

Service Bulletin

Surface and Marine Transport

Transportation Division

Bulletin de service

Transports terrestre et maritime

Division des transports

All prices exclude sales tax

Price: Canada: \$13.00 per issue, \$83.00 annually
Outside Canada: US \$13.00 per issue, US \$83.00 annually
To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Prix: Canada: 13,00 \$ l'exemplaire, 83 \$ par année
À l'extérieur du Canada : 13,00 \$ US l'exemplaire, 83 \$ US par année
Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 13 No 4

Highlights :

Urban transit 1996

Despite the benefits of taking urban transit, Canadians are using it less and less. In 1996, each Canadian took an average of about 46 trips on some form of urban transit, the lowest level in the past 25 years. see: [Urban Transit](#) p.2)

Financial statistics on Canadian based marine carriers , 1995 (preliminary)

In 1995, 200 marine carriers owned and operated a fleet of 1,760 vessels and employed 21,940 people with wages and salaries of \$1.1 billion. Total operating revenues were reported as \$2.7 billion, up 8.8% from \$2.5 billion in 1994. (see: [Financial Statistics](#) p. 2)

Vol. 13 N° 4

Faits saillants :

Transport urbain 1996

Malgré la priorité accordée aux services de transport urbain, les Canadiens y ont de moins en moins recours. En 1996, les Canadiens ont effectué en moyenne quelque 46 déplacements en empruntant les services de transport urbain, soit le niveau le plus bas enregistré au cours des 25 dernières années. (voir : [Transport urbain](#) p. 2)

Statistiques financières des transporteurs maritimes domiciliés au Canada 1995 (préliminaire).

En 1995, 200 transporteurs maritimes ont possédé et exploité une flotte de 1 760 navires et employé 21 940 personnes pour une rémunération totale de 1,1 milliard de dollars. Les recettes totales d'exploitation atteignent 2,7 milliards de dollars, une croissance de 8,8 % par rapport aux 2,5 milliards de dollars enregistré en 1994. (voir : [Statistiques financières](#) p 5)

Urban transit

1996 (by Larry McKeown)

Despite the benefits of taking public transit, Canadians are using it less and less. In 1996, each Canadian took an average of about 46 trips on some form of urban transit, the lowest level since 1970 when the average fell to 43 trips per person. In contrast, Canadians were using mass transit at three times that rate at the end of the Second World War.

Urban transit's popularity plunged rapidly between mass transit.

Over the past four decades, urban transportation has undergone a radical change in character. In 1950, a wide segment of the population used urban transit in small as well as large cities.

Today, total passenger trips are disproportionately accounted for by large urban areas with some form of rapid transit. Commuters in the nation's major metropolitan areas -- Toronto, Montreal, Vancouver, Ottawa, Calgary and Edmonton -- are the heaviest users of urban transit.

For example, in 1996 the 2.275 million residents of Metropolitan Toronto made 372 million trips on the local transit system, an average over 160 trips per person, highest in the nation.

Canadians everywhere own far more automobiles and they are driving them longer. In 1995, there were 445 passenger cars for every 1,000 Canadians, more than three times the level of 140 for every 1,000 in 1950.

The 13.1 million motor vehicles registered as passenger cars in 1995 had an estimated average odometer reading of 96,930 kilometres; this compares with the 65,800 total kilometres estimated for the 10.3 million passenger cars in 1980.

Average odometer readings are based on estimates from the Canadian Automobile Association's annual vehicle durability survey.

