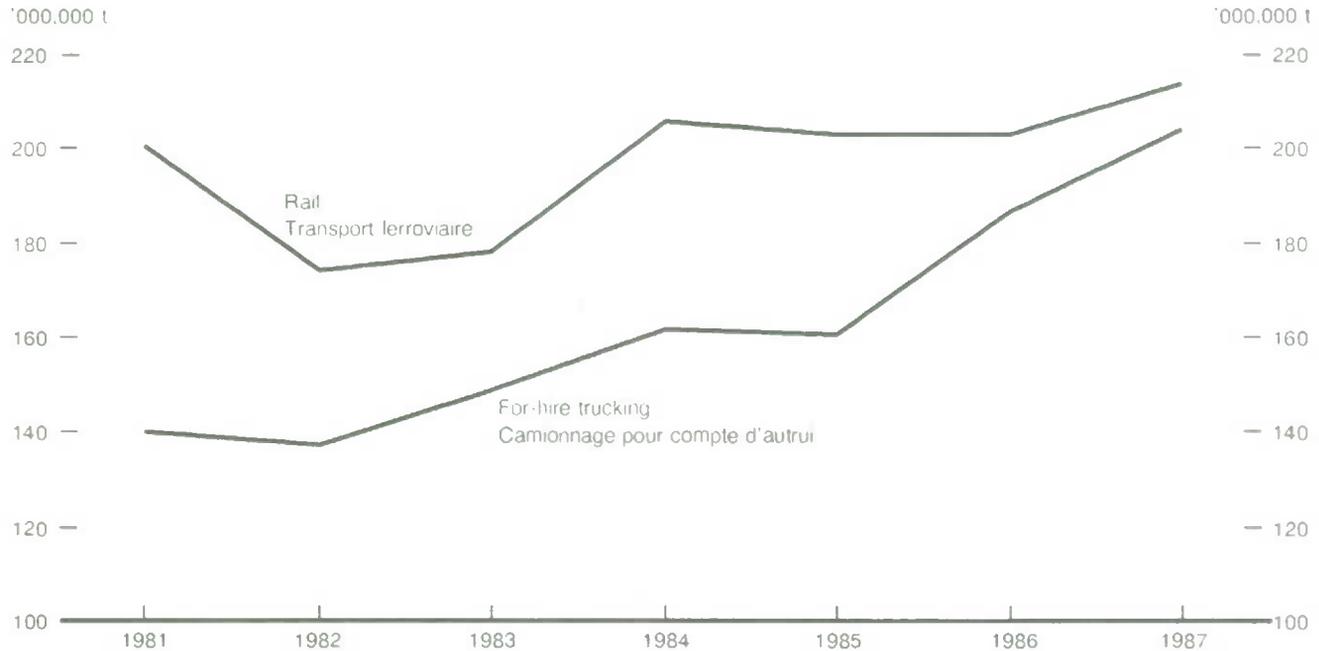
## Tonnage des mouvements intérieurs, 1981-1987

La figure 7.4.2 présente le tonnage transporté à l'intérieur du Canada par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et les sociétés ferroviaires entre 1981 et 1987. Comme on peut le constater, sauf pour les années 1982 et 1985 où les niveaux sont demeurés relativement stables, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré des niveaux de tonnage de plus en plus élevés d'une année à l'autre. Par ailleurs, entre 1981 et 1987, le tonnage des mouvements intérieurs de ce secteur a augmenté d'environ 45.0% pour atteindre 204.8 millions de tonnes.

Par contre, les sociétés ferroviaires canadiennes ont enregistré des écarts considérables en termes de tonnage transporté à l'intérieur du pays. Plus particulièrement, le tonnage du secteur ferroviaire a diminué sensiblement (13.0%) pendant la récession de 1982. Bien que la reprise des activités ait été plus lente au début que celle des entreprises de camionnage, avec une hausse modeste de 2.0% en 1983 le secteur ferroviaire a vu son tonnage (à l'intérieur du Canada) augmenter de 16.0% entre 1983 et 1984. De 1984 à 1987, les niveaux de tonnage sont demeurés relativement stables. D'un fort contraste avec le secteur du camionnage pour compte d'autrui, ayant enregistré un tonnage de 214.5 millions de tonnes en 1987, le tonnage du transport ferroviaire intérieur n'a augmenté que de 6.0% par rapport à 1981. En outre, bien que le tonnage du transport ferroviaire intérieur était plus élevé de quelque 43.0% que celui des transporteurs pour compte d'autrui en 1981, en 1987, il n'était que de 5.0% plus élevé.

Figure 7.4.2

### For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic Freight Tonnage, 1981-1987 Camionnage pour compte d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage du fret intérieur, 1981-1987



## Tonnage Distribution by Province/Territory, 1987

Figure 7.4.3 depicts the total for-hire trucking and railway tonnage transported domestically, as well as to and from U.S. markets, in 1987, by province/territory of loading and unloading. As can be seen, Ontario, Quebec and British Columbia constituted the three single most important provinces in terms of freight loaded and unloaded, for both truck and rail mode in 1987. For-hire trucking dominated transportation activities in Ontario, however, at 69.0% of the total 125.4 million tonnes loaded and 60.0% of the total 140.3 million tonnes unloaded. The rail mode made the most substantial contributions to freight carriage in British Columbia, at 62.0% and 70.0% of the total 86.6 and 106.3 million tonnes loaded and unloaded, respectively.

In Quebec, freight transportation activities were more equitably distributed between both modes, each accounting for roughly half of the total tonnage loaded - about 77.7 million tonnes. However, in terms of tonnes discharged, the rail mode accounted for the largest share of the total 90.2 million tonnes unloaded, at about 59.0%.

Alberta also figured prominently, with the respective freight tonnage loaded in this province ranking fourth in importance for both for-hire trucking and railway operations; the for-hire trucking mode loaded about 29.3 million tonnes (44.0%) while freight trains loaded almost 38.0 million tonnes (56.0%). However, due to the interprovincial nature of rail operations and the type of products hauled, Alberta was not a particularly important province in terms of freight discharged by rail mode. In contrast, intraprovincial trucking activities in Alberta contributed strongly to the overall importance of freight unloading operations by truck mode in the province, ranking fourth overall in importance and accounting for 81.0% of the total 34.9 million tonnes discharged in the province.

