



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 \$ cdm ou 62 \$ cdm pour un abonnement. Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent. Elle peut être commandée via Internet ou en composant le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

## Vol. 14 No 2

### Highlight :

#### Port Activities, 1997

Led by Vancouver, Canadian ports handled a record level of international cargo in 1997. Growing international cargo pushed the total tonnage handled by the ports to its highest level in nine years. Shipments of four bulk commodities: crude petroleum; coal; iron ore; and, wheat, were responsible for the increase in international marine cargo. (see: [Port Activity](#) p. 2)

#### For-hire Trucking - Commodity Origin/Destination, 1997

Over 223 million tonnes of freight were hauled in 1997 by long-distance Canada-based for-hire carriers. Transportation of this freight generated over \$10 billion in revenues for these carriers.

Transborder deliveries accounted for 25% of the tonnage hauled and 41% of the revenues earned. (see: [Commodity Origin](#) p. 8)

#### Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers Fourth Quarter 1997

Top for-hire carriers domiciled in Canada reported an operating ratio of 0.94, their best performance of the 90's. (see: [Motor Carriers](#) p. 12)

## Vol. 14 N° 2

### Faits saillants :

#### Activité portuaire, 1997

Avec Vancouver en tête, les ports canadiens ont manutentionné un niveau sans précédent de cargaisons internationales en 1997. L'augmentation des cargaisons internationales a fait grimper le tonnage total manutentionné par les ports à son niveau le plus élevé en neuf ans. Les expéditions de quatre marchandises en vrac : le pétrole brut, le charbon, le minerai de fer et le blé, ont été responsables de l'augmentation des cargaisons maritimes internationales. (voir : [Activité portuaire](#) p. 2)

#### Camionnage pour compte d'autrui - Origine / destination des marchandises, 1997

Les transporteurs routiers de longue distance pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont transporté plus de 223 millions de tonnes de marchandises en 1997. Le transport de ces marchandises a généré des recettes de plus de 10 milliards de dollars pour les transporteurs de cette catégorie.

Les livraisons transfrontalières ont compté pour 25 % du tonnage transporté et pour 41 % des recettes obtenues. (voir : [Statistiques sur l'origine](#) p. 8)

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

Les principaux transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont affiché un ratio d'exploitation de 0.94, soit le meilleur ratio enregistré au cours des années 90. (voir : [Transporteurs routiers](#) p. 12)

**Port activity - 1997***(by Doug O'Keeffe)*

Led by Vancouver, Canadian ports handled a record level of international cargo in 1997. Growing international cargo pushed the total tonnage handled by the ports to its highest level in nine years. Shipments of four bulk commodities: crude petroleum; coal; iron ore; and, wheat, were responsible for the increase in international marine cargo.

Total international cargo reached 282.3 million tonnes, an increase of 8.5% over 1996 and an all-time high. Despite declining domestic marine cargo, the total cargo reached 375.5 million tonnes in 1997, up 5.0% over 1996.

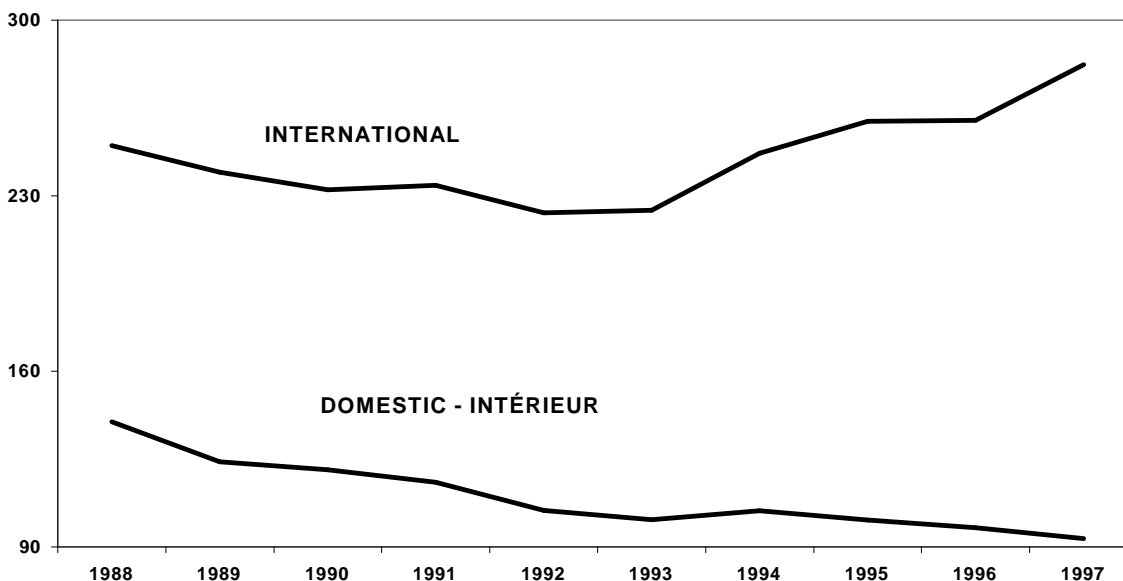
**Activité portuaire - 1997***(par Doug O'Keeffe)*

Avec Vancouver en tête, les ports canadiens ont manutentionné un niveau sans précédent de cargaisons internationales en 1997. L'augmentation des cargaisons internationales a fait grimper le tonnage total manutentionné par les ports à son niveau le plus élevé en neuf ans. Les expéditions de quatre marchandises en vrac : le pétrole brut, le charbon, le minerai de fer et le blé, ont été responsables de l'augmentation des cargaisons maritimes internationales.

Le fret international a totalisé 282,3 millions de tonnes, soit une hausse de 8,5 % par rapport à 1996, un sommet jamais atteint. En dépit de la diminution du fret maritime intérieur, le total des expéditions a atteint 375,5 millions de tonnes en 1997, en hausse de 5,0 % par rapport à 1996.

**International and domestic cargo levels move in opposite directions**  
**Les frets international et intérieur évoluent dans deux directions opposées**

'000 000 tonnes.