Transport urbain

1996 (par Larry McKeown)

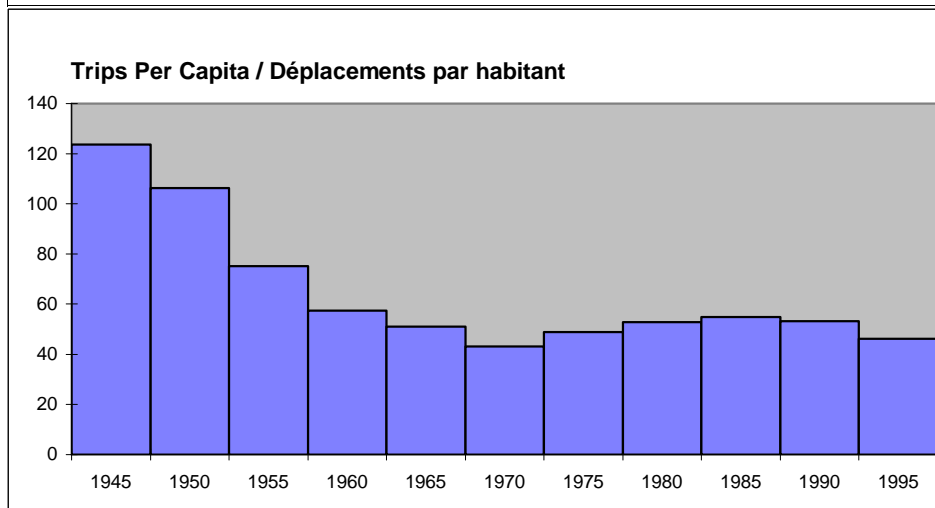
Malgré la priorité accordée aux services de transport urbain, les Canadiens y ont de moins en moins recours. En 1996, les Canadiens ont effectué en moyenne quelque 46 déplacements en empruntant les services de transport urbain, soit le niveau le plus bas enregistré depuis 1970, année où la moyenne des déplacements était tombée à 43 par habitant. Or, les Canadiens utilisaient trois fois plus les transports en commun à la fin de la Deuxième guerre mondiale.

La popularité du transport urbain a subi un déclin

accès à une voiture et le mouvement écologique ont incité les pouvoirs publics à mettre l'accent sur les transports en commun.

Au cours des quatre dernières décennies, le caractère du transport urbain s'est radicalement transformé. En 1950, de larges pans de la population utilisaient les réseaux de transport urbain

Transit Patronage Begins to Decline Following Period of Stabilization
Baisse de l'achalandage du transport urbain depuis le milieu des années 80



dans les villes, petites et grandes.

Aujourd'hui, les grandes régions urbaines pourvues de réseaux de transport rapide représentent une proportion démesurée des déplacements totaux des voyageurs. Les navetteurs des grandes régions métropolitaines du Canada -- Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa, Calgary et Edmonton -- sont les usagers les plus assidus du transport urbain.

En 1996, par exemple, les 2,275 million de résidents dans Toronto métropolitain ont effectué 372 millions de déplacements (au-delà de 160 déplacements en moyenne par personne) en empruntant le réseau local de transports en commun, soit l'achalandage le plus fort à l'échelle nationale.

Partout au Canada, la population possède beaucoup plus de voitures et les conserve plus longtemps. En 1995, le nombre de voitures particulières se chiffrait à 445 par groupe de 1 000 Canadiens, soit plus du triple du niveau enregistré en 1950 (401 voitures particulières par groupe de 1 000 personnes).

Les 13,1 millions de véhicules automobiles immatriculés en tant que voitures particulières en 1995 avaient en moyenne une distance cumulative totale de 96 930 kilomètres enregistrée sur leurs odomètres. Ces chiffres se comparent aux 65 800 kilomètres estimés en moyenne par 10,3 voitures particulières en 1980.

Le kilométrage moyen repose sur les lectures

Table 1: Urban Transit in Canada, Passenger Trips
Tableau 1 : Transport urbain au Canada, déplacements des voyageurs

Year Année	Passenger Trips (millions) Déplacements des voyageurs (en millions)	% Change Previous Year Taux de variation par rapport à l'année précédente	Trips Per Capita Déplacements par habi- tant
1987	1,475		55.6
1988	1,511	2.5	56.2
1989	1,504	-0.5	54.9
1990	1,478	-1.7	53.2
1991	1,434	-3.0	51.0
1992	1,414	-1.4	49.5
1993	1,383	-2.2	47.8
1994	1,349	-2.5	46.1
1995	1,366	1.3	46.2
1996	1,349	-1.3	45.5

The 13.1 million motor vehicles registered as passenger cars in 1995 had an estimated average odometer reading of 96,930 kilometres; this compares with the 65,800 total kilometres estimated for the 10.3 million passenger cars in 1980.

