



Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

All prices exclude sales tax

Catalogue 50-002-XIB is published eight times/year on Internet for CND\$10.00 per issue, or CND\$62.00 for a subscription. A Print-on-Demand service is also available at a different price. It can be ordered via Internet or by calling our National toll-free line 1-800-267-6677.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Le produit 50-002-XIB au catalogue est publié huit fois/année sur Internet au coût de 10 \$ cdn ou 62 \$ cdn pour un abonnement. Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coup différent. Elle peut être commandée via Internet ou en composant le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 14 No 1

Highlight :

Canada's ports handled 6.5% more cargo in the first nine months of 1997 than the same period in 1996.

Total cargo handled was 271.1 million tonnes (Mt.), including record international cargo of 204.0 Mt. (see: [Domestic and International Shipping](#) p:2)

Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers Third Quarter 1997

Top for-hire carriers domiciled in Canada were still in a good financial position in the third quarter of 1997. (see: [Motor Carriers of Freight](#) p: 6)

For-Hire Motor Carriers of Freight: All Carriers, First and Second Quarters, 1997

Canada-based for-hire motor carriers of freight were in a good, stable financial position in the first half of 1997. (see: [For-Hire Motor Carriers](#) p: 8)

Railways recorded a strong growth in traffic volume in 1997

In 1997, railways operating in Canada loaded 266.6 million tonnes of freight and received an additional 22.3 million tonnes from United States railway connections. (see: [Railway Carloadings](#) p: 10)

Vol. 14 N° 1

Faits saillants :

Au cours des neuf premiers mois de 1997, le fret manutentionné dans les ports canadiens a dépassé de 6,5 % le niveau atteint au cours de la même période en 1996.

Les ports ont manutentionné au total 271,1 millions de tonnes (Mt) de fret, y compris 204,0 Mt de fret international, ce qui représente un record. (voir : [Statistiques sur les expéditions](#) p : 2)

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : Principaux transporteurs Troisième trimestre 1997

Les principaux transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada étaient toujours en bonne situation financière au troisième semestre de 1997. (voir : [Transporteurs routiers](#) p : 6)

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : tous les transporteurs, premier et deuxième trimestres de 1997.

Les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont connu une bonne situation financière stable en première moitié de 1997. (voir : [Transporteurs routiers](#) p : 8)

Les transporteurs ferroviaires ont enregistré une forte croissance du volume du trafic en 1997

En 1997, les transporteurs ferroviaires exerçant leur activité au Canada ont chargé 266,6 millions de tonnes de marchandises et ont reçu 22,3 millions de tonnes supplémentaires en provenance de liaisons ferroviaires américaines. (voir : [Chargements ferroviaires](#) p : 10)

Domestic and International Shipping Statistics January to September, 1997 *(by Doug O'Keefe)*

Canada's ports handled 6.5% more cargo in the first nine months of 1997 than the same period in 1996. Total cargo handled was 271.1 million tonnes (Mt.), including record international cargo of 204.0 Mt. Four commodities (wheat, crude petroleum, iron ore, coal) accounted for almost 90% of the 17.1 Mt. increase in shipments, 78.0% of which was handled by four ports (Port Hawkesbury, Sept-Îles/Pointe Noire, Prince Rupert and Thunder Bay).

Port Hawkesbury, N.S. handled 11.7 Mt. of cargo, an increase of 110.2% (6.1 Mt.) over the first nine months of 1996. This increase was due to a continuing recovery of crude petroleum transshipments from the North Sea to the Eastern United States. This activity created a 33.8% increase in shipments received from Norway and a 11.6% increase in shipments to U.S. Atlantic and Gulf coasts ports.

Cargo handled at Sept-Îles/Pointe Noire grew 3.0 Mt. (20.2%) to 17.9 Mt in the first nine months of 1997 over the same period in 1996. Iron ore shipments were solely responsible for this increase as Sept-Îles/Pointe Noire contributed almost 80% of the 4.1 Mt. increase in total iron ore loadings by Canada's ports.

Prince Rupert handled 9.8 Mt. of cargo, 2.1 Mt. (30.1%) more than in the first nine months of the previous year. Almost 80% of the increase was due to shipments of wheat (up 59.7% to 2.9 Mt.) and coal (up 17.7% to 4.7 Mt.) to ports oversea.

Outbound wheat shipments also caused a 34.6% increase in cargo handled at Thunder Bay. That port loaded 5.6 Mt. of wheat in the first nine months of 1997, compared to 3.4 Mt. for the same period in 1996. The port's total tonnage reached 8.2 Mt., up 2.1 Mt. from 1996.

Increased demand for coal also affected the ports of Nanticoke and Vancouver. At Nanticoke, inbound coal from U.S. Great Lakes ports jumped 30.7% (753 kilotonnes (Kt.)) to 3.2 Mt., in response to demand for thermally generated electricity. At Vancouver, coal shipments outbound to oversea ports were up 532 Kt. over the first nine months of 1996 to 21.7 Mt. in 1997.

Vancouver, which handled 54.4 Mt. or 20.1% of the cargo handled by Canada's ports, also had significantly increased loadings of potassium chloride (potash - up 738 Kt.) and sulphur (up 380 Kt.). However, the port's total traffic increased just 0.6% as

Statistiques sur les expéditions intérieures et internationales - Janvier à septembre 1997 *(par Doug O'Keefe)*

Au cours des neuf premiers mois de 1997, le fret manutentionné dans les ports canadiens a dépassé de 6,5 % le niveau atteint au cours de la même période en 1996. Les ports ont manutentionné au total 271,1 millions de tonnes (Mt) de fret, y compris 204,0 Mt de fret international, ce qui représente un record. Quatre produits (le blé, le pétrole brut, le minerai de fer, la houille) ont représenté presque 90 % de la hausse de 17,1 Mt des expéditions, dont 78,0 % ont été manutentionnés par quatre ports (Port Hawkesbury, Sept-Îles/Pointe Noire, Prince Rupert et Thunder Bay).

Le port de Port Hawkesbury (N.-É.) a manutentionné 11,7 Mt de fret, soit une augmentation de 110,2 % (6,1 Mt) par rapport aux neuf premiers mois de 1996. Cette hausse est attribuable à une reprise soutenue des transbordements de pétrole brut provenant de la mer du Nord et acheminés vers l'est des États-Unis. Cette activité a entraîné une hausse de 33,8 % des expéditions reçues de la Norvège et un accroissement de 11,6 % des expéditions acheminées vers les ports de la côte Atlantique des États-Unis et ceux de la côte du golfe du Mexique.