**Port Hawkesbury's tonnage was driven by crude petroleum transshipments**

The ports handled a total of 38.5 million tonnes of crude petroleum in 1997, almost 25% more than in the previous years. This increase was due almost entirely to transshipments of crude petroleum from Norway and the United Kingdom to the eastern seaboard of the United States. The petroleum was transported in very large crude carriers to Port Hawkesbury, Nova Scotia where it was stored and then loaded onto smaller tankers that comply with the U.S. Oil Pollution Act of 1990. These transshipments caused a 7.6 million tonne increase in international cargo through the port in 1997. With this increase, Port Hawkesbury became the number six port in terms of

**Le tonnage manutentionné à Port Hawkesbury est dominé par les transbordements de pétrole brut**

Les ports ont manutentionné un total de 38,5 millions de tonnes de pétrole brut en 1997, soit presque 25 % de plus que les années précédentes. Cette augmentation a été attribuable presque entièrement aux transbordements de pétrole brut de la Norvège et du Royaume-Uni à destination de la côte est des États-Unis. Le pétrole brut est transporté à Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, dans de très grands bateaux-citernes, y est entreposé, puis est chargé dans de plus petits bateaux-citernes qui respectent les exigences de la loi américaine « Oil Pollution Act, 1990 ». Ces transbordements se sont traduits par une augmentation de 7,6 millions de tonnes du fret international manutentionné dans ce port en 1997. Grâce à

cargo tonnage in 1997, up from position eleven in 1996. Almost all of the crude petroleum handled in 1997 was shipped internationally.

### **Coal and wheat shipments boosted traffic at ports on the West Coast and the Great Lakes and St. Lawrence Seaway**

Canada's ports handled 52.0 million tonnes of coal and 34.2 million tonnes of wheat in 1997, increases of 8% and 25% respectively over 1996. Almost all of the coal and 60% of the wheat were shipped internationally.

Strong demand for Canadian coal and wheat in Asia boosted the throughput of these cargoes through west coast ports. Vancouver loaded 28.3 million tonnes of coal and 8.3 million tonnes of wheat in 1997, increases of 3% and 7% over the previous year. Prince Rupert loaded 6.6 million tonnes of coal, 1.5 million tonnes more than in 1996, and 4.0 million tonnes of wheat, 1.4 million tonnes more than in 1996. All of the coal and wheat handled at these ports was exported overseas.

Canada's maritime coal trade is bi-directional, with most exports of Canadian coal occurring on the west coast and most imports on the Great Lakes. Great Lakes ports received 13.2 million tonnes of coal from U.S. ports on the Great Lakes, 17% more than in 1996. Most of this increase in inbound coal was unloaded at the ports of Courtright and Nanticoke, Ontario where it was used for thermal generation of electricity and for making steel.

Over two-thirds of the increase in wheat handled by the ports was due to increases in domestic shipments. These domestic movements occurred mainly in the Great Lakes and St. Lawrence regions. The port of Thunder Bay handled 53% more wheat, with 8.1 million tonnes of wheat loaded onto ships, most of which were bound for ports on the lower Saint Lawrence. Most of this wheat was then loaded onto ocean-going ships bound for ports overseas. These wheat shipments were a welcomed addition to traffic on the Seaway system as Canadian wheat has increasingly been exported through west coast ports.

International shipments of iron ore increased by almost 10% to 40.9 million tonnes due to increased exports from Sept-Îles/Pointe-Noire to Europe, particularly the Netherlands and the United Kingdom. The increase in international shipments of iron ore from Sept-Îles/Pointe-Noire more than offset a decline in domestic shipments. Consequently the port's overall traffic was up 8.4% from 1996 to 24.5 million tonnes in 1997. This performance was sufficient to make Sept-

cette augmentation, Port Hawkesbury est devenu le sixième port en importance du point de vue du tonnage des cargaisons en 1997, lui qui occupait la onzième place en 1996. La presque totalité du pétrole brut manutentionné en 1997 a été expédiée à l'étranger.

### **Les expéditions de charbon et de blé ont stimulé l'activité dans les ports de la côte ouest et dans ceux des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent**

Les ports canadiens ont manutentionné 52,0 millions de tonnes de charbon et 34,2 millions de tonnes de blé en 1997 soit une augmentation de 8 % et de 25 % respectivement par rapport à 1996. La presque totalité du charbon et 60 % du blé ont été expédiés à l'étranger.

La forte demande de charbon et de blé canadiens en Asie ont stimulé l'expédition de ces cargaisons par les ports de la côte ouest. Vancouver a chargé 28,3 millions de tonnes de charbon et 8,3 millions de tonnes de blé en 1997, soit des hausses de 3 % et de 7 % respectivement par rapport à l'année précédente. Prince Rupert a chargé 6,6 millions de tonnes de charbon, soit 1,5 million de tonnes de plus qu'en 1996, et 4,0 millions de tonnes de blé, soit 1,4 million de tonnes de plus qu'en 1996. La totalité du charbon et du blé manutentionnés dans ces ports a été exportée outre-mer.

Le commerce maritime de charbon au Canada est bidirectionnel, la plupart des exportations de charbon canadien se faisant à partir de la côte ouest, et la majeure partie des importations, dans les Grands Lacs. Les ports des Grands Lacs ont reçu 13,2 millions de tonnes de charbon de ports américains, soit 17 % de plus qu'en 1996. La majeure partie de cette augmentation des cargaisons de charbon à l'arrivée a été déchargée dans les ports de Courtright et de Nanticoke, en Ontario, en vue de la production thermique d'électricité et de la fabrication d'acier.

Plus des deux tiers de l'augmentation des cargaisons de blé manutentionnées par les ports sont attribuables aux augmentations des expéditions intérieures. Le fret intérieur a été le fait principalement des régions des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Le port de Thunder Bay a manutentionné 53 % plus de blé, avec 8,1 millions de tonnes chargées dans des navires, la plupart à destination de ports du Bas-Saint-Laurent. La majeure partie de ce blé a par la suite été chargée à bord de navires hauturiers à destination de ports outre-mer. Ces expéditions de blé ont joué un rôle positif quant à l'augmentation du trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent, le blé canadien étant de plus en plus exporté à partir de ports de la côte ouest.

