



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 7

#### Highlights :

##### Passenger Bus, First and Second Quarters 1996

In the first half of 1996, 230 passenger bus companies provided 343 million kilometres of service and generated revenues of \$626 million.  
(see: [Passenger bus](#) p. 2)

##### Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers First and Second Quarters 1997

Improved operating ratios for top general freight carriers in the first and second quarters of 1997.  
(see: [Motor carriers of freight](#) p. 7)

### Vol. 13 N° 7

#### Faits saillants :

##### Transport des voyageurs par autobus, premier et deuxième trimestres de 1996

Au premier semestre de 1996, 230 entreprises de transport des voyageurs par autobus ont parcouru 343 millions de kilomètres et enregistré des recettes de 626 millions de dollars.  
(voir : [Transport des voyageurs](#) p. 2)

##### Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui - Principaux transporteurs Premier et deuxième trimestres 1997

Des ratios d'exploitation améliorés pour les principaux transporteurs de marchandises générales au premier et deuxième trimestre de 1997.  
(voir : [Transporteurs routiers](#) p. 7)

## Passenger Bus, First and Second Quarters 1996

(by Larry McKeown)

There were 230 companies reporting to the Statistics Canada passenger bus survey during the first half of 1996. Canada's passenger bus industry is comprised of four types of companies – scheduled intercity, school bus, charter and other bus service – which correspond to 1980 Standard Industrial Classification (SIC) groupings.<sup>1</sup> It is important to note that this is a relatively new survey instrument, commencing with the first quarter of 1995. More detail regarding the survey and the number of companies reporting is contained in the *Survey Notes*.

The summary table compares the second quarter of 1996 with both the first quarter and with the same quarter from the previous year. A year over year comparison is necessary since the passenger bus industry is characterized by significant seasonal patterns. Based on historical trends, both the scheduled intercity and charter components of the industry peak during the third quarter while school bus activity is dramatically curtailed in the summer months. As the school bus component is the industry's largest, the summer peaking of intercity and charter does not entirely offset the decline.

### *Revenues constant but expenses increase*

Operating revenue during the second quarter of 1996 is almost identical to that experienced during the same quarter of 1995. While there are differences in revenue earned by type of service, this appears to stem more from respondents adjusting to the new survey instrument than from any real change. Charter service revenue accounts for over 90% of the increase in total revenue from the first to the second quarter of 1996; this is consistent with seasonal patterns in the industry.

A comparison of second quarter operating expenses with those incurred for the same quarter in 1995 indicates that fuel and other operating expenses have driven up the total by over 5%. While at first glance it may appear that wages, salaries and benefits have changed significantly, the sum of all employee

## Transport des voyageurs par autobus, premier et deuxième trimestres de 1996

(par Larry McKeown)

Deux cent trente entreprises ont participé à l'enquête sur le transport des voyageurs par autobus de Statistique Canada au premier semestre de 1996. Le secteur canadien du transport des voyageurs par autobus compte quatre types d'entreprises – les entreprises de transport interurbain sur des itinéraires et selon des horaires fixes, les entreprises de transport scolaire, les entreprises de transport par autobus nolisés et les autres entreprises de transport par autobus – qui correspondent à des groupes de la Classification type des industries (CTI) de 1980.<sup>1</sup> Il est important de signaler que cet instrument d'enquête est relativement nouveau puisque l'enquête a débuté au premier trimestre de 1995. Pour plus de détails au sujet de l'enquête et du nombre d'entreprises déclarantes, consulter les *Notes concernant l'enquête*.

Le tableau récapitulatif compare les données du deuxième trimestre de 1996 avec celles du premier trimestre de 1996 et du deuxième trimestre de l'année précédente. Des comparaisons d'une année à l'autre s'imposent puisque le secteur du transport des voyageurs par autobus est caractérisé par une saisonnalité prononcée. D'après les tendances chronologiques, le segment du transport interurbain sur des itinéraires et selon des horaires fixes et celui du transport par autobus nolisés enregistrent des sommets au troisième trimestre tandis que le transport scolaire est considérablement réduit pendant la période estivale. Étant donné que le segment du transport scolaire est le plus important de ce secteur, l'intensité de l'activité des entreprises de transport interurbain et de services de transport par autobus nolisés au cours des mois d'été ne contrebalance pas entièrement cette baisse.