Le fret manutentionné dans le port de Sept-Îles/Pointe Noire s'est accru de 3,0 Mt (20,2 %) pour atteindre 17,9 Mt au cours des neuf premiers mois de 1997 relativement à la même période en 1996. Les expéditions de minerai de fer sont responsables à elles seules de cette hausse, le port de Sept-Îles/Pointe Noire ayant assuré près de 80 % de l'augmentation de 4,1 Mt en chargements de minerai de fer dans les ports canadiens.

Le port de Prince Rupert a manutentionné 9,8 Mt de fret, soit 2,1 Mt (30,1 %) de plus qu'au cours des neuf premiers mois de l'année précédente. Près de 80 % de l'augmentation est attribuable à des expéditions de blé (hausse de 59,7 % pour atteindre 2,9 Mt) et de houille (accroissement de 17,7 % pour atteindre 4,7 Mt) acheminées vers des ports étrangers.

Les expéditions de blé sortantes ont également entraîné une hausse de 34,6 % du fret manutentionné dans le port de Thunder Bay. Ce port a chargé 5,6 Mt de blé au cours des neuf premiers mois de 1997, relativement à 3,4 Mt au cours de la même période en 1996. Le tonnage total pour ce port a atteint 8,2 Mt, soit une hausse de 2,1 Mt relativement à 1996.

La demande accrue de houille a également touché les ports de Nanticoke et de Vancouver. À Nanticoke, la houille arrivant des ports américains riverains des Grands Lacs a augmenté de 30,7 % (753 kilotonnes (Kt)) pour atteindre 3,2 Mt, comme suite à la demande d'électricité produite dans des centrales thermiques. À Vancouver, les expéditions de houille acheminées vers des ports étrangers ont connu une hausse de 532 Kt relativement aux neuf premiers mois de 1996 pour atteindre 21,7 Mt en 1997.

Le port de Vancouver, qui a manutentionné 54,4 Mt ou 20,1 % du fret manutentionné dans les ports canadiens, a également connu une hausse appréciable de chargements de chlorure de potassium (potasse — hausse de 738 Kt) et de soufre (hausse de 380 Kt).

domestic cargo movements declined 55.9% (down 424 Kt.), and foreign bound shipments of canola, lumber, miscellaneous chemicals and woodpulp also declined.

Container traffic through Canada's ports also increased in the first nine months of 1997, as the ports handled 14.8 Mt. of containerized cargo compared to 13.0 Mt. in the same period of 1996. All three of the major container ports, Montréal/Contrecoeur, Vancouver and Halifax, which collectively handled 93.2% of the total cargo handled in containers, reported increases. Montréal/Contrecoeur handled 5.9 Mt. of containerized cargo, an increase of 2.5% over 1996. Vancouver reported a 16.9% increase in container cargo with 3.5 Mt. in the first nine months of 1997, while traffic in Halifax jumped 21.9% to 3.5 Mt. of containerized cargo.

Toutefois, la valeur totale pour ce port n'a augmenté que de 0,6 %, vu le déclin de 55,9 % (baisse de 424 Kt) des mouvements du fret intérieur, jumelé au déclin des expéditions de colza canola, de bois d'œuvre, de divers produits chimiques et de bois à pâte acheminées vers l'étranger.

Le trafic conteneurs dans les ports du Canada s'est également accru au cours des neuf premiers mois de 1997, les ports ayant manutentionné 14,8 Mt de fret en conteneurs relativement à 13,0 Mt au cours de la même période en 1996. Les trois principaux ports à conteneurs, c'est-à-dire Montréal/Contrecoeur, Vancouver et Halifax, qui manutentionnent à eux seuls 93,2 % du fret total acheminé dans des conteneurs, ont signalé des augmentations. Le port de Montréal/Contrecoeur a manutentionné 5,9 Mt de fret en conteneurs, soit une augmentation de 2,5 % par rapport à 1996. Le port de Vancouver a signalé une hausse de 16,9 % du fret en conteneurs, soit 3,5 Mt au cours des neuf premiers mois de 1997, tandis que le trafic dans le port de Halifax a connu une hausse de 21,9 % pour atteindre 3,5 Mt de fret en conteneurs.

Table 1: Summary of International and Domestic Shipping Statistics, 1995 to 1997

Tableau 1: Statistiques sommaires sur le transport maritime international et intérieur, 1995 à 1997

Sector - Secteur	1995 '000 000 t	January to September Janvier à septembre			96/95 %	97/96 %
		1996 '000 000 t	1997 '000 000 t			
Quarter I - Trimestre I						
International	49.2	48.8	51.5	-0.8	5.5	
- Unloaded - Déchargé	13.7	13.5	14.6	-1.4	8.2	
- Loaded - Chargé	35.5	35.3	36.9	-0.5	4.5	
Domestic - Intérieur	12.3	10.9	10.0	-11.2	-8.5	
Sub-total - Sous-total	61.4	59.7	61.5	-2.9	3.0	
Quarter II - Trimestre II						
International	70.8	68.2	74.0	-3.7	8.5	
- Unloaded - Déchargé	23.2	23.0	24.5	-0.7	6.4	
- Loaded - Chargé	47.6	45.2	49.5	-5.1	9.6	
Domestic - Intérieur	29.2	27.8	27.4	-4.8	-1.5	
Sub-total - Sous-total	100.0	95.9	101.3	-4.0	5.6	
Quarter III - Trimestre III						
International	69.4	68.6	78.6	-1.1	14.5	
- Unloaded - Déchargé	24.2	24.1	27.8	-0.3	15.4	
- Loaded - Chargé	45.2	44.5	50.8	-1.5	14.0	
Domestic - Intérieur	31.1	29.8	29.8	-4.3	0.1	
Sub-total - Sous-total	100.5	98.4	108.4	-2.1	10.1	
January to September Janvier à septembre						
International	189.4	185.6	204.0	-2.0	9.9	
- Unloaded - Déchargé	61.0	60.6	66.8	-0.7	10.3	
- Loaded - Chargé	128.4	125.1	137.2	-2.6	9.7	
Domestic - Intérieur	72.5	68.4	67.1	-5.7	-1.9	
Total	261.9	254.0	271.1	-3.0	6.7	