## Tonnage Distribution by Commodity Section, 1987

Figure 7.4.4 provides information on the type of commodities transported by the for-hire trucking and rail modes during 1987. The data are presented for the five principal sections of the Standard Commodity Classification. However, due to the nature of survey collection methodologies, a sixth residual category is defined for each of the two modes in question; unclassified freight for trucking data (roughly 2.0% of the total) and special types of traffic - including containers and trailers - for the rail mode (about 6.0% of the total). Percentage share statistics are depicted separately by sector of operation, or more precisely, for freight transported domestically and cargo loaded for or unloaded from U.S. points.

### Domestic Freight Carriage

As can be seen in Figure 7.4.4, domestic freight tonnage distribution by commodity section differed notably for the for-hire trucking and railway modes in 1987. For example, although crude materials constituted the single most important freight category for both modes, they accounted for a significantly larger proportion of rail operations, at 58.0%, than they did relative to for-hire trucking activities, at about 40.0%.

## Repartition du tonnage selon la province ou le territoire, 1987

La figure 7.4.3 présente le tonnage total transporté par les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs ferroviaires à l'intérieur du Canada, et en provenance et à destination des États-Unis en 1987, selon la province ou le territoire de chargement et de déchargement des marchandises. Comme on peut le constater, l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique sont les trois plus importantes provinces en termes de marchandises chargées et déchargées en 1987, tant par les entreprises de camionnage que les sociétés ferroviaires. Les transporteurs pour compte d'autrui ont cependant pris la première place en Ontario, avec 69.0% des 125.4 millions de tonnes chargées et 60.0% des 140.3 millions de tonnes déchargées. Le secteur ferroviaire a contribué le plus au transport de marchandises en Colombie-Britannique, à 62.0% et 70.0% des 86.6 millions de tonnes et des 106.3 millions de tonnes chargées et déchargées respectivement.

Au Québec, les activités de transport des marchandises ont été plus équitablement réparties entre les deux modes, chacun comptant pour environ la moitié du tonnage total chargé (environ 77.7 millions de tonnes). Cependant, en termes de tonnes déchargées, le secteur ferroviaire a représenté la plus grande part (environ 59.0% du tonnage total déchargé, soit 90.2 millions de tonnes).

L'Alberta a également fait bonne figure, occupant la quatrième place en termes de tonnage de marchandises chargées dans cette province tant par les transporteurs pour compte d'autrui que les sociétés ferroviaires; les transporteurs pour compte d'autrui ont chargé environ 29.3 millions de tonnes (44.0%), et les transporteurs ferroviaires, presque 38.0 millions de tonnes (56.0%). Cependant, en raison de la nature interprovinciale des activités ferroviaires et du type de produits transportés, l'Alberta ne s'est pas particulièrement démarquée en termes des marchandises déchargées par les transporteurs ferroviaires. Par contre, les activités de camionnage intraprovinciales en Alberta ont fortement contribué à l'importance de l'ensemble des activités de déchargement des marchandises par camion dans cette province; ces activités ont placé l'Alberta en quatrième place, représentant 81.0% des 34.9 millions de tonnes déchargées dans cette province.

## Repartition du tonnage selon la section de produits, 1987

La figure 7.4.4 fournit des données sur le type de produits transportés par les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs ferroviaires en 1987. Les données correspondent aux cinq principales sections de la Classification type des produits. Cependant, en raison de la nature des méthodes de collecte de l'enquête, une sixième catégorie a été établie pour chacun des deux modes en question: fret non classé pour le camionnage (environ 2.0% du total) et transports spéciaux - y compris les conteneurs et les remorques - pour le transport ferroviaire (environ 6.0% du total). Les statistiques sur la contribution en pourcentage sont données séparément selon le secteur d'exploitation, ou plus précisément, selon les marchandises transportées à l'intérieur du Canada et les marchandises chargées et déchargées, à destination ou en provenance des États-Unis.