### *Recettes constantes, dépenses à la hausse*

Les recettes d'exploitation enregistrées au deuxième trimestre de 1996 ont été presque identiques à celles du trimestre correspondant de 1995. Bien qu'il y ait des écarts entre les recettes gagnées selon le type de service, ceux-ci semblent tenir davantage au fait que les entreprises déclarantes doivent s'adapter au nouvel instrument d'enquête plutôt qu'à des changements réels. Les recettes au titre des services de transport par autobus nolisés comptent pour plus de 90 % de l'augmentation des recettes totales entre le premier et le deuxième trimestres de 1996; ces chiffres concordent avec les tendances saisonnières du secteur.

La comparaison des dépenses d'exploitation au deuxième trimestre de 1996 et de celles du trimestre correspondant de 1995 fait ressortir que les dépenses au titre du carburant et les autres dépenses d'exploitation ont fait croître les dépenses totales de plus de 5 %. Bien qu'il puisse sembler de prime abord que la rémunération et les

<sup>1</sup> 4572 – interurban and rural passenger, 4573 – school bus operations, 4574 – charter and sightseeing, and 4575 – service to airports and stations.

<sup>1</sup> 4572 – transport interurbain et rural des voyageurs, code 4573 – transport scolaire, code 4574 – services d'autobus nolisés et d'excursion, et code 4575 – services aux aéroports et aux gares.

expenses for the second quarters is virtually identical and, again, this may stem from adjustments to a relatively new survey form. Expenses during the first quarter of 1996 are consistent despite the seasonal decline in revenues earned.

#### *Fewer kilometres but more passengers*

Although there were changes in distance run by type of service from the second quarter of 1995 to the same quarter of 1996, the total kilometres was consistent. While the average revenue earned remained constant at about \$1.80 per kilometre for the two quarters, the average expense incurred increased from about

avantages sociaux ont considérablement changé, la somme des charges salariales aux deuxièmes trimestres de 1995 et de 1996 est pour ainsi dire identique; là encore, cela peut tenir à des ajustements à un outil d'enquête relativement nouveau. Les dépenses au premier trimestre de 1996 sont constantes malgré la diminution saisonnière des recettes gagnées.

#### *Moins de kilomètres, plus de voyageurs*

Quoique des changements aient été enregistrés à l'égard de la distance parcourue selon le type de service entre le deuxième trimestre de 1995 et la période correspondante de 1996, le nombre total de kilomètres a été constant. Les recettes moyennes gagnées sont demeurées constantes, soit environ 1,80 \$ par kilomètre

### Passenger Bus Survey - Revenues, Expenses and Distance

#### Enquête sur les établissements de transport des voyageurs par autobus - recettes, dépenses et distance

	2nd Quarter 1995	1st Quarter 1996	2nd Quarter 1996	2nd Quarter 1995 to 1996
	2 <sup>e</sup> trimestre 1995	1 <sup>er</sup> trimestre 1996	2 <sup>e</sup> trimestre 1996	2 <sup>e</sup> trimestre 1995 à 1996
Number of Companies Surveyed <sup>(1)</sup> - Nombre d'entreprises visées par l'enquête <sup>(1)</sup>	232	230	230	
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	(\$)	(\$)	(\$)	
Scheduled Intercity Service - Transport interurbain régulier	57,355,000	60,950,465	63,203,637	10.2%
Charter Service - Transport par autobus nolisés	61,340,000	40,412,539	65,112,263	6.1%
School Bus Service <sup>(2)</sup> - Transport scolaire <sup>(2)</sup>	140,233,000	146,559,704	141,378,541	0.8%
Other Passenger Bus Service - Autres services de transport des voyageurs	38,388,000	21,705,053	28,569,220	-25.6%
Other Operating Revenues - Autres recettes d'exploitation	25,860,000	30,063,727	28,230,331	9.2%
Total Operating Revenues - Recettes d'exploitation totales	326,969,000	299,691,488	326,493,992	-0.1%
Expenses - Dépenses	(\$)	(\$)	(\$)	
Drivers' Wages & Salaries - Traitements et salaires des chauffeurs	81,253,000	77,318,109	85,802,858	5.6%
Other Employees Wages & Salaries - Traitements et salaires des autres salariés	45,718,000	36,182,191	38,595,943	-15.6%
All Employees' Benefits - Avantages sociaux de tout le personnel	15,963,000	16,319,596	18,533,272	16.1%
Repair & Maintenance Expenses - Réparations et entretien	27,558,000	27,880,209	27,647,001	0.3%
Fuel - Carburant	27,203,000	26,861,274	28,956,938	6.4%
Other Operating Expenses - Autres dépenses d'exploitation	76,922,000	83,646,041	90,728,747	17.9%
Total Quarterly Operating Expenses - Dépenses d'exploitation trimestrielles totales	274,617,000	268,207,420	290,264,759	5.7%
Interest and Other Non-operating Expenses - Frais d'intérêts et autres dépenses non liées à l'exploitation	30,330,000	34,293,321	31,408,154	3.6%
Total Expenses - Dépenses totales	304,947,000	302,500,741	321,672,913	5.5%
Distance Run - Distance parcourue	(km)	(km)	(km)	
Scheduled Intercity Service - Transport interurbain régulier	35,627,000	29,767,375	38,071,788	6.9%
Charter Service - Transport par autobus nolisés	42,026,000	29,102,279	38,730,472	-7.8%
School Bus Service <sup>(2)</sup> - Transport scolaire <sup>(2)</sup>	86,338,000	87,517,710	86,818,528	0.6%
Other Passenger Bus Service - Autres services de transport des voyageurs par autobus	13,854,000	16,011,776	16,991,128	22.6%
Total Distance Run - Distance totale parcourue	183,632,000	162,399,140	180,611,916	-1.6%
Passengers - Voyageurs transportés				
Intercity Transport - inter urban régulier	2,742,383	3,174,396	3,139,076	14.5%
Other <sup>(3)</sup> - Autre services <sup>(3)</sup>	1,998,375	1,695,180	1,751,863	-12.3%
Total Passengers - Total Voyageurs transportés	4,740,758	4,869,576	4,890,939	3.2%