Table 2: Cargo Handled at Canada's Top 20 Ports: Domestic and International Shipping**Tableau 2: Fret manutentionné aux 20 principaux ports canadiens: transport maritime intérieur et international**

Port	Domestic - Intérieur			International			Total			
	January to September Janvier à septembre			January to September Janvier à septembre			January to September Janvier à septembre			
	1996 '000 t	1997 '000 t	97/96 %	1996 '000 t	1997 '000 t	97/96 %	1996 '000 t	1997 '000 t	97/96 % part	97/97 %
Vancouver	1 528	955	-37.5	52 548	53 457	1.7	54 076	54 413	20.1	0.6
Sept-Iles/Pte-Noire	2 861	2 578	-9.9	12 039	15 338	27.4	14 900	17 916	6.6	20.2
Saint John	1 441	1 385	-3.9	14 075	14 008	-0.5	15 516	15 393	5.7	-0.8
Port-Cartier	3 196	3 585	12.2	10 705	10 576	-1.2	13 901	14 161	5.2	1.9
Montréal/Contrecoeur	4 034	3 438	-14.8	10 024	10 676	6.5	14 058	14 113	5.2	0.4
Port Hawkesbury	33	8	-74.6	5 520	11 662	111.3	5 553	11 670	4.3	110.2
Halifax	1 898	1 790	-5.7	8 150	9 062	11.2	10 048	10 852	4.0	8.0
Québec/Lévis	2 917	1 712	-41.3	9 701	8 876	-8.5	12 618	10 587	3.9	-16.1
Prince Rupert	14	0	-100.0	6 971	9 085	30.3	6 985	9 085	3.4	30.1
Thunder Bay	4 138	5 482	32.5	1 938	2 694	39.0	6 076	8 176	3.0	34.6
Hamilton	4 035	3 596	-10.9	4 715	4 292	-9.0	8 750	7 888	2.9	-9.9
Fraser River	3 943	4 038	2.4	1 512	1 976	30.7	5 455	6 014	2.2	10.3
Come-By-Chance	96	142	47.9	5 238	5 864	12.0	5 334	6 006	2.2	12.6
Nanticoke	1 112	749	-32.7	3 187	4 672	46.6	4 300	5 421	2.0	26.1
Sorel	2 382	2 378	-0.2	1 444	1 612	11.6	3 826	3 990	1.5	4.3
Howe Sound	3 566	3 831	7.4	8	45	462.5	3 574	3 876	1.4	8.4
Windsor	1 707	1 853	8.5	1 567	1 871	19.4	3 274	3 723	1.4	13.7
Baie-Comeau	1 225	1 430	16.7	2 273	2 209	-2.8	3 498	3 638	1.3	4.0
Sault Ste.Marie	419	323	-22.9	3 372	2 935	-13.0	3 791	3 259	1.2	-14.1
North Arm Fraser River	2 796	2 960	5.9	28	62	119.1	2 824	3 022	1.1	7.0
Sub-total - Sous-total	43 341	42 231	-2.6	155 015	170 972	10.3	198 356	213 203	78.6	7.5
Other ports - Autres ports	25 064	24 867	-0.8	30 623	33 062	8.0	55 687	57 929	21.4	4.0
Grand total	68 405	67 098	-1.9	185 638	204 034	9.9	254 043	271 132	100.0	6.7

Table 3. Major Origins and Destinations of Cargo Handled at Canadian Ports: International Shipping**Tableau 3. Principales origines et destinations du fret manutentionné dans les ports canadiens : transport maritime international**

	January to September - Janvier à septembre			
	Tonnage		Market share Part de marché	
	1996 '000 t	1997 '000 t	1996 %	1997 %
Inbound - En arrivage				
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	17 896	17 506	29.5	26.2
Norway - Norvège	7 917	10 593	13.1	15.8
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	3 906	4 213	6.4	6.3
Saudi Arabia - Arabie Saoudite	2 564	2 667	4.2	4.0
Brazil - Brésil	2 407	2 412	4.0	3.6
United Kingdom - Royaume-Uni	2 594	2 349	4.3	3.5
US Pacific - É-U Pacifique	2 208	2 191	3.6	3.3
Nigeria - Nigéria	1 271	2 092	3.5	3.1
Algeria - Algérie	2 053	1 864	3.1	2.8
Australia - Australie	1 966	1 846	3.2	2.8
Others - Autres	15 799	19 114	26.1	28.6
Total inbound - En arrivage	60 582	66 847	100.0	100.0
Outbound - En départ				
Japan - Japon	26 192	25 599	20.9	18.7
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	19 565	22 860	15.6	16.7
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	11 600	12 120	9.3	8.8
Korea South - Corée Du Sud	7 690	8 485	6.1	6.2
Netherlands - Pays-Bas	6 216	7 865	5.0	5.7
United Kingdom - Royaume-Uni	5 452	6 457	4.4	4.7
US Pacific - É-U Pacifique	5 349	5 462	4.3	4.0
China - Chine	5 324	4 521	4.3	3.3
Brazil - Brésil	4 259	4 451	3.6	3.2
Belgium-Luxemb. - Belgique-Luxembourg	4 230	3 752	3.4	2.7
Others - Autres	29 179	35 616	23.3	26.0
Total outbound - En départ	125 057	137 187	100.0	100.0

Table 4. Cargo handled by commodity: International and Domestic Shipping
Tableau 4. Fret manutentionné par marchandise: transport maritime international et intérieur