Average odometer readings are based on estimates from the Canadian Automobile Association's annual vehicle durability survey.

Transit ridership reached peak in 1988

Urban transit passenger trips peaked in 1988 when Canadians made just over 1.5 billion trips on municipal bus and subway systems. Since then, however, ridership has declined by an average of almost 2% a year.

In 1996, the 94 companies that comprised the urban transit industry recorded 1.35 billion passenger trips. According to Human Resources Development Canada, the transit industry experienced 40,800 person-days lost to strikes or lockouts in 1996. This loss accounts for over one third of the decline in passenger trips from 1995 to 1996.

Just over half of operating expenses covered

Les 13,1 millions de véhicules automobiles immatriculés en tant que voitures particulières en 1995 avaient en moyenne une distance cumulative totale de 96 930 kilomètres enregistrée sur leurs odomètres. Ces chiffres se comparent aux 65 800 kilomètres estimés en moyenne par 10,3 voitures particulières en 1980.

Le kilométrage moyen repose sur les lectures d'odomètres de l'enquête annuelle sur la durabilité des véhicules de l'Association canadienne des automobilistes.

L'achalandage des services de transport urbain a atteint un sommet en 1988

Les déplacements des usagers du transport public ont atteint un sommet en 1988, année où les Canadiens ont effectué un peu plus de 1,5 milliard de déplacements à l'aide des réseaux municipaux d'autobus et de métro. Depuis lors, cependant, l'achalandage a diminué en moyenne de presque 2 % par an.

En 1996, les 94 entreprises du secteur du transport urbain ont enregistré 1,35 milliard de déplacements de voyageurs. Selon Développement des ressources humaines Canada, le secteur du transport urbain a perdu 40 800 jours-personnes en raison de grèves ou de lock-out en 1996. Cette perte compte pour plus du tiers de la diminution des déplacements des voyageurs entre 1995 et 1996.

Un peu plus de la moitié des dépenses d'exploitation a été couverte par la tarification des services

Table 2: Urban Transit in Canada, Revenues and Expense
Tableau 2 : Transport urbain au Canada, recettes et dépenses

	1995	1996	% Change
<i>Revenue (\$ 000) - Recettes (\$ 000)</i>			
Urban Service - Services de transport urbain Service	1,465,580	1,532,346	4.6
Other Service - Autres services	28,178	22,991	-18.4
Other Revenue - Autres recettes	82,449	96,314	16.8
Total Operating - Recettes d'exploitation totales to	1,576,207	1,651,651	4.8
<i>Expenses (\$ 000) - Dépenses (\$ 000)</i>			
Wages - Operators - Traitements - Chauffeurs	1,273,312	1,273,697	0.0
Repairs & Maintenance - Réparations et entretien	656,315	650,407	-0.9
Energy - Carburant	205,048	211,722	3.3
Other Expenses - Autres dépenses	711,381	882,032	24.0
Total Operating - Dépenses d'exploitation totales	2,846,056	3,017,858	6.0
Revenue-Cost Ratio - Ratio recettes-coûts	0.554	0.547	-1.2

through fares

For every \$1 in operating expenses, transit authorities collected only about 55 cents in revenue from passenger fares in 1996. The last time when revenues from fares routinely outpaced expenses was in the early 1960s.

During the remainder of the 1960s, increased automobile dependency coupled with suburban growth resulted in tougher financial times for transit. Governments responded by creating subsidy programs during the 1970s.

Last year, transit authorities collected about \$1.6 billion in revenue from fares, up almost 5% from 1995. At the same time, total operating expenses rose 6% to \$2.8 billion.

Public financing of transit varies by province because of differences in funding formulas and urbanization. The new reality of shrinking budgets means that the current level of transit funding is unlikely to continue. In contrast to private vehicle infrastructure costs, transit subsidies are highly visible.