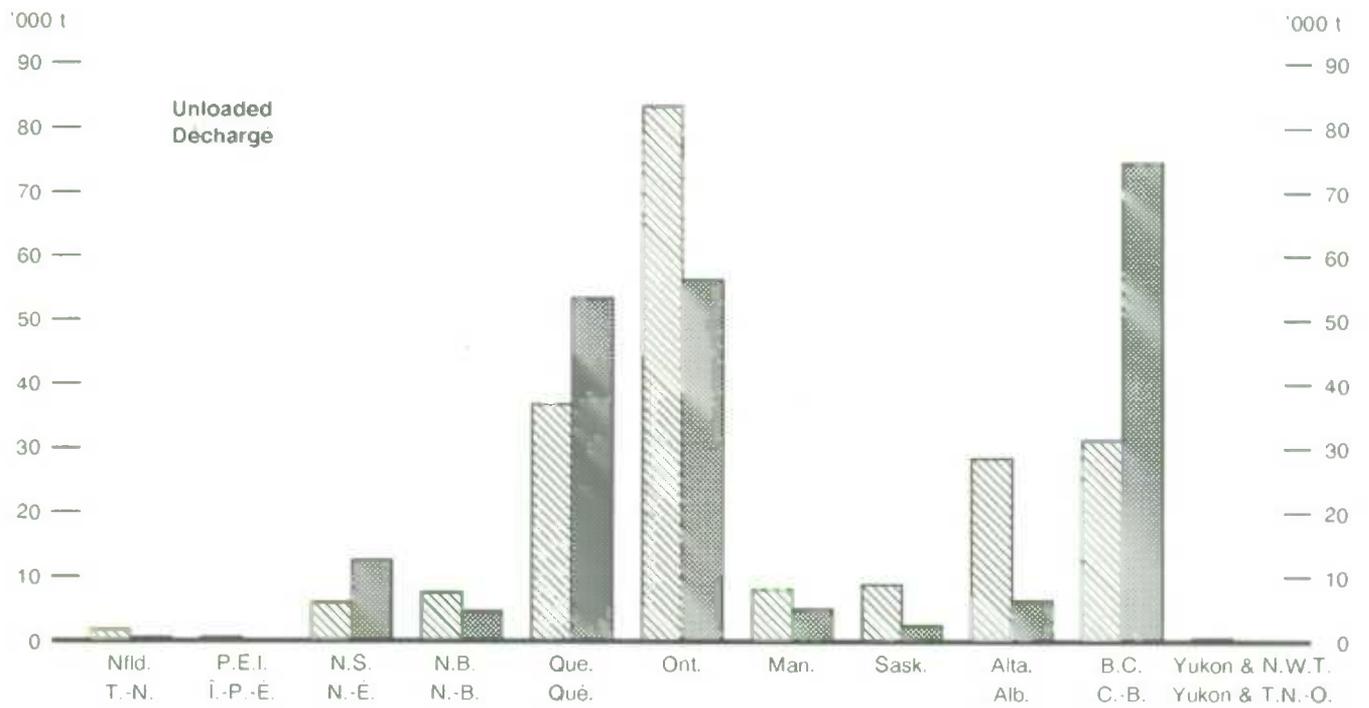
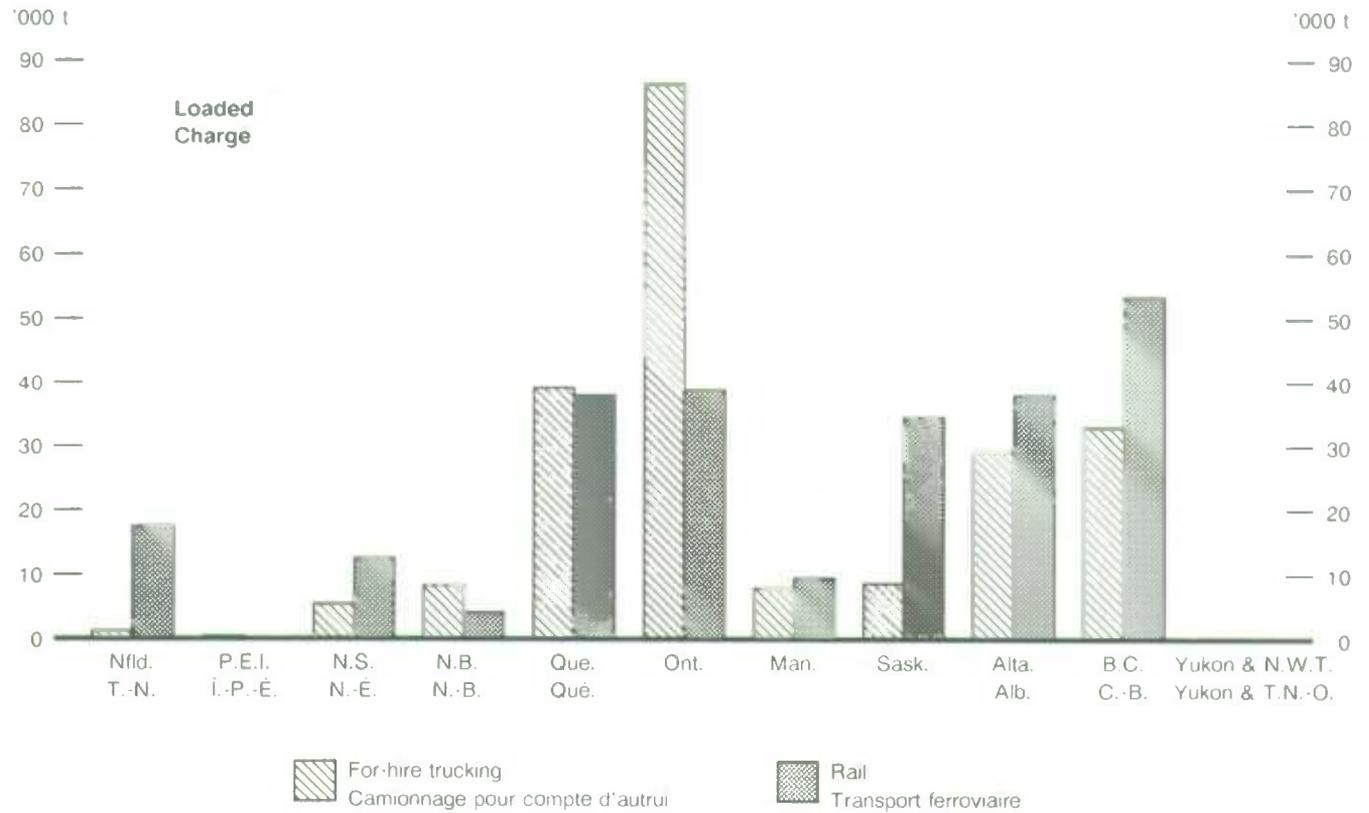
### Transport intérieur de marchandises

Comme le démontre la figure 7.4.4, en 1987, la répartition du tonnage des mouvements intérieurs selon la section de produits différait considérablement selon qu'il s'agissait des transporteurs pour compte d'autrui ou des transporteurs ferroviaires. Ainsi, bien que les matières brutes représentaient la plus importante catégorie de marchandises pour les deux modes, elles représentaient, à 58.0%, une part beaucoup plus importante des activités ferroviaires que des activités de camionnage pour compte d'autrui (à environ 40.0%).

Figure 7.4.3

For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic and International Freight Tonnage, by Province/Territory of Loading and Unloading, 1987

Camionnage pour compte d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage de fret intérieur et international, selon la province ou le territoire de chargement et de déchargement, 1987



In contrast, fabricated materials were almost twice as important to the for-hire trucking industry, tonnage-wise, at about 35.0% of the total, than they were for the rail mode, at 18.0% of the total freight tonnage hauled domestically.

Food, feed, beverages and tobacco were also important commodities for both modes, accounting for almost 18.0% of the total rail tonnage registered in 1987 (about the same as did fabricated materials) and 14.0% of total for-hire trucking tonnage.

### **Freight Loaded for U.S. Points**

Contrasting strongly with the domestic sector, crude materials did not figure prominently in terms of freight shipped to U.S. destinations in 1987, for either of the two modes under study. Indeed, fabricated materials dominated the scene for U.S.-bound freight during 1987, with about 9.9 million tonnes transported by Canadian-domiciled for-hire trucking carriers and 27.4 million tonnes hauled by the rail mode. In terms of percentage share of their respective U.S.-bound tonnage totals, this translates to about 56.0% for the for-hire trucking mode at about 81.0% of the rail mode total. Although end products also figured prominently for the for-hire trucking mode, accounting for about 18.0% of all U.S.-bound shipments at 3.2 million tonnes, these commodities represented less than 5.0% of the rail mode total, at 1.5 million tonnes.

### **Freight Unloaded from U.S. Points**

Fabricated materials and end products each accounted for about a third of all cargo tonnes carried by Canadian-domiciled truck carriers from the United States in 1987, at roughly three million tonnes each. However, while fabricated materials also represented roughly a third of the total rail tonnage hauled from the United States at about 3.4 million tonnes, end products only accounted for about 12.0% of the rail mode total. Indeed, during 1987, crude materials constituted a more important commodity group than end products for the rail mode, representing about a fifth of its total tonnage hauled from U.S. points.