	January to September			
	Janvier à septembre			
	1996	1997	97/96	
International sector - unloaded	'000 t	'000 t	%	Secteur international - déchargé
Crude petroleum	19 522	22 741	16.5	Pétrole brut
Coal	7 877	9 638	22.4	Houille
Iron ores and concentrates	5 588	5 504	-1.5	Minerai de fer et concentrés
Aluminum ore and basic products	4 668	4 792	2.7	Minerai et produits d'aluminium
Fuel oil	1 894	3 074	62.3	Mazout
Machinery/equip. & misc. cargo	2 447	3 030	23.8	Machinerie/équip./cargaison divers
Iron, steel, and alloys	1 930	2 448	26.8	Fer, acier et alliage
Limestone	2 310	2 088	-9.6	Castines
Miscellaneous chemicals	1 683	1 928	14.5	Produits chimiques divers
Gasoline	1 313	1 457	10.9	Essence
Other	11 349	10 147	-10.6	Autres
Total unloaded, international sector	60 582	66 847	10.3	Total déchargé, secteur international
International sector - loaded				Secteur international - chargé
Coal	26 335	27 515	4.5	Houille
Iron ores and concentrates	19 768	24 322	23.0	Minerai de fer et concentrés
Wheat	11 771	14 343	21.8	Blé
Crude Petroleum	3 127	5 394	72.5	Pétrole brut
Woodpulp	5 249	5 123	-2.4	Pâte de bois
Potassium chloride	4 251	4 804	13.0	Chlorure de potassium (potasse)
Fuel oil	4 643	4 605	-0.8	Mazout
Gypsum	4 032	4 585	13.7	Gypse
Sulphur	3 815	4 196	10.0	Soufre
Miscellaneous chemicals	4 094	4 013	-2.0	Produits chimiques divers
Other	37 972	38 288	0.8	Autres
Total loaded, international sector	125 057	137 187	9.7	Total chargé, secteur international
Domestic sector - handled				Secteur intérieur - manutentionné
Pulpwood	9 852	10 227	3.8	Bois à pâte
Wheat	6 281	9 496	51.2	Blé
Iron ore and concentrates	9 205	8 302	-9.8	Minerai de fer et concentrés
Fuel oil	6 729	6 072	-9.8	Mazout
Logs, bolts, and other wood	5 227	5 350	2.3	Billes, billots et autres bois
Other non-metallic mineral prod.	4 827	4 112	-14.8	Autres prod. minéraux non-métal.
Limestone	3 980	3 978	0.0	Castines
Other ores and base metal products	4 217	3 971	-5.8	Autres minerais et produits métalliques
Salt	3 773	3 746	-0.7	Sel
Gasoline	3 784	2 761	-27.0	Essence
Other	10 530	9 081	-13.8	Autres
Total handled, domestic sector	68 405	67 098	-1.9	Total manutentionné, secteur intérieur

Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers Third Quarter 1997

(by Marie Claude Pinard)

Note

Users should be aware that Canada's top for-hire motor carriers of freight covered 73 carriers in the third quarter, compared to 67 in 1996. Six more general freight carriers and three more specialized freight carriers reached annual revenues of \$25 million or more at the beginning of 1997. However, one general freight carrier and one specialized freight carrier went out of business during the second quarter of 1997, as did another general freight carrier in the third quarter.

Operating Ratios

The top motor carriers of freight domiciled in Canada (those with annual revenues of \$25 million or more) posted improved operating ratios in the third quarter of 1997 as compared to the same quarter in 1996. In the third quarter of 1997, the operating ratio of top carriers reached 0.94, compared to 0.95 in the third quarter of 1996. A ratio below 1.00 represents an operating profit. This was the best third quarter operating ratio registered in the 1990s. During this quarter, the operating ratio of the top general freight carriers decreased by two points as compared to the third quarter of 1996 to stand at 0.94, while the operating ratio of the top specialized freight carriers increased one point as compared to the third quarter of 1996 to stand at 0.95.

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : Principaux transporteurs

Troisième trimestre 1997 (par Marie Claude Pinard)

Note

Les utilisateurs doivent prendre note que la liste des principaux transporteurs de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada comprend 73 transporteurs au troisième trimestre, comparativement à 67 en 1996. Six transporteurs de marchandises générales et trois transporteurs de marchandises spécialisées se sont ajoutés, au début de 1997, à la liste des transporteurs ayant des recettes annuelles de 25 millions de dollars ou plus. Un transporteur de marchandises générales et un transporteur de marchandises spécialisées ont toutefois fermé leurs portes au cours du deuxième trimestre de 1997, tandis qu'un autre transporteur de marchandises générales a fermé ses portes au cours du troisième trimestre.

Ratios d'exploitation

Les principaux transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada (ceux ayant des recettes annuelles de 25 millions de dollars ou plus) ont amélioré leurs ratios d'exploitation au troisième trimestre de 1997 par rapport au même trimestre en 1996. Au troisième trimestre de 1997, le ratio d'exploitation des principaux transporteurs a atteint 0,94, comparativement à 0,95 au troisième trimestre de 1996. Un ratio en deçà de 1,00 représente un bénéfice d'exploitation. Il s'agit du meilleur ratio d'exploitation enregistré au troisième trimestre au cours des années 90. Au cours de ce trimestre, le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises générales a diminué de deux points par rapport au troisième trimestre de 1996 pour s'établir à 0,94, tandis que le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises spécialisées a augmenté de un point par rapport au troisième trimestre de 1996 pour s'établir à 0,95.

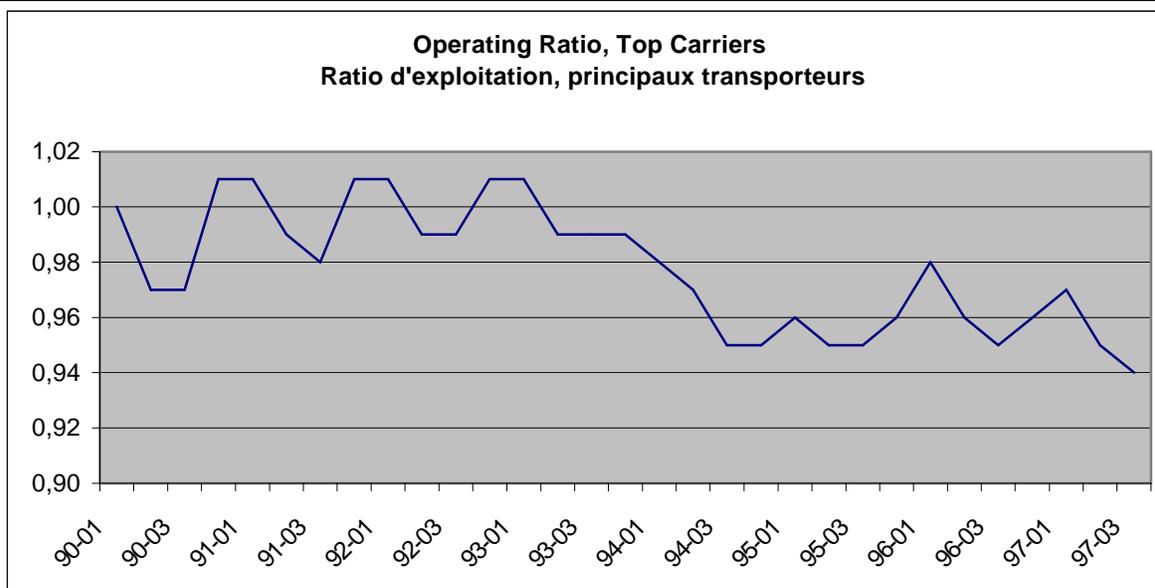


Table 7: Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Top Carriers, 1997, Third Quarter 1997, Summary Tabulations**Tableau 7 : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, principaux transporteurs, troisième trimestre 1997, tableau sommaire**