The industry continues to evolve from providing mass transit service -- one size fits all -- to delivering more innovative services. There is also a growing recognition by many, including the Canadian Urban Transit Association and the Transportation Association of Canada, that transit is key to a more sustainable urban transportation system.

Note to readers

Figures on passenger trips in this release are for urban transit service only. They exclude auxiliary transportation services such as those for schools, sightseeing and charters. Beginning in 1995, Statistics Canada redesigned its urban transit survey. It was transformed from a monthly survey of companies generating more than \$1 million annually to a quarterly survey of those earning more than \$200,000. Small companies earning less than \$1 million annually represent fewer than 1% of total passengers carried. Even so, some of the increase in passenger trips for 1995 may be attributed to this change in survey design.

Motor vehicle registrations are collected as part of the federal government's fiscal transfers among provinces. Administrative requirements vary by province, so that certain categories may contain differences. For example, a motor vehicle may be registered as a passenger automobile in one province and a truck in another, depending on private or commercial use. Transit trips and motor vehicle registrations per capita are simple averages calculated by dividing the

commissions de transport n'ont recouvré environ que 55 cents au titre des tarifs passagers en 1996. Depuis le début des années 60, il n'était pas arrivé que les recettes tirées du prix des passages excèdent systématiquement les dépenses.

Pendant le reste des années 60, la dépendance accrue à l'égard de l'automobile et l'essor des banlieues ont durement éprouvé les transports en commun. Au cours des années 70, les pouvoirs publics ont réagi en mettant sur pied des programmes de subventions.

L'an dernier, les commissions de transport ont perçu environ 1,6 milliard de dollars de recettes au titre du prix des passages, soit une hausse de presque 5 % comparativement à 1995. Pendant la même période, les dépenses d'exploitation totales se sont accrues de 6 % pour atteindre 2,8 milliards de dollars.

Quoique le financement public du transport urbain varie selon la province en raison des différences entre les modes de financement et de l'urbanisation, la réalité nouvelle des compressions budgétaires donne à penser que le niveau actuel de financement du transport public ne sera probablement pas maintenu. Contrairement aux coûts d'infrastructure des voitures particulières, les subventions au titre du transport public sont très visibles.

Le secteur poursuit l'évolution qu'il a amorcée en délaissant les services de transport en commun de type universel en faveur de la prestation de services plus innovateurs. En outre, de nombreux intervenants dont l'association canadienne du transport urbain et l'Association des transports du Canada reconnaissent de plus en plus que le transport public est essentiel à la viabilité accrue des réseaux de transport urbain.

Note aux lecteurs

Les chiffres sur les déplacements des voyageurs indiqués dans ce communiqué portent exclusivement sur le transport urbain. En sont exclus les services de transport auxiliaires tels que le transport scolaire, les autobus d'excursions et les autobus affrétés. À compter de 1995, Statistique Canada a remanié son enquête sur le transport urbain. L'ancienne enquête mensuelle auprès des transporteurs ayant des recettes annuelles supérieures à 1 million de dollars a été convertie en enquête trimestrielle auprès des entreprises de transport dont les recettes dépassent 200 000 \$. Les petites entreprises dont les recettes annuelles sont inférieures à 1 million de dollars desservent moins de 1 % du nombre total des voyageurs transportés par ce secteur. En dépit de ce qui précède, une partie de l'augmentation des déplacements des voyageurs enregistrée en 1995 peut être attribuable au remaniement de l'enquête.

Les données sur les immatriculations de véhicules automobiles sont recueillies dans le cadre des transferts fiscaux aux provinces de l'administration fédérale. Les exigences administratives diffèrent selon la province de sorte que certaines catégories ne se recoupent peut-être pas. Par exemple, un véhicule automobile peut être immatriculé en tant que voiture particulière dans une province et en tant que camion dans une autre, selon qu'il sert à un usage personnel ou commercial. Les déplacements et les immatriculations de véhicules automobiles par habitant sont de simples moyennes calculées en divisant les totaux respectifs par la population canadienne.