Les expéditions internationales de minerai de fer ont augmenté de près de 10 %, pour atteindre 40,9 millions de tonnes, en raison de l'augmentation des exportations en partance de Sept-Îles/Pointe-Noire vers l'Europe, particulièrement les Pays-Bas et le Royaume-Uni. L'augmentation des expéditions internationales de minerai de fer à partir de Sept-Îles/Pointe-Noire ont plus que compensé une baisse des expéditions intérieures. Par conséquent, le trafic global du port a connu une hausse

Iles/Pointe-Noire the number two Canadian port in terms of tonnage.

### **Vancouver remained Canada's busiest port**

Vancouver, by far the busiest port in Canada, handled a record 71.8 million tonnes of cargo in 1997. That represented almost one-fifth of the total cargo handled at Canadian ports. Vancouver handles a diverse mix of bulk and containerized cargo. It was the number one port in Canada for coal, wheat and sulphur and the number two port for container traffic in 1997. International shipments accounted for 99% of the port's total traffic in 1997. Ninety-two percent of these shipments were outbound to foreign ports.

### **Canadian ports handled record levels of containerized cargo**

Canada's three major container ports, Montréal, Vancouver and Halifax, handled record levels of containerized cargo in 1997, despite strong competition from U.S. ports. These three ports handled 93% of the containerized cargo handled at Canadian ports.

Montréal handled 8.2 million tonnes of containerized cargo in 1997, an increase of 3.7%. Its location, 1,600 kilometres inland, close to markets in the U.S. Midwest, is a strategic advantage, given that water transport is one-fifth to one-third the cost of land transport.

Vancouver handled almost 6.0 million tonnes of containerized cargo in 1997, an increase of 16% over 1996. In 1997, the port opened "the Deltaport", a new multi-million state of the art facility capable of accommodating the largest container ships in service. This new facility appears to have attracted new container lines to the port.

Halifax handled 4.7 million tonnes of containerized cargo, up 17% from 1996. The port has benefited from the opening of a rail tunnel at Sarnia, which has enabled double-stacked container service through to the U.S. Midwest. Halifax is also the closest major container port to Europe and the port with the deepest water on the Atlantic coast of North America, two features which together make it an obvious last or first port-of-call for large container ships on the Atlantic.

de 8,4 % par rapport à 1996, pour atteindre 24,5 millions de tonnes en 1997. Cette performance a été suffisante pour que Sept-Îles/Pointe-Noire se place au deuxième rang des ports canadiens sur le plan du tonnage.

### **Vancouver demeure le port le plus achalandé du Canada**

Vancouver, qui est de loin le port le plus achalandé du Canada, a manutentionné un niveau record de 71,8 millions de tonnes de cargaisons en 1997. Cela représente près du cinquième du fret total manutentionné dans les ports canadiens. Le port de Vancouver manutentionne à la fois des cargaisons en vrac et du fret conteneurisé. Il a atteint le premier rang au Canada pour le charbon, le blé et le soufre, et le deuxième rang pour le fret conteneurisé en 1997. Les expéditions internationales ont représenté 99 % du trafic total du port en 1997. Ces expéditions étaient destinées à des ports étrangers dans une proportion de 92 %.

### **Les ports canadiens ont manutentionné des niveaux sans précédent de fret conteneurisé**

Les trois principaux ports de conteneurs au Canada, Montréal, Vancouver et Halifax, ont manutentionné des niveaux records de fret conteneurisé en 1997, en dépit de la forte concurrence exercée par les ports américains. Ces trois ports ont manutentionné 93 % du fret conteneurisé des ports canadiens.

Montréal a manutentionné 8,2 millions de tonnes de fret conteneurisé en 1997, une hausse de 3,7 %. Sa situation géographique, 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres et à proximité des marchés du centre ouest des États-Unis, constitue un avantage stratégique, étant donné que le coût du transport maritime ne représente que le cinquième ou le tiers de celui du transport terrestre.

Vancouver a manutentionné presque 6,0 millions de tonnes de fret conteneurisé en 1997, une augmentation de 16 % par rapport à 1996. En 1997, le port a inauguré son « Deltaport », une nouvelle installation de plusieurs millions de dollars qui peut recevoir les plus grands navires porte-conteneurs en service. Cette nouvelle installation semble avoir attiré de nouvelles lignes de transporteurs de conteneurs.

Halifax a manutentionné 4,7 millions de tonnes de fret conteneurisé, une hausse de 17 % par rapport à 1996. Le port a bénéficié de l'ouverture d'un tunnel ferroviaire à Sarnia, lequel permet d'assurer un service de transport de conteneurs gerbés jusque vers le centre-ouest des États-Unis. Halifax est en outre le port de fret conteneurisé qui est situé le plus près de l'Europe, et celui dont les eaux sont les plus profondes sur la côte atlantique de l'Amérique du Nord. Ces deux caractéristiques en font l'escale par excellence, à l'arrivée ou au départ, pour les grands navires porte-conteneurs de l'Atlantique.

## 29,500 Canadians work in marine transport

Canada's marine sector not only facilitates the nation's overseas trade, it is also a significant employer. Approximately 29,500 Canadians work for organizations engaged in water transport or incidental service industries, such as marine cargo handlers, shipping agents and marine pilots.

These industries pay annual wages and salaries of about \$1.3 billion, according to Statistics Canada's Survey of Employment, Payroll and Hours. This does not represent the total employment in marine activity as some firms, engaged in industries such as petroleum and forest products, transport or handle their own products via marine transport.

## 29 500 Canadiens travaillent dans le secteur du transport maritime

En plus de faciliter le commerce outre-mer du Canada, le secteur du transport maritime est un employeur important. Environ 29 500 Canadiens sont à l'emploi de sociétés qui assurent des services de transport par eau ou des services auxiliaires, par exemple, les manutentionnaires de cargaisons maritimes, les agents maritimes et les pilotes.