	Third Quarter - Troisième trimestre 1996			Third Quarter - Troisième trimestre 1997		
	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
No. of Carriers - Nombre de transporteurs¹	50	17	67	54	19	73
	\$'000,000			\$'000,000		
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	859,9	303,2	1163,1	927,1	316,3	1243,4
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages -Rémunération	230,8	94,2	325,0	252,4	90,7	343,1
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	60,0	26,2	86,2	63,7	23,0	86,7
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	209,2	67,5	276,7	206,3	79,1	285,4
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	61,3	13,0	74,3	55,5	16,6	72,1
Other expenses - Autres dépenses	262,2	83,9	346,1	294,3	89,8	384,1
Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation²	823,5	284,8	1108,3	872,2	299,2	1171,4
Distance travelled - distance parcourue	Million km			Million km		
- company drivers - Chauffeurs de la société	291,4	110,7	402,1	274,9	101,0	375,9
- owner operators - Chauffeurs contractants	273,0	82,8	355,8	257,3	94,6	351,9
Total distance travelled - Total, distance parcourue	564,4	193,5	757,9	532,2	195,6	727,8
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0,96	0,94	0,95	0,94	0,95	0,94

¹ Total annual operating revenues over \$25 million, a total of 6 top carriers have been added to the 1996 population - Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions, au total 6 principaux transporteurs ont été ajoutés à la population de 1996

² Totals may not add due to rounding - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies

Operating Revenues and Expenses

The total operating revenues generated by the top carriers reached \$1.24 billion in the third quarter of 1997. The average operating revenues per carrier edged down from \$17.4 million to \$17 million between the third quarter of 1996 and the third quarter of 1997. Top specialized freight carriers' average operating revenues decline by 7%, while those of general freight carriers remained practically unchanged.

Operating expenses totaled \$1.17 billion during this period, or \$16 million per carrier. This represents a decrease of 3% compared to the same period one year earlier.

The largest components of expenses in the third quarter were wages and salaries (29%) and expenses for owner-operators (24%). These data are comparable to those from the third quarter of 1996 for wages and salaries (29%) and owner-operators (25%).

Recettes et dépenses d'exploitation

Les recettes totales d'exploitation produites par les principaux transporteurs ont atteint 1,24 milliard de dollars au cours du troisième trimestre de 1997. Les recettes moyennes d'exploitation par transporteurs ont diminué quelque peu à 17 millions de dollars, comparativement à 17,4 millions de dollars entre le troisième trimestre de 1996 et le troisième trimestre de 1997. Les recettes moyennes d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises spécialisées ont diminué de 7 % alors que les recettes moyennes d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises générales ont resté pratiquement inchangé.

Les dépenses ont totalisé 1,17 milliard de dollars pendant cette période, soit 16 millions de dollars par transporteur. Cela représente une diminution de 3 % par rapport à la même période un an plus tôt.

Les éléments les plus élevés des dépenses du troisième trimestre sont les salaires et traitements, (29 %), ainsi que les dépenses de chauffeurs contractants, (24 %). Ces données sont comparable au troisième trimestre de 1996, pour les salaires et traitements (29 %) alors que les chauffeurs contractant sont de (25 %).

Distances traveled

The total distance traveled by company drivers and owner operators for the top for-hire carriers reached 728 million kilometres in the third quarter of 1997.

The average distance traveled in the third quarter of 1997, compared to the third quarter of 1996, decreased by 17% for company drivers and 10% for owner operators.

Distance parcourue

La distance totale parcourue par les conducteurs de compagnie et les chauffeurs contractants pour les principaux transporteurs pour compte d'autrui a atteint 728 millions de kilomètre au troisième trimestre de 1997.

La distance moyenne parcourue au troisième trimestre de 1997, comparativement au troisième trimestre de 1996, s'est décrie de 17 % pour les conducteurs de compagnie et a diminué de 10 % pour les chauffeurs contractants.

For-Hire Motor Carriers of Freight: All Carriers, First and Second Quarters, 1997

(by Marie Claude Pinard)

Operating Ratio

In the first quarter of 1997, the operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) of all Canada-based for-hire motor carriers with revenues of more than \$1 million was 0.95, unchanged from the same period last year. In the second quarter of 1997, the operating ratio was 0.95, a one-point deterioration from the second quarter of 1996.

By type of activity, the operating ratios of general and specialized freight carriers in the first quarter of 1997 remained the same as in the first quarter of 1996. In the second quarter, while the operating ratio of general freight carriers remained the same, the operating ratio of specialized freight carriers increased by one point, from 0.94 in 1996 to 0.95 in 1997.

Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : tous les transporteurs, premier et deuxième trimestres de 1997

(par Marie Claude Pinard)

Ratio d'exploitation

Au premier trimestre de 1997 tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domicilié au Canada, ayant des recettes de plus de un million de dollars avaient un ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation), de 0,95, soit inchangé par rapport à la même période l'an dernier. Alors que pour le deuxième trimestre de 1997, le ratio d'exploitation fut de 0,95, une hausse d'un point par rapport au second trimestre de 1996.

Selon le type d'activité, au premier trimestre de 1997, les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises générales et de marchandises spécialisées sont demeurés les mêmes qu'au premier trimestre de 1996. Tandis que pour le deuxième trimestre, le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales est demeuré inchangé, alors que le ratio d'exploitation de transporteurs de marchandises spécialisées a augmenté de un point passant de 0,94 en 1996 à 0,95 en 1997.