Food, feed, beverages and tobacco were also important goods transported from the United States, accounting for roughly 16.0% of the total for both for-hire trucking and rail modes.

Par contre, le tonnage des demi-produits transportés était presque deux fois plus élevé dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui (à environ 35.0% du total) que dans le secteur ferroviaire, à 18.0% du tonnage total de marchandises transportées à l'intérieur du Canada.

Les denrées alimentaires, les aliments pour animaux, les boissons et les tabacs étaient également des produits importants, représentant presque 18.0% du tonnage total du transport ferroviaire enregistré en 1987 (presque le même pourcentage que les demi-produits) et 14.0% du tonnage total du camionnage pour compte d'autrui.

### **Chargements de marchandises à destination des États-Unis**

En 1987, contrairement aux livraisons intérieures, les livraisons de matières brutes à destination des États-Unis n'ont pas été très importantes pour les deux modes à l'étude. En effet, en termes de marchandises à destination des États-Unis en 1987, environ 9.9 millions de tonnes de demi-produits ont été transportées par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, et 27.4 millions de tonnes par les transporteurs ferroviaires, ce qui correspond à 56.0% du tonnage total à destination des États-Unis pour les premiers et environ 81.0%, pour les seconds. Bien que les produits finaux ont également joué un rôle important dans les activités de camionnage pour compte d'autrui, représentant environ 18.0% de toutes les livraisons à destination des États-Unis (3.2 millions de tonnes), ces produits ont représenté moins de 5.0% des livraisons par transport ferroviaire (1.5 million de tonnes).

### **Chargements de marchandises en provenance des États-Unis**

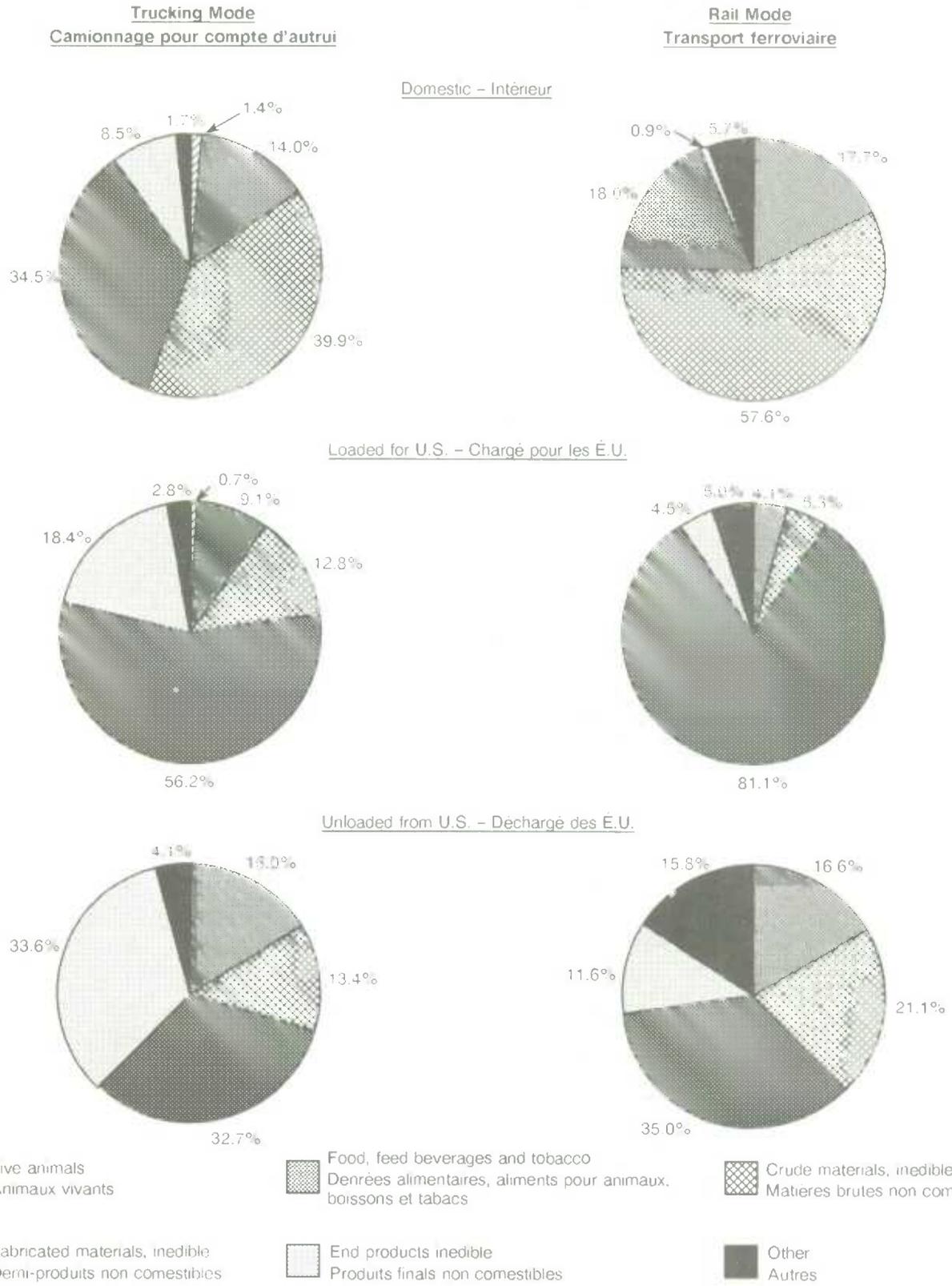
En 1987, les demi-produits et les produits finaux représentaient chacun environ le tiers (3 millions de tonnes) du tonnage total transporté à partir des États-Unis par les entreprises de camionnage canadiennes. Cependant, alors que les demi-produits représentaient aussi environ le tiers du tonnage total transporté à partir des États-Unis par les sociétés ferroviaires (environ 3.4 millions de tonnes), les produits finaux ne représentaient qu'environ 12.0% du tonnage total de ce mode de transport. En effet, en 1987, les matières brutes jouaient un rôle plus important que les produits finaux dans le secteur du transport ferroviaire, intervenant pour environ le cinquième du tonnage total transporté à partir des États-Unis.

Les denrées alimentaires, les aliments pour animaux, les boissons et les tabacs étaient également des produits importants en provenance des États-Unis, intervenant pour environ 16.0% du total des marchandises transportées tant par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui que les sociétés ferroviaires.