#### Notes:

(1) Excluding small school bus companies (< \$2 million in annual revenues)

(1) Exclure les petites entreprises par autobus du transport scolaire (moins de la recettes annuelles de 2 millions de dollars)

(2) School Bus Service includes Home to School Contract Service Only

(2) Transport scolaire comprise services à contrat entre le domicile et l'école seulement

(3) Excludes school and charter service

(3) Exclure service des transport scolaire et transport par autobus nolisés

\$1.50 per kilometre to \$1.60, a deterioration of the industry's financial position. The first quarter 1996 decline in both intercity and charter bus service distance run is consistent with historical trends in the industry.

Finally, total passengers carried increased by just over 3% from the second quarter of 1995 to the same quarter in 1996. Again, the relative change in passengers carried by type of service (i.e. intercity versus other), while consistent with the relative changes in distance run, may stem from adjustment to the new survey instrument. It should be noted that passengers carried is only collected for intercity and other bus services; it is not collected for school bus or charter bus service.

### Survey Notes

Starting in 1995, the passenger bus and urban transit industry is surveyed quarterly with annual supplements. The survey program covers companies having annual gross revenues of \$200,000 or more and is comprised of six survey instruments reflecting type of industry and company size. For example, large companies, those with annual revenues exceeding \$2 million, are given a more detailed quarterly questionnaire while small school bus companies (< \$2 million revenues) are surveyed annually. The passenger bus industry as defined for this analysis excludes the urban transit component (SIC 4571). In the table, N indicates the target population as opposed to the in-scope companies.<sup>2</sup>

\* Q/T - Quarterly/Trimestrielle, A - Annual/Annuelle

Form / Forme	N	Frequency / Fréquence*	Industry SIC / Secteur d'activité CTI	Revenue / Recettes
A	153	Q/T	4572, 4574, 4575	< \$2 million
B	155	Q/T	4572, 4573, 4574, 4575	> \$2 million
C	153	A	4572, 4574, 4575	< \$2 million
D	155	A	4572, 4573, 4574, 4575	> \$2 million
E	656	A	4573	< \$2 million
F	97	Q/T	4571	> \$200,000

The number of in-scope companies reporting quar-

pour les deux trimestres, mais les dépenses moyennes engagées sont passées de quelque 1,50 \$ à 1,60 \$ par kilomètre, d'où une détérioration de la situation financière du secteur. Le recul au premier trimestre du nombre de kilomètres parcourus par les entreprises de transport interurbain et de transport par autobus nolisés cadre avec les tendances chronologiques du secteur.

Enfin, le nombre total de voyageurs transportés n'a augmenté que d'un peu plus de 3 % entre le deuxième trimestre de 1995 et la période correspondante de 1996. Là encore, la variation relative du nombre de voyageurs transportés selon le type de service (c.-à-d. le transport interurbain par rapport à l'autre type de service), bien qu'elle concorde avec les variations relatives de la distance parcourue, peut être attribuable à l'adaptation des entreprises déclarantes au nouvel instrument d'enquête. Il convient de signaler que les données sur les voyageurs transportés ne sont recueillies que pour le transport interurbain et les autres services de transport par autobus; elles ne sont pas recueillies pour le transport scolaire ni le transport par autobus nolisés.