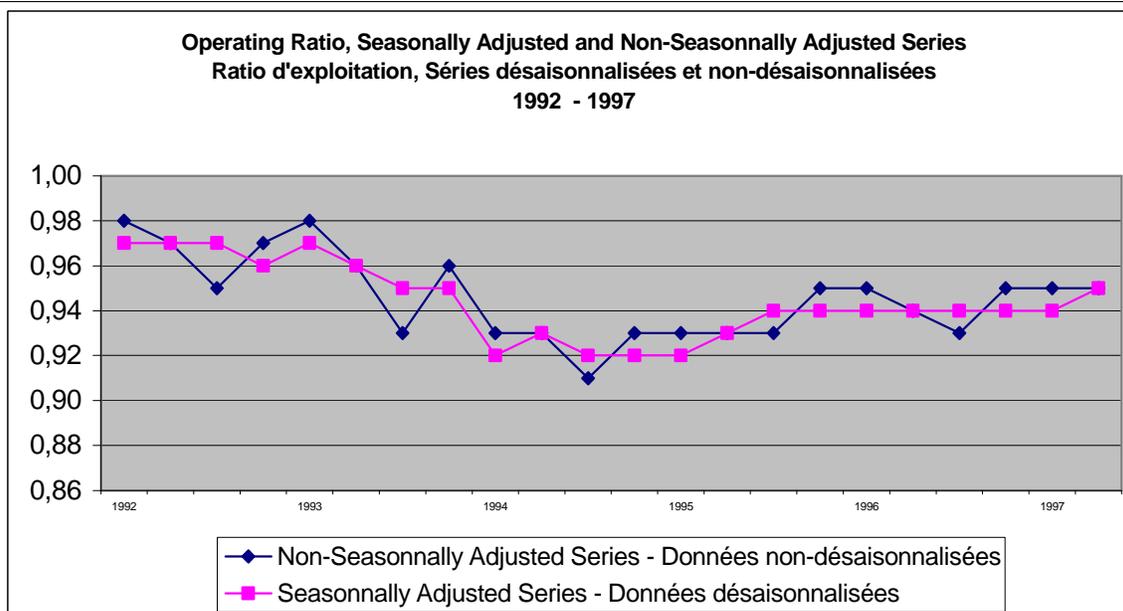


Table 8: Motor Carrier Freight Quarterly Survey, All Carriers, First and Second Quarters 1997, Summary Tabulations**Tableau 8 : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, tous les transporteurs, premier et deuxième trimestres 1997, tableau sommaire**

	First Quarter - Premier trimestre 1997			Second Quarter - Deuxième trimestre 1997		
	General- Freight Carriers	Specialized- Freight Carriers	Total	General- Freight Carriers	Specialized- Freight Carriers	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
No. of Carriers - Nombre de transporteurs¹	295	411	706	295	409	704
Estimated No. of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	896	1191	2088	901	1184	2086
	\$'000,000			\$'000,000		
Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation	1 959,0	1 393,9	3 352,9	2 128,0	1 340,5	3 468,6
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages -Rémunération	536,4	370,2	906,6	562,7	378,1	940,8
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	171,0	151,0	322,0	154,7	130,8	285,6
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	449,9	345,1	795,0	489,4	312,9	802,3
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	225,2	103,1	328,3	141,4	38,1	179,5
Other expenses - Autres dépenses ¹	491,6	353,0	844,6	669,0	410,8	1 079,8
Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation²	1 874,1	1 322,3	3 196,4	2 017,2	1 270,7	3 287,9
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0,96	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95

1 Miscellaneous Expenses include terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses not elsewhere specified.

Les autres dépenses comprennent les frais d'entretien et les dépenses de garage, des services de courtage de fret et autres dépenses d'exploitation non-nclus dans les autres catégories.

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

The seasonally adjusted data series, by removing the seasonal fluctuations from the original series, captures the more fundamental trend in the data series and thus allows for a more appropriate comparison over time. The seasonally adjusted series shows that the operating ratio reached 0.94 in the third quarter of 1995 and remained at that level until the first quarter of 1997. It increased to 0.95 in the second quarter of 1997. The financial position of Canada-based motor carriers nevertheless remained healthy in 1996 and the first half of 1997.

Operating Revenues

The 2,088 Canada-based for-hire motor carriers of freight with revenues of more than \$1 million generated \$3.4 billion in operating revenues in the first quarter of 1997 and \$3.5 billion in the second quarter of 1997.

Les données désaisonnalisées, en éliminant les fluctuations saisonnières des séries originales, rend compte plus adéquatement de la tendance fondamentale dans la série statistique et permet ainsi des comparaisons historiques plus appropriées. Les données désaisonnalisées montrent que le ratio d'exploitation a atteint 0,94 au troisième trimestre de 1995 et est demeuré à ce point jusqu'au premier trimestre de 1997. Il s'est modifié à la hausse pour atteindre 0,95 au deuxième trimestre de 1997. La situation financière des transporteurs routiers domiciliés au Canada est tout de même demeurée saine en 1996 et en première moitié de 1997.

Recettes d'exploitation

Les quelques 2,088 transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant des recettes de plus de un million de dollars ont cumulé des recettes d'exploitation au premier trimestre de 1997, de 3,4 milliards de dollars, alors qu'au second

Per carrier, total operating revenues averaged \$1.6 million in the first quarter of 1997 and \$1.7 million in the second quarter of 1997. Total operating revenues per carrier have been virtually unchanged since the beginning of 1996.

Operating expenses

Expenses of Canada-based for-hire motor carriers of freight reached \$6.5 billion in the first six months of 1997, with \$3.2 billion in the first quarter and \$3.3 billion in the second quarter. Per carrier, total operating expenses were more or less the same as in 1996, that is, \$1.53 and \$1.58 million for the first and second quarters.

The largest components of expenses in the first and second quarters were wages and salaries (28% in the first quarter and 29% in the second quarter) and expenses for owner-operators (25% in the first quarter and 24% in the second quarter). These data are comparable to those from the first and second quarters of 1996 for wages and salaries (29% and 30%) and owner-operators (24% and 23%).

trimestre de 1997 ont produit des recettes de 3,5 milliards de dollars.

Par transporteurs, les recettes totales d'exploitation se sont établies en moyenne à 1,6 million de dollars au premier trimestre de 1997 et à 1,7 million de dollars au deuxième trimestre de 1997. Les recettes totales d'exploitation par transporteurs n'ont pratiquement pas varié depuis le début de l'année 1996.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont atteint 6,5 milliards de dollars au cours des six premiers mois de 1997, soit 3,2 milliards de dollars au premier trimestre et 3,3 milliards de dollars au second trimestre. Par transporteur, les dépenses totales d'exploitation sont sensiblement les mêmes que ceux de 1996, c'est-à-dire 1,53 et 1,58 million de dollars pour le premier et le deuxième trimestre.