Ces secteurs d'activité versent environ 1,3 milliard de dollars annuellement en charges salariales, d'après les résultats de l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la totalité des emplois dans le secteur maritime, car certaines entreprises qui exercent leurs activités dans le domaine du transport des produits pétroliers ou forestiers transportent ou manutentionnent leurs propres produits par voie maritime.

**Table 1: Canada's Top 20 Ports**  
**Tableau 1: Les 20 principaux ports canadiens**

Tonnage Handled in 1996 and 1997 - Fret manutentionné en 1996 et 1997

Port	Domestic-Intérieur			International			Total		
	1996 '000 t	1997 '000 t	97/96 %	1996 '000 t	1997 '000 t	97/96 %	1996 '000 t	1997 '000 t	97/96 %
Vancouver	1 989	999	-49.8	69 416	70 791	2.0	71 405	71 789	0.5
Sept-Îles/Pte-Noire	4 217	3 546	-15.9	18 367	20 925	13.9	22 584	24 471	8.4
Port-Cartier	5 132	5 364	4.5	16 597	15 513	-6.5	21 729	20 877	-3.9
Saint John	1 951	1 998	2.4	18 624	18 612	-0.1	20 575	20 610	0.2
Montréal/Contrecoeur	5 261	5 606	6.6	13 947	15 003	7.6	19 208	20 609	7.3
Port Hawkesbury	33	35	5.1	7 852	15 430	96.5	7 885	15 465	96.1
Québec/Lévis	3 681	2 577	-30.0	13 306	12 376	-7.0	16 987	14 953	-12.0
Halifax	2 699	2 588	-4.1	10 884	12 255	12.6	13 583	14 842	9.3
Thunder Bay	6 565	8 342	27.1	3 536	4 507	27.5	10 100	12 849	27.2
Prince Rupert	14	25	87.2	9 438	12 512	32.6	9 451	12 538	32.7
Hamilton	6 189	4 875	-21.2	6 568	6 515	-0.8	12 757	11 390	-10.7
Nanticoke	1 671	1 215	-27.3	5 119	7 086	38.4	6 790	8 301	22.3
Come-by-Chance	104	175	68.0	7 327	8 041	9.7	7 430	8 215	10.6
Fraser River	5 401	4 747	-12.1	2 126	2 622	23.4	7 526	7 369	-2.1
Baie-Comeau	1 834	2 101	14.6	4 033	3 805	-5.6	5 867	5 906	0.7
Windsor, Ont	2 507	2 805	11.9	2 573	2 811	9.3	5 079	5 616	10.6
Sorel	3 306	2 868	-13.2	2 274	2 197	-3.4	5 579	5 065	-9.2
Howe Sound	4 856	4 808	-1.0	8	48	494.5	4 865	4 856	-0.2
Sault Ste. Marie	545	485	-11.0	4 607	4 317	-6.3	5 152	4 802	-6.8
Port Alfred	46	44	-5.7	3 673	4 025	9.6	3 720	4 069	9.4
Sub-total - Sous-total	58 000	55 201	-4.8	220 272	239 391	8.7	278 272	294 592	5.9
Other ports	39 649	38 078	-4.0	39 813	42 861	7.7	79 462	80 939	1.9
Grand total	97 649	93 280	-4.5	260 085	282 252	8.5	357 734	375 531	5.0

**Table 2: Summary of International and Domestic Shipping Statistics, 1995 to 1997**  
**Tableau 2: Statistiques sommaires sur le transport maritime international et intérieur, 1995 à 1997**

Sector - Secteur	1995	1996	1997	96/95	97/96
	'000 000 t	'000 000 t	'000 000 t	%	%
International	259,7	260,1	282,3	0,1	8,5
- Unloaded - Déchargé	83,2	85,8	94,5	3,1	10,2
- Loaded - Chargé	176,5	174,3	187,7	-1,3	7,7
Domestic - Intérieur	100,7	97,6	93,3	-3,1	-4,5
Total	360,5	357,7	375,5	-0,8	5,0

**Table 3: Cargo handled by commodity: International and Domestic Shipping**  
**Tableau 3: Fret manutentionné par marchandise: transport maritime international et intérieur**

	1996	1997	97/96	
	'000 t	'000 t	%	
International sector - unloaded				Secteur international - déchargé
Crude petroleum	26 174	30 364	16.0	Pétrole brut
Coal	12 330	14 675	19.0	Houille
Iron ores and concentrates	7 789	8 034	3.1	Minerai de fer et concentrés
Aluminum ore and basic products	6 273	6 382	1.7	Minerai et produits d'aluminium
Machinery/equip. & misc. cargo	3 322	4 069	22.5	Machinerie/équip./cargaison divers
Fuel oil	2 885	3 999	38.6	Mazout
Iron, steel, and alloys	2 719	3 638	33.8	Fer, acier et alliage
Limestone	3 475	3 096	-10.9	Castines
Miscellaneous chemicals	2 445	2 777	13.6	Produits chimiques divers
Gasoline	1 740	1 959	12.6	Essence
Other	16 638	15 542	-6.6	Autres
Total unloaded, international sector	85 791	94 535	10.2	Total déchargé, secteur international
International sector - loaded				Secteur international - chargé
Coal	34 025	36 413	7.0	Houille
Iron ores and concentrates	29 536	32 875	11.3	Minerai de fer et concentrés
Wheat	16 613	19 783	19.1	Blé
Crude Petroleum	4 442	8 074	81.8	Pétrole brut
Woodpulp	6 765	6 701	-1.0	Pâte de bois
Fuel oil	6 308	6 398	1.4	Mazout
Gypsum	5 577	6 158	10.4	Gypse
Potassium chloride	5 786	6 118	5.7	Chlorure de potassium (potasse)
Sulphur	5 192	5 512	6.2	Soufre
Miscellaneous chemicals	5 486	5 346	-2.5	Produits chimiques divers
Other	54 565	54 338	-0.4	Autres
Total loaded, international sector	174 294	187 716	7.7	Total chargé, secteur international
Domestic sector - handled				Secteur intérieur - manutentionné
Wheat	9 659	14 152	46.5	Blé
Pulpwood	13 420	11 899	-11.3	Bois à pâte
Iron ore and concentrates	14 076	11 424	-18.8	Minerai de fer et concentrés
Fuel oil	8 659	8 770	1.3	Mazout
Salt	5 103	6 096	19.5	Sel
Logs, bolts, and other wood	7 459	6 094	-18.3	Billes, billots et autres bois
Other ores and base metal products	5 853	5 863	0.2	Autres minerais et produits métalliques
Other non-metallic mineral prod.	6 961	5 784	-16.9	Autres prod. minéraux non-métal.
Limestone	5 933	5 673	-4.4	Castines
Gasoline	4 457	3 736	-16.2	Essence
Other	16 069	13 787	-14.2	Autres
Total handled, domestic sector	97 649	93 280	-4.5	Total manutentionné, secteur intérieur