Figure 7.4.4

For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic and International Freight Modes by Commodity Section, 1987

Camionnage pour compte d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage de fret intérieur et international, selon la section du produit, 1987





## CHAPTER 8

### METHODS, DATA QUALITY AND LIMITATIONS

#### 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 1987 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 1986.

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.

## CHAPITRE 8

### MÉTHODES, QUALITÉ ET LIMITES DES DONNÉES

#### 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 MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE 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 1987 se limite aux transporteurs domiciliés au Canada et ayant touché en 1986 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 (n° 12-501 au cata-logue), publiée par Statistique Canada. Pour l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, on a utilisé comme **methodologie 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.

Once all edits and imputations were completed, the data were tabulated and analyzed.

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.

## 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 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 **intercity trucking**. This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers of the shipments.

Une fois les vérifications et les imputations terminées, les données ont été totalisées et analysées.

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 entreprises de 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 interprovinciaux 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.

## 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 de marchandises. Cette enquête vient compléter l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, qui fournit des renseignements sur les variables d'entrée de l'industrie (comme la main-d'oeuvre 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**. Comme cet univers n'est pas directement accessible, l'enquête est menée auprès de ceux qui ont fait ces expéditions.

The carriers surveyed in 1987 were identified from a list of the carriers which reported to the 1986 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 in chapter 4 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 1987 survey are shown in Figure 8.1.

Les transporteurs visés en 1987 ont été déterminés à partir de la liste des transporteurs ayant déclaré, à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement de 1986, 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 dans le chapitre 4 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 1987 sont indiquées à la figure 8.1.

**Figure 8.1**  
**For-hire Trucking Survey Frame, and Number of Carriers Selected, Excluded and Sampled 1987**  
**Enquête sur le transport des marchandises pour compte d'autrui, base de sondage et nombre d'entreprises exclues et échantillonnées, 1987**

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 échantillonnées	
		Number Nombre	Percentage Pourcentage	Number of sampled carriers inactive or out of business <sup>1</sup> Nombre de d'entreprises ayant interrompu ou cesse leurs activités <sup>1</sup>	Number of non-responses to the sample <sup>2</sup> Nombre de d'entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire <sup>2</sup>	Number Nombre	Percentage Pourcentage
I	259	259	100.0	3	5	251	96.9
II	1,179	706	59.9	22	75	609	51.7
III	2,245	678	30.2	17	118	543	24.2
<b>Total</b>	<b>3,683</b>	<b>1,643</b>	<b>44.6</b>	<b>42</b>	<b>198</b>	<b>1,403</b>	<b>38.1</b>

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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 1987 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 1988 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 influencer 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 1987 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 1988.

**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 transcripateur 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.

$$\text{Recettes moyennes par tonne} = \frac{\text{estimations des recettes par tonne}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Recettes moyennes par tonne-kilomètre} = \frac{\text{estimations des recettes par tonne-kilomètre}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Longueur moyenne des voyages} = \frac{\text{estimations des kilomètres}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Average shipment weight} = \frac{\text{estimates of weight}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average shipment revenue} = \frac{\text{estimates of revenue}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

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.

## PRIVATE TRUCKING SURVEY

Private trucking is an integral and inseparable part of the totality of the trucking industry in Canada. The **objectives** of the Private Trucking 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 2,320 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 672 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 672 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:

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.

$$\text{Poids moyen des expéditions} = \frac{\text{estimations du poids}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Recettes moyennes des expéditions} = \frac{\text{estimations des recettes}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

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.

## 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 pour compte propre vise deux **objectifs**: obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre (**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 2,320 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 672 **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 672 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:

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 excluait 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.

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 Private Trucking Survey may obtain further details upon request from the Transportation Division.

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 pour compte propre en communiquant avec la Division des transports.

## Glossary

---

**Asset Turnover.** A measure of profitability obtained by dividing total operating revenue by total assets.

**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 1984. (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 1984. (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 1984. (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 of 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.

**Debt ratio.** The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

**Debt-equity ratio.** A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

**Destination.** The point to which goods were delivered by the final carrier (carrier in this context includes piggyback).

**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 Private Trucking Survey).** The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1984 and March 31, 1985.

**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 of 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. These are also referred to as input variables.

**Intercity motor carriers.** Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved more than 24 km 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 km. 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.

**Leverage.** The extent to which the firm has been financed by debt.

**Local motor carriers.** Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved 24 km or less on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

**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.

**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.

**Response rate.** The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

**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.** 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.

**Revenue Class 1.** Carriers which earned gross annual operating revenues of \$2 million or more in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

**Revenue Class 2.** Carriers which earned gross annual operating revenues from \$500,000 to \$1,999,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

**Revenue Class 3.** Carriers which earned gross annual operating revenues from \$100,000 to \$499,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

**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 (consignor 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.

**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 more than 10 000 kg.

**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.

**Working capital ratio.** See current ratio.

## 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 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

**Catégorie II.** Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$350,000 à \$2,999,999 en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

**Catégorie III.** Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$100,000 à \$349,999 en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

**Catégorie de recettes 1.** Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$2 millions ou plus en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

**Catégorie de recettes 2.** Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$500,000 et \$1,999,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

**Catégorie de recettes 3.** Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$100,000 et \$499,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

**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.

**Coefficient 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.

**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 échantillonné. 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.

**Effet de levier.** L'effet de l'endettement d'une entreprise.

**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 les transporteurs pour compte propre).** L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1<sup>er</sup> avril 1984 et le 31 mars 1985.

**Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui).** L'année civile, du 1<sup>er</sup> 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 km. 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 obtenue 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 établi grâce à une table de conversion.

**Province ou territoire de domicile.** Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

**Ratio d'autonomie financière.** Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

**Ratio d'endettement.** Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

**Ratio des 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 d'exploitation.** Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

**Ratio du fonds de roulement.** voir le coefficient de liquidité général.

**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'avoir.** 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.** 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.

**Rotation des capitaux.** Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

**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 partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie 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 États-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.