Les éléments les plus élevés des dépenses du premier et deuxième trimestres sont les salaires et les traitements (28 % au premier trimestre et 29 % au deuxième trimestre), ainsi que les dépenses de chauffeurs contractants (25 % au premier trimestre et 24 % au deuxième trimestre). Ces données sont comparable au premier et deuxième trimestres de 1996, pour les salaires et les traitements (29 % et 30 %) alors que les chauffeurs contractant sont de (24 % et 23 %).

Railway Carloadings, 1997

(by Yasmin Sheikh)

Railways recorded a strong growth in traffic volume in 1997

In 1997, railways operating in Canada loaded 266.6 million tonnes of freight and received an additional 22.3 million tonnes from United States railway connections. Total unduplicated traffic carried was up 7.7% after a decline of 1.4%, in 1996. The strong growth in 1997 is still shy of the 12.9% growth experienced in 1994. The growth in 1994 was triggered by strong exports (+20.8%), while the growth in 1997 is a combination of improved domestic demand and a more modest increase in exports (+7.6%).

The top 10 commodities represented about 69% of all commodities loaded in Canada. Compared to 1996, seven of these commodities recorded increases ranging from 2.5% in the loadings of woodpulp to 30.6% in those of wheat. The strong increase in the loadings of wheat were the result of a bumper crop and better grain handling by the two major railways. After previous years experience of backlogged traffic, both

Chargements ferroviaires, 1997

(par Yasmin Sheikh)

Les transporteurs ferroviaires ont enregistré une forte croissance du volume du trafic en 1997

En 1997, les transporteurs ferroviaires exerçant leur activité au Canada ont chargé 266,6 millions de tonnes de marchandises et ont reçu 22,3 millions de tonnes supplémentaires en provenance de liaisons ferroviaires américaines. Le trafic total sans double comptage des marchandises transportées a augmenté de 7,7 % après un recul de 1,4 % en 1996. La forte croissance observée en 1997 reste tout de même en deçà de la hausse de 12,9 % enregistrée en 1994. Cette progression de 1994 était attribuable à un niveau élevé d'exportation (+20,8 %), tandis que la croissance de 1997 s'explique par une amélioration de la demande intérieure combinée à une hausse modérée des exportations (+7,6 %).

Les dix principales marchandises ont représenté environ 69 % de tout le fret chargé au Canada. Comparativement à 1996, sept de ces marchandises ont affiché des augmentations variant de 2,5 % dans le cas des chargements de pâte de bois à 30,6 % pour les chargements de blé. Cette forte hausse des chargements de blé résulte d'une récolte exceptionnelle et d'une meilleure manutention du grain par les

Table 9: Railway Carloadings, 1996 and 1997
Tableau 9: Chargements ferroviaires, 1996 et 1997

Commodities- Marchandises	1996 Tonnes	1997 Tonnes	Change-variation %
1 Coal-Houille	39 103 500	40 479 335	3,5
2 Iron ore and concentrates-Minerais et concentrés de fer	36 790 613	39 253 577	6,7
3 Wheat-Blé	19 818 585	25 892 600	30,6
4 Container-on-flat-car-Containeurs sur wagons plats	14 049 155	15 795 729	12,4
5 Potash - Potasse	12 255 572	14 203 734	15,9
6 Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	11 269 242	12 820 954	13,8
7 Other grain - Autres céréales	10 002 213	9 547 857	-4,5
8 Lumber - Bois de oeuvre	10 053 547	9 436 225	-6,1
9 Wood pulp - Pâte à bois	8 484 493	8 693 070	2,5
10 Other chemicals and acids - Autres produits chimiques et acides	7 475 992	7 385 881	-1,2
Total top ten commodities - Des dix principales marchandises	169 302 912	183 508 962	8,4
Total Commodities-Total marchandises	247 976 993	266 611 733	7,5
Non-carload traffic-Trafic de détail	12 418	7 609	-38,7
Receipts from United States connections -Arrivages des embranchements américains	20 195 393	22 282 456	10,3
Total traffic carried-Total trafic transportées	268 184 804	288 901 798	7,7
Interchanges between Canadian carriers -Échanges entre transporteurs canadiens	28 307 275	25 477 135	-10,0
Intermodal (1)			
Containers-on-flat-car traffic loaded (C.O.F.C.) -Chargements de conteneurs sur wagons plats (C.S.W.P.)	14 049 155	15 803 894	12,5
Total trailer-on-flat-car traffic loaded (T.O.F.C.) -Chargements de remorques sur wagons plats (R.S.W.P)	2 508 174	1 986 019	-20,8
C.O.F.C. & T.O.F.C.included in receipts from US connections C.S.W.P. & R.S.W.P.-Partie qui constitue des arrivages des embranchements américains	3 497 184	3 480 843	-0,5

(1) includes C.O.F.C. & T.O.F.C. traffic loaded under all plans.

(1) Comprends l'ensemble du trafic conteneurs et remorques sur wagons plats, chargés selon tous les plans

CN and CP bought new equipment and made contingency plans in event of bad weather. Higher coal production and increased import/export container traffic also helped boost traffic.

Intermodal traffic is the fastest growing segment of the railway industry

The railway industry is dependent on the transportation of a handful of commodities: coal, iron ore, wheat, potash and containers on flat cars (C.O.F.C.). Figure 1 shows an index of growth of these items for 1993 to 1997. C.O.F.C. traffic has shown the highest growth followed by iron ore, potash, wheat and coal.

Intermodal traffic (containers-on-flat-cars and trailers-on-flat-cars, including those received from U.S. rail) has become the fastest growing segment of the railway business. With new technology, containers and trailers can be cost effectively loaded and transferred from truck to railcar to ship.