Financial statistics on Canadian based marine carriers, 1995 (preliminary)

(by Brigitte Rivard)

In 1995, 200 marine carriers based in Canada, including for-hire marine carriers, private carriers and government carriers, owned and operated a fleet of 1,760 vessels and employed 21,940 people with wages and salaries of \$1.083 billion.

In the case of the 162 for-hire marine carriers, total operating expenses were up 4.3% to \$2.14 billion (\$2.05 billion in 1994). Water transportation accounted for 93.9% (\$2.01 billion) of the total. Total operating expenses were up only 3.5%, to \$2.0 billion (\$1.9 billion in 1994), resulting in an operating ratio of 0.91 (0.92 in 1994). Vessel operating expenses were \$1.6 billion, an increase of 4.8%. The main components of this increase were fees, commissions and brokerage expenses, which rose from \$13 million to \$31 million, and purchased transportation, which rose from \$827,000 to \$2.6 million.

Revenue growth in the for-hire sector was mainly in the domestic sector, from \$844 million in 1994 to \$933 million in 1995, an increase of 10.5%. Revenues from international sources were up 6.9%, from \$965 million to \$1.031 billion. Transportation of goods accounted for the largest component of this revenue which, in the domestic sector, climbed 33.3% to \$305 million. Chartering revenues rose 15.9% to \$423 million, with a decline in bareboat chartering. Towing revenues increased by 3.6% to \$271 million, with the international sector up 23.5%. There was a significant decline in revenue from transportation of passengers, which fell from \$56 million in 1994 to \$44 million in 1995. The increase in the international sector could not offset the decline of 52.2% in the domestic sector, which fell from \$35 million to \$17 million.

The expenses of government marine carriers edged up (0.2%), to \$1.2 billion. Total operating revenues rose 4.2%, with a large proportion of this increase due to docking and auxiliary water transportation revenue. There was also a 7.5% drop in subsidies, which fell from \$171.6 million to \$158.8 million. Since the number of vessels owned and operated declined (536 in 1995 versus 550 in 1994), the number of employees also declined, from 13,250 in 1994 to 13,133 in 1995, a drop of 0.9%.

The total operating expenses of private carriers were \$350 million, up 36.5% from \$257 million last year. The number of vessels owned and operated fell

Statistiques financières des transporteurs maritimes domiciliés au Canada, 1995 (préliminaire)

(par Brigitte Rivard)

En 1995, 200 transporteurs maritimes établis au Canada, y compris les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs pour compte propre et les transporteurs gouvernementaux, ont possédé et exploité une flotte de 1 760 navires et employé 21 940 personnes pour une rémunération totale de 1,083 milliard de dollars.

Dans le cas des 162 transporteurs pour compte d'autrui, les recettes totales d'exploitation ont augmenté de 4,3 % pour se chiffrer à 2,14 milliards de dollars (2,05 milliards de dollars en 1994), 93,9 % (2,01 milliards de dollars) de celles-ci provenaient directement du transport par eau. Les dépenses totales d'exploitation n'ont augmenté que de 3,5 %, pour s'établir à 2,0 milliard de dollars (1,9 milliard de dollars en 1994) soit un ratio d'exploitation de 0,91 (0,92 en 1994). Les dépenses d'exploitation des navires ont été de 1,6 milliard de dollars, soit une augmentation de 4,8 %. Les principaux items de cette augmentation sont les dépenses en droits, commissions et courtage qui ont passé de 13 millions de dollars à 31 millions de dollars et l'achat de transport qui est passé de 827 000 dollars à 2,6 millions de dollars.