**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.

## INDEX – Chapters 1-5

---

- Balance sheet, for-hire trucking, 45
- Broker operators, for-hire trucking, 16, 45, 51, 57
- Broker operators, private trucking, 16, 138, 142, 143, 156
- Census Metropolitan Areas, for-hire trucking, 102
- Commodities carried, for-hire trucking, 25, 29, 78, 79, 117, 120, 122, 126, 130
  - by revenues, 78, 79
  - by shipments, 78, 79
  - by tonnage, 78, 79
  - by tonne-kilometres, 78, 79
  - by weight group, 100, 102, 112
- Commodities carried, private trucking, 157
  - by tonnage, 78, 157
  - by tonne-kilometres, 78, 157
- Compensation see Wages
- Distance travelled, for-hire trucking, 19, 24, 59, 112
- Distance travelled, private trucking, 19, 24, 142, 143, 151, 154, 156
- Domicile of firms, for-hire trucking, 20, 25, 26, 42, 43
- Domicile of firms, private trucking, 20, 145
- Employment, for-hire trucking, 18, 51
- Employment, private trucking, 18, 143, 145
- Equipment operated, for-hire trucking, 19, 57
- Equipment operated, private trucking, 19, 151
- For-hire trucking, definition, 14
- For-hire trucking Survey, 14, 139
- Fuel, for-hire trucking, 61
- Fuel, private trucking, 142, 143, 150
- Income statement, for-hire trucking, 38
- Intercity carriers, for-hire trucking, 32
- Intercity carriers, private trucking, 142, 143, 144
- International carriers, for-hire trucking, 36
- International traffic, private trucking, 157
- Interprovincial carriers, for-hire trucking, 34, 51
- Interprovincial traffic, for-hire trucking, 76, 77
- Interprovincial traffic, private trucking, 160
- Intraprovincial traffic, for-hire trucking, 70, 77
- Intraprovincial traffic, private trucking, 156, 157, 160
- Leased vehicles, for-hire trucking, 56, 57
- Leased vehicles, private trucking, 139
- Less than truckload traffic, for-hire trucking, 100
- Local carriers, for-hire trucking, 30
- Local carriers, private trucking, 142, 143
- Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, 13, 25, 63, 69
- Number of firms, for-hire trucking, 20, 25, 26
- Number of firms, private trucking, 20, 139
- Off-highway carriers, for-hire trucking, 30
- Operating expenses, for-hire trucking, 16, 42, 43, 44, 64, 66
- Operating expenses, private trucking, 16, 139, 140, 142, 143, 145, 146, 147
- Operating ratio, for-hire trucking, 42, 43
- Piggyback services, for-hire trucking, 45
- Piggyback services, private trucking, 144
- Private trucking, definition, 14
- Private Trucking Survey, 13, 139
- Purchased transportation, for-hire trucking, 45
- Ratios revenue per shipment, 70, 76, 112, 113
  - revenue per tonne, 70, 76, 112, 113
  - revenue per tonne-kilometre, 80, 82, 84
  - weight per shipment, 70, 76, 112, 113
- Revenue generated per power unit, for-hire trucking, 57
- Revenue per shipment, for-hire trucking, 70, 76, 112, 113
- Revenue per tonne, for-hire trucking, 70, 76, 112, 113
- Revenues, for-hire trucking, 42, 70, 76, 77
  - by commodities carried, 78, 79
  - by destination, 111
  - by distance groups, 112, 113
  - by origin, 70, 77, 102
  - by weight group, 102, 114
  - international, 51
  - interprovincial, 51
  - intraprovincial, 51
- Salaries see Wages
- Shipments, for-hire trucking, 70, 76
  - by commodities carried, 78, 79
  - by commodity, 78
  - by destination, 102
  - by origin, 77, 102
  - by weight group, 102, 108
- Size of firm, private trucking, by operating expenses, 142, 145
- Tonnage carried, for-hire trucking, 22, 70, 76
  - by commodities carried, 78
  - by destination, 111
  - by distance groups, 112, 113
  - by origin, 22
  - by weight group, 108, 114
- Tonne-kilometres, for hire trucking, by commodities carried, 78, 79
  - by destination, 102
  - by origin, 77, 102
  - by weight group, 108
- Tractors, private trucking, 139, 142, 143
- Traffic by commodity, for-hire trucking, 108
- Traffic by weight group, for-hire trucking, 102
- Trailers, private trucking, 139, 142, 143
- Trucking OriginDestination Survey see For-hire Trucking Survey
- Truckload traffic, for-hire trucking, 100
- Trucks, straight, private trucking, 139, 142, 143
- Wages, for-hire trucking, 51
- Wages, private trucking, 139, 142, 143, 145
- Weight per shipment, for-hire trucking, 70, 76, 100, 102, 113