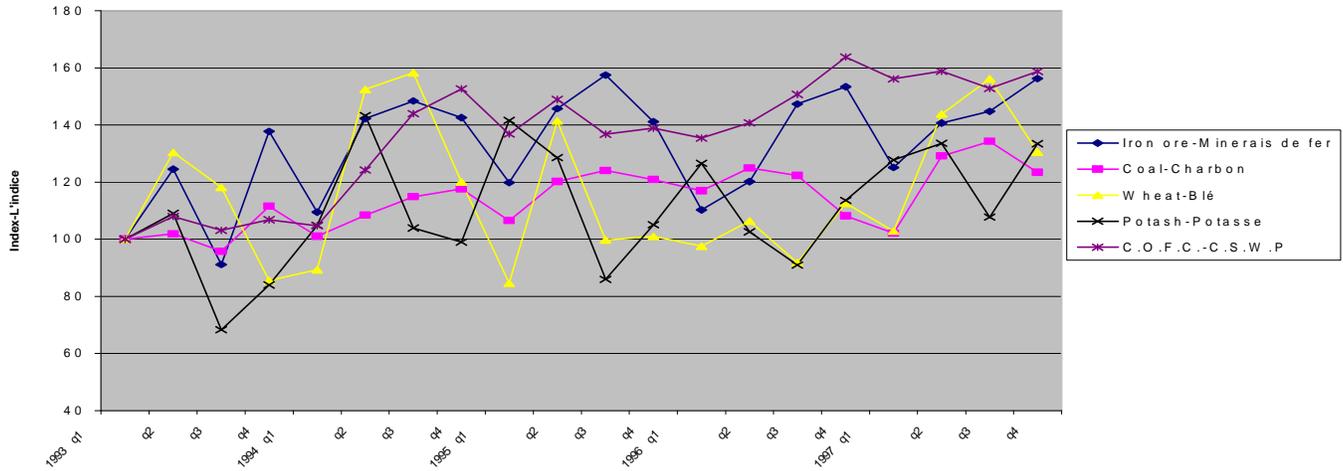
deux principales sociétés ferroviaires. Après avoir connu des délais de circulation au cours des années précédentes, le CN et le CP ont acheté de nouveaux équipements et ont adopté des plans d'urgence en cas de mauvais temps. L'augmentation de la production houillère et l'accroissement du fret conteneurisé lié à l'importation et à l'exportation ont également contribué à stimuler le trafic.

Le trafic intermodal représente le segment du secteur ferroviaire qui connaît la croissance la plus rapide

Le secteur ferroviaire est tributaire du transport d'un nombre restreint de marchandises : la houille, le minerai de fer, le blé, la potasse de même que les conteneurs sur wagons plats (C.S.W.P.). La figure 1 montre l'indice de croissance de ceux-ci de 1993 à 1997. Le trafic C.S.W.P a connu la plus forte croissance, suivi du minerai de fer, de la potasse, du blé et de la houille.

Le trafic intermodal (soit les conteneurs sur wagons plats et les remorques sur wagons plats, y compris ceux qui proviennent des sociétés ferroviaires américaines) est devenu le segment du secteur ferroviaire qui connaît la croissance la plus rapide. Les nouvelles technologies permettent le chargement rentable des conteneurs et des remorques et le transfert de ceux-ci des camions vers des wagons et des navires.

Figure 1: Index of Growth
Graphique 1: L'indice de croissance



Total traffic growth exceeded the growth in intermodal traffic in 1997

Figure 2 portrays annual total traffic and intermodal traffic. For 1993 to 1996, the growth in intermodal traffic surpassed total traffic by far. For the first time in five years total growth exceeded the growth in intermodal traffic in 1997, perhaps signalling that this type of traffic may be reaching a plateau.

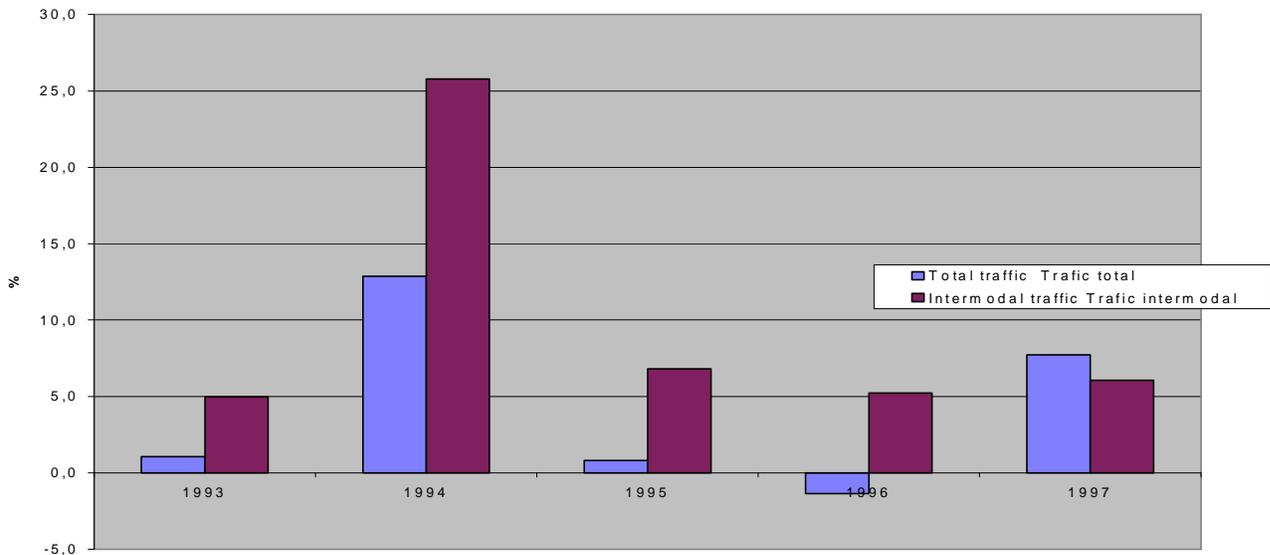
Overall intermodal traffic showed an impressive increase of 57.4% from 13.5 million tonnes in 1992 to 21.3 million tonnes in 1997. Total traffic on the other hand increased 22.2% during the same period with one decline in 1996 (-1.4%).

La croissance du trafic total a été supérieure à celle du trafic intermodal en 1997

La figure 2 représente le trafic annuel total et le trafic intermodal. De 1993 à 1996, la croissance du trafic intermodal a été nettement supérieure à celle du trafic total. En 1997, pour la première fois en cinq ans, la croissance du trafic total a surpassé celle du trafic intermodal, ce qui indique peut-être un plateau.

Le trafic intermodal global enregistre une progression impressionnante de 57,4 %, le volume étant passé de 13,5 millions de tonnes en 1992 à 21,3 millions de tonnes en 1997. Le trafic total, quant à lui, s'est accru de 22,2 % au cours de la même période, affichant un seul recul en 1996 (-1,4 %).

Figure 2: Percent change, Total traffic and intermodal traffic
Graphique 2: Trafic total et trafic intermodal, variation en pourcentage



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

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

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

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

Robert Larocque
Chef, unité de la dissémination
Sections des transports de surface et maritime
Division des transports

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0009
Internet laroque@statcan.ca

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its client in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service, which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.

Note of Appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.