**Table 4: Major Origins and Destinations of Cargo Handled at Canadian Ports: International Shipping**  
**Tableau 4 : Principales origines et destinations du fret manutentionné dans les ports canadiens: transport maritime international**

	Tonnage		Market share Part de marché	
	1996 '000 t	1997 '000 t	1996 %	1997 %
<b>Inbound - En arrivage</b>				
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	27 154	27 694	31.7	29.3
Norway - Norvège	10 633	13 741	12.4	14.5
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	5 232	5 956	6.1	6.3
Saudi Arabia - Arabie Saoudite	3 468	3 567	4.0	3.8
Brazil - Brésil	3 356	3 395	3.9	3.6
United Kingdom - Royaume-Uni	3 311	3 152	3.9	3.3
Algeria	3 148	2 772	3.2	2.9
Nigeria - Nigéria	1 541	2 648	1.8	2.8
Venezuela	2 451	2 613	3.0	2.8
Australia - Australie	2 708	2 593	3.2	2.7
Others - Autres	22 788	26 403	26.6	27.9
<b>Total inbound - En arrivage</b>	<b>85 791</b>	<b>94 535</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>Outbound - En départ</b>				
Japan - Japon	34 875	34 826	20.0	18.6
US Atl & Gulf - É-U Atl & Golfe	27 647	31 326	15.9	16.7
US Great Lakes - É-U Grands Lacs	17 285	17 894	9.9	9.5
Korea South - Corée Du Sud	9 904	10 651	5.7	5.7
Netherlands - Pays-Bas	9 064	10 206	5.2	5.4
United Kingdom - Royaume-Uni	7 604	8 725	4.4	4.6
US Pacific - É-U Pacifique	7 091	7 210	4.1	3.8
Belgium-Luxemb. - Belgique-Luxembourg	5 968	5 789	3.4	3.1
China - Chine	7 537	5 758	4.3	3.1
Brazil - Brésil	4 976	5 303	2.9	2.8
Others - Autres	42 344	50 029	24.3	26.7
<b>Total outbound - En départ</b>	<b>174 294</b>	<b>187 717</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

Available on CANSIM: matrix 145 (Marine International) and 146 (Marine Domestic)

Données stockées dans CANSIM : matrices 145 (transport maritime international) et 146 (transport maritime intérieur)

## Commodity Origin and Destination Statistics For-Hire Trucking - Annual 1997

(by Wendy Christoff)

### Total Activity

Long-distance Canada-based for-hire carriers<sup>1</sup> moved more than 32 million shipments for distances greater than 25 kilometres in 1997. These shipments weighed over 223 million tonnes and generated revenues of over \$10 billion for these carriers.

The North American Industrial Classification System (NAICS) is a new industrial classification system developed for use in Canada, the United States and Mexico and will allow comparisons of industrial statistics among the three countries. In addition, NAICS includes many new industries that have emerged since 1980 when the Standard Industrial Classification (SIC) system was last updated.

Due to the implementation of NAICS in 1997, the For-hire Trucking Survey now measures the inter-city activity of long-distance Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more. This was a change from previous years where the survey measured all Canada-based for-hire trucking companies with annual inter-city transportation revenues of \$1 million or more.

## Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises - Transport routier de marchandises pour compte d'autrui - Résultats annuels de 1997

(par Wendy Christoff)

### Trafic total

Les transporteurs routiers de longue distance pour compte d'autrui domiciliés au Canada<sup>1</sup> ont effectué plus de 32 millions d'expéditions sur des distances supérieures à 25 kilomètres en 1997. Ces expéditions, totalisant plus de 223 millions de tonnes, ont généré des recettes de plus de 10 milliards de dollars pour les transporteurs de cette catégorie.

Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est un nouveau système de classification des industries, commun au Canada, aux États-Unis et au Mexique, permettant de comparer les statistiques des activités économiques des trois pays. De plus, le SCIAN couvre un bon nombre de nouvelles activités apparues depuis 1980, année de la dernière mise à jour de la Classification type des industries (CTI).

En raison de la mise en œuvre du SCIAN en 1997, l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui mesure désormais les activités de transport interurbain des transporteurs routiers de longue distance pour compte d'autrui domiciliés au Canada déclarant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus. Les années précédentes, l'enquête mesurait les activités des transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles en transport interurbain s'élevaient à 1 million de dollars ou plus.

**Table 5: Trucking activity**  
**Tableau 5 : Le trafic intérieur et transfrontaliers**

	Domestic	Transborder	Total	
Revenues (\$000,000)	6,377.1	4,378.2	10,755.3	Recettes (\$000,000)
Tonnes (000 000)	168	56	223	Tonnes (000 000)
Tonne-km (000 000)	72 240	57 901	130 141	Tonnes-km (000 000)
Shipments (000,000)	25.6	6.4	32.1	Expéditions (000,000)
Revenue/shipment (\$)	248.83	678.97	335.3	Recettes/expédition (\$)
Weight/shipment (kg)	6 546	8 615	6 962	Poids/expédition (kg)
Distance/shipment (km)	714	1 103	792	Distance/expédition (km)

While transborder<sup>2</sup> shipments accounted for 20% of the total shipments carried, they generated 25% of the tonnage hauled, 41% of the revenues and 44% of the tonne-kilometres performed. With an average distance of 1 103 kilometres, these shipments were carried 54% further than the average domestic shipment at an average cost of almost triple the average cost of a domestic shipment.