## INDEX – Chapitres 1-5

- Achat de services de transport, camionnage pour compte d'autrui, 45
- Bilan, camionnage pour compte d'autrui, 45
- Camionnage pour compte d'autrui, définition, 14
- Camionnage pour compte propre, définition, 14
- Carburant, camionnage pour compte d'autrui, 61
- Carburant, camionnage pour compte propre, 142, 143, 150
- Chauffeurs contractants, camionnage pour compte d'autrui, 16, 45, 51, 61
- Chauffeurs contractants, camionnage pour compte propre, 16, 138, 142, 143, 156
- Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte d'autrui, 16, 42, 43, 44, 64, 66
- Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 16, 139, 140, 142, 143, 145, 146, 147
- Distance parcourue, camionnage pour compte d'autrui, 19, 24, 59, 112
- Distance parcourue, camionnage pour compte propre, 19, 24, 142, 143, 151, 154, 156
- Domicile des entreprises, camionnage pour compte d'autrui, 20, 25, 26, 42, 43
- Domicile des entreprises, camionnage pour compte propre, 20, 145
- Emploi, camionnage pour compte d'autrui, 18, 51
- Emploi, camionnage pour compte propre, 18, 143, 145
- Enquête sur le camionnage pour compte propre, 13, 139
- Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 14, 139
- Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, 13, 25, 63, 69
- Enquêtes sur le camionnage (origine destination) voir Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 14, 139
- Expéditions, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76 par marchandises transportées, 78, 79 par produit, 78 selon la destination, 102 selon la provenance, 77, 102 selon le poids, 102, 108
- Marchandises transportées, camionnage pour compte d'autrui, 25, 29, 78, 79, 117, 120, 122, 126, 130 selon le poids, 100, 102 selon les expéditions effectuées, 78, 79 selon les recettes enregistrées, 78, 79 selon les tonnes-kilomètres transportées, 78, 79 selon les tonnes transportées, 78, 79
- Marchandises transportées, camionnage pour compte propre, 157 selon les tonnes-kilomètres transportées, 157 selon les tonnes transportées, 157
- Matériel exploité, pour compte d'autrui, 19, 57
- Matériel exploité, pour compte propre, 19, 151
- Mouvements en charge complète, camionnage pour compte d'autrui, 100
- Mouvements en charge partielle, camionnage pour compte d'autrui, 100
- Nombre d'entreprises, camionnage pour compte d'autrui, 20, 25, 26
- Nombre d'entreprises, camionnage pour compte propre, 20, 139
- Poids par livraison, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76, 100, 102, 113
- Ratio d'exploitation, camionnage pour compte d'autrui, 42, 43
- Ratios des recettes par livraison, 70, 76, 112, 113
- Ratios des recettes par tonne, 70, 76, 112, 113
- Ratios des recettes par tonne-kilomètre, 80, 82, 84
- Ratios poids par livraison, 70, 76, 112, 113
- Recettes, camionnage pour compte d'autrui, 42, 70, 76, 77 par marchandises transportées, 78, 79 selon la destination, 111 selon la distance parcourue, 112, 113 selon la provenance, 70, 77, 102 selon le poids, 102, 114 transport international, 51 transport interprovincial, 51 transport intraprovincial, 51
- Recettes par livraison, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76, 112, 113
- Recettes par tonne, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76, 112, 113
- Recettes produites par unité motorisée, camionnage pour compte d'autrui, 57
- Régions métropolitaines de recensement, camionnage pour compte d'autrui, 102
- Remorques, camionnage pour compte propre, 139, 142, 143
- Rémunération voir Salaires Revenu, camionnage pour compte d'autrui,
- Salaires, camionnage pour compte d'autrui, 51
- Salaires, camionnage pour compte propre, 139, 142, 143, 145
- Services railroute, camionnage pour compte d'autrui, 45
- Services railroute, camionnage pour compte propre, 144
- Taille de l'entreprise, camionnage pour compte propre, selon les frais d'exploitation, 142, 145
- Tonnes-kilomètres, camionnage pour compte d'autrui, par marchandises transportées, 78, 79 selon la destination, 102 selon la provenance, 77, 102
- Tonnes transportées, camionnage pour compte d'autrui, 22, 70, 76 par marchandises transportées, 78 selon la destination, 111 selon la distance parcourue, 112, 113 selon la provenance, 22 selon le poids, 108, 114
- Tracteurs, camionnage pour compte propre, 139, 142, 143
- Trafic international, camionnage pour compte propre, 157
- Trafic interprovincial, camionnage pour compte d'autrui, 76, 77
- Trafic interprovincial, camionnage pour compte propre, 160
- Trafic intraprovincial, camionnage pour compte d'autrui, 77
- Trafic intraprovincial, camionnage pour compte propre, 160
- Trafic par produit, camionnage pour compte d'autrui, 108
- Trafic selon le poids, camionnage pour compte d'autrui, 102
- Transporteurs circulant sur des chemins privés, camionnage pour compte d'autrui, 30
- Transporteurs internationaux, camionnage pour compte d'autrui, 36
- Transporteurs interprovinciaux, camionnage pour compte d'autrui, 34, 51
- Transporteurs interurbains, camionnage pour compte d'autrui, 32
- Transporteurs interurbains, camionnage pour compte propre, 142, 143, 144
- Transporteurs locaux, camionnage pour compte d'autrui, 30
- Transporteurs locaux, camionnage pour compte propre, 142, 143
- Véhicules loués, camionnage pour compte d'autrui, 56
- Véhicules loués, camionnage pour compte propre, 133

## ADDITIONAL TRUCKING TABULATIONS

---

Users wishing data not found in this publication can request custom tabulations on a cost-recovery basis.

The following is a quick reference to the type of data that may be available for private and for-hire trucking, subject to confidentiality provisions. The degree of detail sometimes varies between the private and for-hire portions of the industry.

### TRUCKING – INDUSTRY STRUCTURE

- Revenue and Expenses
  - Purchased transportation (eg. brokers)
  - Employment (number and compensation, by occupation)
  - Balance sheet
  - Financial ratios
  - Fleet size
  - Distance travelled by type of equipment
  - Fuel consumption

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- revenue class
- province or territory of domicile
- area of operation
- type of carrier

### TRUCKING – INDUSTRY ACTIVITY (Domestic Intercity Commodity Movements)

- Origin and Destination
- Revenue
  - Tonnage
  - Tonne-kilometres
  - Revenue per tonne
  - Revenue per shipment
  - Revenue per tonne-kilometre
  - Weight per shipment
  - Distance per shipment

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- type of carrier
- size of carrier
- area of operation
- types of commodities carried
- length of haul
- shipment weight groups (or LTL and TL)

## TOTALISATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LE CAMIONNAGE

---

Les utilisateurs qui désirent obtenir certaines données non publiées dans le présent ouvrage peuvent demander des totalisations spéciales, selon un mode de recouvrement des frais.

Vous trouverez ci-après un aperçu du genre de données sur le camionnage pour compte propre et pour compte d'autrui que nous pouvons vous fournir, à condition de respecter les critères de confidentialité. Le niveau de désagrégation des données sur le camionnage pour compte propre ne correspond pas toujours à celui des statistiques sur le camionnage pour compte d'autrui.

### CAMIONNAGE – STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

- Recettes et dépenses
  - Achat de services de transport  
(p. ex.: les services des chauffeurs contractants)
  - Emploi (nombre d'employés et rémunération, selon la catégorie professionnelle)
  - Bilan
    - Ratios financiers
    - Taille du parc de véhicules
    - Distance parcourue selon le genre de matériel
    - Consommation de carburant

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- catégorie de recettes
- province ou territoire de domicile
- région d'exploitation
- genre de transporteur

### CAMIONNAGE – ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE (Transport intérieur interurbain de marchandises)

- Origine et destination
- Recettes
  - Tonnes
  - Tonnes-kilomètres
  - Recettes par tonne
  - Recettes par expédition
  - Recettes par tonne-kilomètre
  - Poids par expédition
    - Distance par expédition

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- genre de transporteur
- taille des entreprises de camionnage
- région d'exploitation
- genre de marchandises transportées
- distance des voyages
- poids des expéditions (à charge partielle ou complète)

## Publications available from the Transportation Division

## Publications disponibles à la Division des transports

Catalogue		Canada	Foreign	Catalogue	
			A l'étranger		
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	\$ 85.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	16.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.	51-205
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00	41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.	51-501F
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	79.00	95.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00	120.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-211	Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50	44.00	Le transport ferroviaire au Canada, Statistiques des marchandises, A., Bil.	52-211
52-215	Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00	33.00	Transport ferroviaire au Canada: Statistiques générales, A., Bil.	52-215
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	34.00	41.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. - Annual  
O. - Occasional

M. - Monthly  
Bil. - Bilingual

Q. - Quarterly

A. - Annuel  
H.S. - Hors série

M. - Mensuel  
Bil. - Bilingue

T. - Trimestriel

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or fax the included order form to 1-613-951-1584.