La croissance des recettes dans le secteur pour compte d'autrui a été enregistrée principalement au niveau domestique passant de 844 millions de dollars en 1994 à 933 millions de dollars en 1995, une augmentation de 10,5 %. Les recettes de sources internationales ont augmenté de 6,9 % passant de 965 millions de dollars à 1,031 milliard de dollars. La part la plus importante de ces recettes provient du transport de marchandises qui, au niveau domestique, s'est accrue de 33,3 % à 305 millions de dollars. Les recettes découlant de l'affrètement de navires ont augmenté de 15,9 % pour atteindre 423 millions de dollars avec une diminution de l'affrètement coque-nue. Les recettes provenant de remorquage ont augmenté de 3,6 % pour atteindre 271 millions de dollars, le secteur international a augmenté de 23,5 %. Il y a eu une diminution importante de revenu provenant du transport des passagers, passant de 56 millions de dollars en 1994 à 44 millions de dollars en 1995. L'augmentation du secteur international n'a pu compenser la diminution de 52,2 % du secteur domestique qui est passé de 35 millions de dollars à 17 millions de dollars.

Les dépenses des transporteurs maritimes gouvernementaux ont augmenté très légèrement (0,2 %), pour s'établir à 1,2 milliard de dollars. Les recettes d'exploitation totales ont augmenté de 4,2 % dont une part importante vient de revenu de mise en basin et services auxiliaires au transport par eau. Il faut aussi noter une diminution des subventions de l'ordre de 7,5 %, passant de 171,6 millions de dollars à 158,8 millions de dollars. Le nombre de navires possédés et exploités ayant diminué (536 en 1995 contre 550 en 1994), le nombre d'employés ayant aussi diminué passant de 13 250 en 1994 à 13 133 en 1995, une diminution de 0,9 %.

Les dépenses totales d'exploitation des transporteurs pour compte propre se sont chiffrées à 350 millions de dollars, soit une augmentation de 36,5 % par rapport aux 257 millions de dollars de l'an dernier. Le nombre de

Table 3: Summary Statistics for Marine Carriers domiciled in Canada, 1994^r et 1995^p
Tableau 3 : Statistiques sommaires sur les transporteurs maritimes établis au Canada, 1994^r et 1995^p

		For-hire Pour compte d'autrui	Government Gouvernement	Private Pour compte propre	Total 1995 ^p	Total 1994
Number of Carriers - Nombre de transporteurs		162	21	17	200	204
Water transport revenue - Recettes du transport par eau						
Domestic services - Services intérieurs:	(\$'000)	933,005	381,809 ¹	60,518 ²	1,375,332	1,236,445
Atlantic - Atlantique	(\$'000)	250,785	x	x	x	x
Inland - Eaux intérieures	(\$'000)	375,400	x	x	x	x
Pacific - Pacifique	(\$'000)	306,821	x	x	x	x
International services - Services internationaux	(\$'000)	1,031,002	x	111,432	1,142,434	1,014,462
Subsidies - Subventions	(\$'000)	20,568	158,804	-	179,372	192,985
Services incidental to water transportation - Services auxiliaires au transport par eau	(\$'000)	23,562	25,620	x	49,182	79,926
Total water transport revenue - Total des recettes du transport par eau	(\$'000)	2,008,137	566,233	171,951	2,746,320	2,523,818
Other transportation revenue - Autres recettes du transport	(\$'000)	130,486	113,125	29,410	273,020	285,670
Total operating revenue - Total des recettes d'exploitation	(\$'000)	2,138,622	679,358	201,360	3,019,340	2,808,363
Vessel operating costs - Frais d'exploitation des navires	(\$'000)	1,621,950	644,748	284,044	2,550,742	2,415,524
Total operating costs - Total des frais d'exploitation	(\$'000)	1,956,318	1,230,136	350,351	3,536,805	3,374,129
Employment - Emploi:						
Vessel crew - équipage						
Number - Nombre		6,027	6,948	319	13,294	13,218
Remuneration - Rémunération	(\$'000)	317,921	317,193	21,273	656,387	633,016
Other employees - autres employés						
Number - Nombre		2,195	6,185	266	8,646	8,989
Remuneration - Rémunération	(\$'000)	71,615	341,326	9,476	422,416	450,106
Number of vessels owned and operated - Nombre de navires possédés et exploités		1,153	536	71	1,760	1,796
Property value - Valeur des biens						
Original cost - Coût initial	(\$'000)	1,456,394	1,864,895	103,389	3,424,677	3,249,864
Accumulated depreciation - Amortissement accumulé	(\$'000)	740,790	835,028	85,635	1,661,453	1,519,471
Depreciated value - Valeur amortie	(\$'000)	715,604	1,029,867	17,754	1,763,224	1,730,394
Fares - Passages:						
Number of passengers - Nombre de passagers		5,216,158	31,640,491	-	36,856,649	34,159,150
Number of vehicles - Nombre de véhicules		801,149	12,115,493	-	12,916,642	12,612,598