Bien que les expéditions transfrontalières<sup>2</sup> aient représenté 20 % du nombre total d'expéditions, elles ont compté pour 25 % du tonnage transporté, 41 % des recettes et 44 % des tonnes-kilomètres enregistrées. Avec une distance moyenne de 1 103 kilomètres, ces expéditions se caractérisent par une distance de 54 % supérieure à la distance moyenne des expéditions intérieures et par un coût moyen atteignant près du triple de celui des expéditions intérieures.

<sup>1</sup> There were 151 large companies (revenues of \$12 million or more) and 1,331 mid-size companies (revenues between \$1 million and \$12 million) included in the 1997 survey.

<sup>2</sup> Includes the United States and Mexico.

<sup>1</sup> L'enquête de 1997 vise 151 grandes sociétés (recettes de 12 millions de dollars ou plus) et 1 331 sociétés de taille moyenne (recettes variant de 1 million de dollars à 12 millions de dollars).

<sup>2</sup> Comprennent les expéditions destinées aux États-Unis et au Mexique.



## Domestic Activity

Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) generated revenues of over \$6 million for the carriers surveyed in 1997. As shown in Table 2, over a third of these shipments originated in Ontario.

## Trafic intérieur

Les transporteurs visés par l'enquête de 1997 ont déclaré des recettes de plus de 6 millions de dollars au titre des expéditions intérieures (soit celles dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada). Comme l'illustre le tableau 2, plus du tiers de ces expéditions ont leur point d'origine en Ontario.

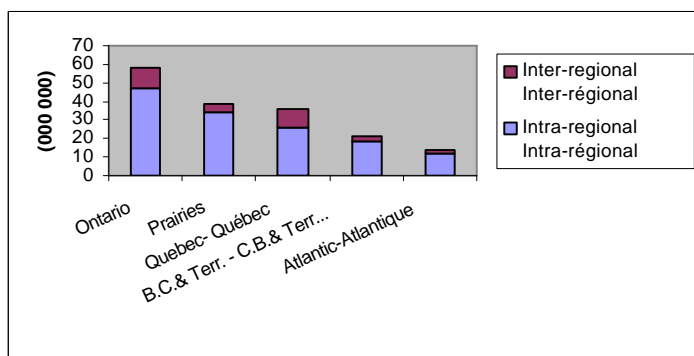
**Table 6: Domestic Activity by province of origin**  
**Tableau 6 : Le trafic intérieur selon la province d'origine**

Origin/Origine	Revenues Recettes \$'000	Tonnes Tonnes '000	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres '000	Shipments Nombre d'expéditions '000
Newfoundland	38,188	550	436 647	259.9
Prince Edward Island	24,111	500	302 233	92.5
Nova Scotia	162,692	5 723	1 830 944	1,434.8
New Brunswick	208,796	7 267	2 484 415	1,307.9
Quebec	1,245,977	35 619	14 565 319	4,934
Ontario	2,267,256	57 757	24 526 546	8,886
Manitoba	316,536	6 192	3 807 750	1,339
Saskatchewan	220,536	6 863	3 296 386	763
Alberta	1,100,790	26 071	11 939 243	3,952
British Columbia	776,168	21 024	8 934 183	2,629
Yukon	2,303	16	20 896	5
Northwest Territories	13,721	179	95 588	26
Total	6,377,075	167 763	72 240	25,628

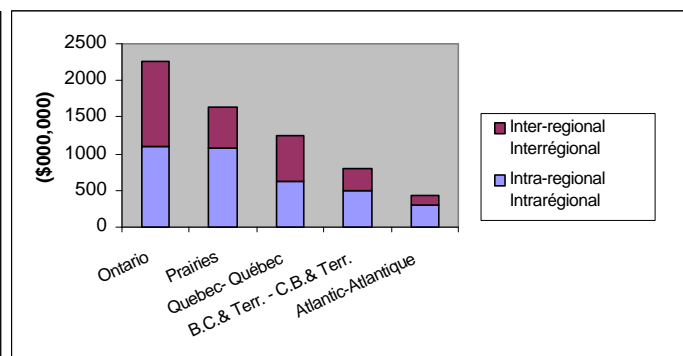
Most of the domestic shipments originated and terminated in the same region. Eighty-two percent of all domestic shipments by weight were intra-regional. By region, the amount of intra-regional tonnage carried varied from 72% in Quebec to 87% in the Atlantic region (see Figure 1). However, revenues generated from these shipments accounted for only 56% of the total domestic revenues, varying from 49% in Ontario to 68% in the Atlantic region (see Figure 2).

Les points d'origine et de destination de la plupart des expéditions intérieures se trouvent dans la même région. En effet, les expéditions intrarégionales ont représenté 82 % de l'ensemble des expéditions intérieures, considérant le poids. Le tonnage intrarégional transporté, selon la région, a varié de 72 % au Québec à 87 % dans l'Atlantique (voir la figure 1). Les recettes générées par ces expéditions n'ont toutefois représenté que 56 % des recettes intérieures totales; cette proportion a varié de 49 % en Ontario à 68 % dans la région de l'Atlantique (voir la figure 2).

**Figure 1:**  
**Intra/Inter Regional Domestic Tonnage, 1997**  
**Tonnage intérieur intra/inter régional, 1997**



**Figure 2 :**  
**Intra/Inter Regional Domestic Revenues, 1997**  
**Recettes, transport intérieur inter/intrarégional, 1997**



**Top Commodities carried across Canada**

The top ten commodities, as determined by revenues generated, accounted for 56% of the total revenues earned from shipments carried within Canada and 58% of the tonnage.

**Principales marchandises transportées au Canada**

Les dix principales marchandises, déterminées en fonction des recettes générées, ont compté pour 56 % des recettes totales tirées des expéditions effectuées au Canada et pour 58 % du tonnage transporté.