Pour commander une publication, composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 ou télécopiez le bon de commande ci-joint au 1-613-951-1584.

Statistics Canada Library  
Bibliothèque Statistique Canada



1010054658

## What happened to the cost of living last month?

**T**he **Consumer Price Index** will tell you.

Whether you negotiate wage settlements, administer COLA clauses in labour contracts, assess government policies or are involved in renewal contracts, child support or alimony payments, you need current and detailed information on changes in the cost of living.

Compiled monthly (and published within 20 days of the month's end), the **Consumer Price Index** gives you a precise account of the latest fluctuations in consumer prices.

This monthly publication covers:

- transportation
- health and personal care
- food
- recreation, reading and education
- clothing
- tobacco products and alcoholic beverages
- housing

Over 400 items, ranging from milk to parking, household furnishings to reading material, are included.

Price indexes are presented nationally and for 18 major Canadian cities. In each issue you receive month-to-month percentage comparisons and trends over the last five years. And each issue analyzes the main causes of changes.

*Get the facts.*

Subscribe to the **Consumer Price Index** (Catalogue No. 62-001) for the authoritative measure of the purchasing power of the Canadian consumer dollar. A subscription to this monthly is available for \$89 in Canada, and \$107 outside Canada.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

## Qu'en était-il du coût de la vie le mois dernier?

**L'**indice des prix à la consommation répond à votre question.

Que vous ayez à négocier des règlements salariaux, à administrer des clauses d'indemnité de vie chère ou à évaluer des politiques gouvernementales, que vous vous occupiez du renouvellement de contrats, de pensions alimentaires ou d'allocations d'entretien, vous avez besoin de données récentes et détaillées sur les fluctuations du coût de la vie.

Établi mensuellement, et publié dans les 20 jours suivant la fin de chaque mois, **L'indice des prix à la consommation** vous renseigne de façon précise sur les plus récentes fluctuations des prix à la consommation.

Cette publication mensuelle porte sur :

- l'alimentation
- l'habillement
- l'habitation
- le transport
- la santé et les soins personnels
- les loisirs, la lecture et la formation
- les produits du tabac et les boissons alcoolisées

Plus de 400 articles sont inclus, allant du lait au stationnement en passant par l'ameublement de maison et le matériel de lecture.

Les indices de prix sont donnés pour l'ensemble du pays et 18 principales villes canadiennes. Chaque numéro présente des comparaisons des pourcentages mois après mois et les tendances au cours des cinq dernières années. En outre, chaque numéro analyse les principales causes de changements.

*Abonnez-vous !*

**L'indice des prix à la consommation** (n° 62-001 au catalogue) vous permet d'obtenir une évaluation fiable du pouvoir d'achat du dollar canadien. L'abonnement à cette publication mensuelle coûte 89 \$ au Canada et 107 \$ à l'étranger.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free.

Pour un service plus rapide, utilisez votre carte Visa ou MasterCard et composez sans frais le

# 1-800-267-6677





## ROCK SOLID INFORMATION

**G**et a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequaled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

## DE L'INFORMATION SOLIDE COMME LE ROC

**S**tatistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.

# ALL IN ONE PLACE THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED

Canadian Economic Observer:  
Statistics Canada's New Monthly Economic Report

**N**o other report on the Canadian economy has this much to offer

## This month's data

Up-to-the-minute data includes all major statistical series released two weeks prior to publication.

## Current Economic Conditions

Brief, "to the point" summary of the economy's performance over the month, including trend analysis of employment, output, demand and leading indicators.

## Statistical and Technical Notes

Information about new or revised statistical programs and methodological developments unique to Statistics Canada.

## Major Economic Events

Chronology of international and national events that affect Canada's economy

## Feature Articles

In-depth research on current business and economic issues.

## Statistical Summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

## AND MORE

### Regional Analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

### International Overview

Digest of economic performance in Canada's most important trading partners — Europe, Japan, and the U.S.A.

### Subscribe Today and Save!

Save **\$40 off** the single-issue price of the **Canadian Economic Observer**.

Catalogue #11-010

12 issues \$210.00 / other countries \$252.00

Per copy \$21.00 / other countries \$25.20

(includes postage and handling)

For faster service using Visa or MasterCard call toll-free 1-800-267-6677.

To order, complete the order form included or write to Publications Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Please make your cheque or money order payable to the Receiver General for Canada Publications.

Contact the Statistics Canada Reference Centre nearest you for further information.

# TOUT POUR VOUS! LES DONNÉES ÉCONOMIQUES ET L'ANALYSE QUE VOUS RECHERCHEZ

L'Observateur économique canadien:  
Le nouveau bulletin économique mensuel de Statistique Canada

**A**ucune autre publication ne vous procure autant de renseignements relatifs à l'économie canadienne

## Les données du mois

Des données de dernière heure comprenant toutes les séries de statistiques les plus importantes qui ont été diffusées deux semaines avant la date de publication du bulletin.

## La situation économique actuelle

Le rendement de l'économie au cours du mois, présenté en bref, comportant une analyse de l'emploi, de la production, de la demande et des principaux indicateurs avancés des tendances de l'activité économique.

## Des notes techniques et statistiques

Des notes portant sur les nouveaux programmes statistiques ou les programmes révisés et sur les progrès en matière de méthodologie propres à Statistique Canada.

## Les principaux événements économiques

Des événements internationaux et nationaux influençant l'économie canadienne, présentés en ordre chronologique.

## Des études spéciales

Une recherche approfondie des affaires et des questions d'actualité liées à l'économie.

## Un aperçu statistique

Des tableaux, des graphiques et des diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi, des marchés financiers, etc.

## ET PLUS ENCORE

### Une analyse régionale

Des ventilations par province d'indicateurs économiques stratégiques.

### Un survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

### Abonnez-vous dès maintenant et économisez!

Économisez **40\$** sur le prix à l'unité de **L'Observateur économique canadien**.

N° 11-010 au catalogue

Abonnement annuel (12 numéros): 210\$ au Canada; 252\$ à l'étranger.

Prix au numéro: 21\$ au Canada; 25.20\$ à l'étranger.

(Ces prix incluent les frais de port et de manutention.)

Pour un service plus rapide, composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.

Vous pouvez commander en remplissant le bon de commande ci-joint ou en écrivant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6. Veuillez faire votre cheque ou mandat poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation de Statistique Canada, le plus près de chez vous.