1 Includes International services. - Des services internationaux sont incluses.

2 Includes Incidental to water transportation - Des services auxiliaires sont inclus

from 86 to 71 in 1995.

Revenues and expenses for government and private marine carriers are understated since marine related revenues and expenses for these sectors are often inseparable from other revenues and expenses and cannot be reported.

The number of vessels owned and operated declined slightly from 1,796 in 1994 to 1,760 in 1995. Fleet size was down for all types of carriers. In total, 48.3% of the vessels owned and operated in 1995 were tugs or barges, and 97.4% were operated by for-hire marine carriers.

Of the 21,940 persons employed in 1995, 13,294 (60.6%) were vessel crew, 2,117 (9.6%) were dock or warehouse employees, and 5,460 (24.9%) were office or administrative employees. The dominant employers were in the government sector, with 59.8% of the workforce. Although the total number of jobs declined, slight increases were noted for vessel crew of for-hire marine carriers and for dock and warehouse employees and administrative employees of private carriers.

The value of materiel and equipment was \$3.4 billion, with a depreciated value of \$1.8 billion. The breakdown of materiel and equipment by value among the different types of carriers was: 54.5% for government carriers, 42.5% for for-hire marine carriers and 3% for private carriers. Virtually all terminal materiel and equipment is owned by the various levels of government, with a value of \$457.4 million out of a total of \$543.3 million.

navires, possédés et exploités, a chuté pour passer de 86 à 71 en 1995.

Les recettes et les dépenses des transporteurs maritimes gouvernementaux et pour compte propre sont sous-estimées, étant donné que celles provenant du transport maritime sont souvent indissociables des autres et ne peuvent être signalées.

Le nombre de navires, possédés et exploités, a légèrement diminué de 1 796 en 1994 à 1 760 en 1995. Tous les types de transporteurs ont connu une diminution de leur flotte. Au total, 48,3 % des navires possédés et exploités en 1995 étaient des remorqueurs ou des barges, et 97,4 % étaient exploités par des transporteurs pour compte d'autrui.

Des 21 940 personnes employées en 1995, 13 294 (60,6 %) étaient des membres d'équipage, 2 117 (9,6 %) des employés de quais ou d'entrepôts, et 5 460 (24,9 %) des employés administratifs ou de bureau. Les principaux employeurs se retrouvent dans le secteur gouvernemental et regroupent 59,8 % de la main-d'œuvre. Même si le nombre total d'emplois a diminué, une légère augmentation a été notée pour l'équipage des transporteurs pour compte d'autrui et pour les employés de quais et d'entrepôt et d'administration de transporteurs pour compte propre.

La valeur des biens et matériel était de 3,4 milliards de dollars avec une valeur amortie de 1,8 milliards de dollars. La valeur des biens se répartit comme suit entre les types de transporteurs; 54,5 % aux transporteurs gouvernementaux, 42,5 % aux transporteurs pour compte d'autrui et 3 % aux transporteurs pour compte propre. La quasi-totalité des biens et matériel de terminus sont la propriété des différents gouvernements, une valeur de 457,4 millions de dollars sur un total de 543,3 millions de dollars.

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

Robert Larocque
Head, Dissemination Unit
Trucking and Multimodal Transport Sections
Transportation Division

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
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
Section des transports multimodaux et du camionnage
Division des transports

Tel (613) 951-2486
Fax (613) 951-0579
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.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences - Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI  Z39.48 - 1984.

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences" - Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI  Z39.48 - 1984.