**Table 7: Top ten commodities based on revenues earned****Tableau 7 : Dix principales marchandises déterminées en fonction des recettes acquises**

Commodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage
	Recettes estimatives	Tonnage estimatif
	\$'000	000
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	959,623	11 873
14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations - Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	470,475	7 423
23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	354,631	22 014
58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories - Véhicules routiers, pièces et accessoires	333,057	3 638
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	299,192	12 133
43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	292,726	17 555
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	282,417	10 352
33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	227,645	9 073
86 Other Household and Personal Equipment (used) - Autres articles ménagers et personnels (usagés)	183,468	416
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	174,110	3 083
Other commodities - Autres produit	2,799,731	70,203
Total	6,377,075	167 763

**Transborder Activity**

Transborder shipments are an important part of the for-hire industry in Canada, generating 41% of the total revenues earned. While the largest portion of these shipments were carried from Canada into the United States, the carriers were also quite successful at finding backhaul shipments for the return trip to Canada.

**Trafic transfrontalier**

Les expéditions transfrontalières constituent un volet important du secteur du transport routier pour compte d'autrui au Canada. En effet, ces expéditions ont généré 41 % des recettes totales. Bien que la plus grande partie de ces chargements aient été acheminés du Canada en destination des États-Unis, les transporteurs ont souvent réussi à obtenir des chargements pour le trajet de retour au Canada.

**Table 4: Transborder activity****Tableau 4 : Les mouvements transfrontaliers**

	Southbound	Northbound	
	Nord-sud	Sud-nord	
Revenues (\$000,000)	2,441.3	1,878.9	Recettes (\$000,000)
Tonnes (000 000)	33	22	Tonnes (000 000)
Tonne-km (000 000)	33 442	24 149	Tonnes-km (000 000)
Shipments (000,000)	3.6	2.6	Expéditions (000,000)
Revenue/shipment (\$)	682.43	722.93	Recettes/expédition (\$)
Weight/shipment (kg)	9 330	8 347	Poids/expédition (kg)
Distance/shipment (km)	1 023	1 266	Distance/expédition (km)

**Top Commodities carried into the United States**

The top ten commodities, as determined by revenues earned, accounted for 62% of the total revenues earned from shipments carried into the United States and 64% of the tonnage hauled.

**Principales marchandises à destination des États-Unis**

Les dix principales marchandises, déterminées en fonction des recettes générées, ont compté pour 62 % des recettes totales tirées des expéditions à destination des États-Unis et pour 64 % du tonnage transporté.

**Table 8: Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada - U.S.****Tableau 8 : Mouvements nord-sud des dix marchandises les plus payantes, Canada - États-Unis**

Commodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage
	Recettes estimatives	Tonnage estimatif
	\$'000	'000
58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories - Véhicules routiers, pièces et accessoires	313,018	4 006
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	260,869	2 988
35 Paper and Paperboard - Papier et carton	215,188	3 509
33 Wood Fabricated Materials - Demi-produits en bois	200,264	4 227
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	122,394	2 277
74 Furniture and Fixtures - Meubles et accessoires	95,936	325
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	78,273	716
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	77,578	1 578
96 Remaining End-products Classified by Material - Autres produits finals classés selon la matière	73,759	920
45 Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux	64,225	954
Other commodities - Autres produits	939,833	11 875
<b>Total Canada - United States Canada - États-Unis</b>	<b>2,441,336</b>	<b>33 376</b>

**Top Commodities carried into Canada**

These top commodities accounted for 56% of the total revenues earned from shipments carried into Canada and 54% of the tonnage.

**Principales marchandises destination du Canada**

Ces principales marchandises ont représenté 56 % des recettes totales tirées des expéditions à destination du Canada et pour 54 % du tonnage transporté.

**Table 9: Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. - Canada****Tableau 9 : Mouvements sud-nord des dix marchandises les plus payantes, États-Unis - Canada**

Commodity - Produit	Estimated Revenues	Estimated Tonnage
	Recettes estimatives	Tonnage estimatif
	\$'000	'000
99 General or Unclassified Freight - Fret ordinaire ou non classé	320,320	3 777
58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories - Véhicules routiers, pièces et accessoires	173,434	1 598
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	97,682	1 821
09 Vegetables and Vegetable Preparations - Légumes et préparations à base de légumes	94,437	828
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	86,288	823
46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	58,285	500
50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function - Mach. Non désignées ailleurs classées selon la fonction	57,172	255
07 Fruits and Fruit Preparations - Fruits et préparations à base de fruits	54,325	607
35 Paper and Paperboard - Papier et carton	53,178	941
95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	52,832	467
Other commodities - Autres produits	830,988	10 077
<b>Total United States - Canada États-Unis - Canada</b>	<b>1,878,941</b>	<b>21 693</b>

## Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers Fourth Quarter 1997 *(by Marie-Claude Pinard)*

### Operating ratios

The 69 top for-hire motor carriers domiciled in Canada (those with annual revenues of \$25 million or more) reported an operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) of 0.94 for the fourth quarter of 1997. This operating ratio was two points below that reported in the fourth quarter of 1996. Ratios below 1.00 represent operating profit.

Results broken down by type of trucking activity showed some changes. The operating ratio for the top general freight carriers (0.95) was down one point from that reported in the fourth quarter of 1996. The operating ratio for top specialized freight carriers (0.93) was down three points from that reported in the fourth quarter of 1996.

### Operating revenues and expenses

The top for-hire carriers reported \$1.29 billion in total operating revenues for the fourth quarter of 1997. Average operating revenues by carrier grew from \$17.5 million to \$18.6 million between the fourth quarter of 1996 and the fourth quarter of 1997, an increase of 6%. Average revenues for general freight carriers increased by 3%, while those for specialized freight carriers increased by about 12%.

The top for-hire carriers reported \$1.21 billion in operating expenses for the fourth quarter of 1997. Average operating expenses by carrier stood at \$17.6 million in the fourth quarter of 1997, an increase of 5% over the same period in 1996 (\$16.7 million). Average operating expenses for the top general freight carriers increased by 2%, while average operating expenses for top specialized freight carriers increased by 10%.

The largest expense items in the fourth quarter were wages and salaries (29%) and owner-operator expenses (26%). These data are somewhat similar to those from the fourth quarter of 1996 for wages and salaries (30%) and owner-operator expenses (24%).

## Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui : Principaux transporteurs Quatrième trimestre 1997 *(par : Marie-Claude Pinard)*

### Ratios d'exploitation

Soixante-neuf principaux transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada (dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) ont affiché des ratios d'exploitation de 0.94 (dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) pour le quatrième trimestre de 1997. Ce ratio d'exploitation a diminué de deux points comparativement au quatrième trimestre de 1996. Un ratio en deçà de 1.00 représente un bénéfice d'exploitation.

Selon le type d'activité de camionnage, il y a eu quelques changements, le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises générales a diminué de un point par rapport au quatrième trimestre de 1996 pour s'établir à 0.95, tandis que le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises spécialisées a diminué de trois points par rapport au quatrième trimestre de 1996 pour s'établir à 0.93.

### Recettes et dépenses d'exploitation

Les recettes d'exploitation cumulées par les principaux transporteurs pour compte d'autrui ont atteint 1,29 milliard de dollars au quatrième trimestre de 1997. Les recettes moyennes d'exploitation par transporteurs ont augmenté à 18,6 millions de dollars comparativement à 17,5 millions entre le quatrième trimestre de 1996 et le quatrième trimestre de 1997 soit une hausse moyenne de 6 %. Les recettes moyennes des transporteurs de marchandises générales se sont accrues de 3 % tandis que les transporteurs de marchandises spécialisées ont vu leurs recettes moyennes s'accroître davantage d'environ 12 %.

Les dépenses d'exploitation des principaux transporteurs pour compte d'autrui ont atteint 1,21 milliard de dollars au quatrième trimestre de 1997. Les dépenses d'exploitation moyennes par transporteurs ce sont établies à 17,6 millions de dollars au quatrième trimestre de 1997. Cela représente une augmentation de 5 % par rapport à la même période un an plus tôt soit 16,7 millions de dollars en 1996. Les dépenses moyennes d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises générales ont augmenté de 2 % alors que les dépenses moyennes d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises spécialisées ont augmenté de 10 %.

Les éléments les plus élevés des dépenses du quatrième trimestre étaient les salaires et traitements, (29 %), ainsi que les paiements aux chauffeurs contractants, (26 %). Ces données sont quelque peu comparable au quatrième trimestre de 1996, pour les salaires et traitements (30 %) alors que les chauffeurs contractants étaient de 24 %.

**Distance traveled**

Distance traveled by company drivers and owner-operators for the 69 top for-hire carriers totaled 806 million kilometres in the fourth quarter of 1997.

Average distance traveled by company drivers fell to 400 300 kilometres in the fourth quarter of 1997 from 402 200 kilometres in the same period of 1996, a decrease of 4%. Distance traveled by owner-operators increased by 16% in this same period, from 329 700 kilometres in 1996 to 405 600 kilometres in 1997.

**Distance parcourue**

La distance parcourue par les conducteurs de compagnie et par les chauffeurs contractants pour les quelques 69 principaux transporteurs pour compte d'autrui a atteint 806 millions de kilomètres au cours du quatrième trimestre de 1997.

La distance moyenne parcourue par les conducteurs de compagnie au cours de cette période a diminué de 4 % au quatrième trimestre de 1997 comparativement au même trimestre en 1996, soit une distance passant de 402 200 kilomètres en 1996 à 400 300 kilomètres en 1997. Durant cette même période la distance parcourue par les chauffeurs contractants s'est accrue de 16 %, soit une distance passant de 329 700 kilomètres en 1996 à 405 600 kilomètres en 1997.

**Table 10: Motor Carriers of Freight Quarterly Survey, Top Carriers, Summary Tabulations, Fourth Quarter 1997**

**Tableau 10 : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Principaux transporteurs, Tableau sommaire, Quatrième trimestre 1997**

	Fourth Quarter 1996 - Quatrième trimestre 1996			Fourth Quarter 1997 - Quatrième trimestre 1997		
	General Freight Marchan- dises générales	Specialized Freight Marchan- dises spécialisées	Total	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total
<b>No. of Carriers - Nombre de transporteurs</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>67</b>	<b>50</b>	<b>19</b>	<b>69</b>
	\$'000,000			\$'000,000		
<b>Total Operating Revenues - Total, Recettes d'exploitation</b>	<b>889.1</b>	<b>286.6</b>	<b>1175.7</b>	<b>919.6</b>	<b>365.4</b>	<b>1285.0</b>
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation						
- Salaries and wages -Salaires et traitements	245.9	93.7	339.6	249.8	97.5	347.3
- Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	68.5	26.5	95.0	59.3	26.0	85.3
Owner Operator Expenses (incl. fuel) - Paiements aux chauffeurs contractants (y compris le carburant)	208.9	57.0	265.9	220.6	89.0	309.6
- Other Purchased Transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	62.9	11.9	74.8	67.5	22.6	90.1
Other Expenses - Autres dépenses	263.1	85.9	349.0	272.8	106.5	379.3
<b>Total Operating Expenses - Total, Dépenses d'exploitation<sup>1</sup></b>	<b>849.3</b>	<b>275.0</b>	<b>1124.3</b>	<b>869.9</b>	<b>341.6</b>	<b>1211.5</b>
Distance travelled - Distance parcourue	Million km			Million km		
- Company drivers - Chauffeurs de la compagnie	303.3	98.9	402.2	288.3	112.0	400.3
- Owner operators - Chauffeurs contractants	273.5	56.2	329.7	313.8	91.8	405.6
<b>Total Distance travelled - Total, Distance parcourue</b>	<b>576.8</b>	<b>155.1</b>	<b>731.9</b>	<b>602.1</b>	<b>203.8</b>	<b>805.9</b>
<b>Operating Ratio - Ratio d'exploitation</b>	<b>0.96</b>	<b>0.96</b>	<b>0.96</b>	<b>0.95</b>	<b>0.93</b>	<b>0.94</b>

<sup>1</sup> Totals may not add due to rounding. - Les totaux ne sont pas justes à cause des données arrondies.

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.