### Notes concernant l'enquête

Depuis 1995, le secteur du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain fait l'objet d'une enquête trimestrielle et de suppléments annuels. Le programme d'enquête porte sur les entreprises ayant des recettes annuelles brutes de 200 000 \$ ou plus, et compte six instruments d'enquête qui reflètent le type de secteur et la taille de l'entreprise. Par exemple, les grandes entreprises, soit celles dont les recettes annuelles sont supérieures à 2 millions de dollars, remplissent un questionnaire trimestriel plus détaillé tandis que les petites entreprises de transport scolaire (dont les recettes sont inférieures à 2 millions de dollars) prennent part à une enquête annuelle. Le secteur du transport des voyageurs par autobus tel que défini pour les fins de cette analyse exclut le segment du transport urbain (code 4571 de la CTI). Le nombre (N) indique la population cible par opposition aux entreprises admissibles.<sup>2</sup>

Le nombre d'entreprises admissibles qui ont produit

<sup>2</sup> The target population represents companies for which information is desired while the in-scope companies, a subset of the target population, represent those that can actually provide information.

<sup>2</sup> La population cible représente l'ensemble des entreprises pour lesquelles des informations sont recherchées tandis que les entreprises admissibles, qui sont un sous-ensemble de la population cible, représentent celles qui peuvent vraiment fournir des données.

terly has declined from 232 in the fourth quarter of 1995 to 230 for the first two quarters of 1996. This net change (-2) in the number of in-scope companies reporting quarterly can be deconstructed into three components. Firstly, some companies are no longer in-scope because of a business failure, a change in ownership and/or reorganization, or a change in the nature of business. Secondly, companies are shifted among forms within the survey program reflecting changes in revenue and type of busing activity. Finally, there are new companies that must be "birthed" into the survey program. While business failures and ownership changes can occur during the survey year, a questionnaire change and the birthing of new firms is done on an annual basis. For this reason, there is typically some attrition in the number of in-scope companies reporting over the survey year.

des déclarations trimestrielles est passé de 232 au quatrième trimestre de 1995 à 230 aux deux premiers trimestres de 1996. La variation nette du nombre (-2) d'entreprises admissibles ayant produit des déclarations trimestrielles peut être répartie en trois éléments. Premièrement, certaines entreprises ne sont plus admissibles à cause d'une faillite, d'un changement de propriété ou d'une réorganisation ou encore d'un changement relatif à la nature de l'entreprise. Deuxièmement, les entreprises peuvent être amenées à remplir des questionnaires différents dans le programme d'enquête en raison de modifications touchant leurs recettes et leur type d'activité. Enfin, de nouvelles entreprises doivent être incluses dans le programme d'enquête. Quoique des faillites d'entreprise et des changements de propriété puissent avoir lieu pendant l'année d'enquête, les changements de questionnaire et l'inclusion de nouvelles entreprises sont effectués sur une base annuelle. C'est pourquoi il y a généralement érosion du nombre d'entreprises admissibles déclarantes au cours de l'année d'enquête.

### Reporting Carriers / Transporteurs déclarants

	T4 1995 Q4	T1 1996 Q1	T2 1996 Q2	1995 to/à 1996
<b>4572</b> Small/Petite	35	29	29	-6
Large/Grande	15	13	13	-2
Total	50	42	42	-8
<b>4573</b> Small/Petite (1)	-	-	-	-
Large/Grande	82	84	84	2
Total	82	84	84	2
<b>4574</b> Small/Petite	63	66	66	3
Large/Grande	20	24	24	4
Total	83	90	90	7
<b>4575</b> Small/Petite	12	8	8	-4
Large/Grande	5	6	6	1
Total	17	14	14	-3
<b>457</b> Total (2)	232	230	230	-2

(1) Small school bus companies are not surveyed quarterly.

(1) Les petites entreprises de transport scolaire ne font pas l'objet d'une enquête trimestrielle.

(2) Excluding urban transit establishments (SIC 4571).

(2) À l'exception des établissements de transport urbain (code 4571 de la CTI).

For example, there were two additional large school bus companies (4573) reporting for the first quarter of 1996. This net change (+2) can be deconstructed into the three components:

$$2 = 0 + (-4 + 3) + 3$$

Pour prendre un exemple tiré d'une ligne du tableau, deux grandes entreprises de transport scolaire (4573) additionnelles ont produit une déclaration pour le premier trimestre de 1996. Cette variation nette (+2) peut être répartie entre les trois éléments :

$$2 = 0 + (-4 + 3) + 3$$

Firstly, there were no business failures or changes in ownership structure. Secondly, based on reported revenues in 1995, there was a shift of four companies to other forms (3 to other SIC activities in Form B and 1 to Form E) and the addition of three companies from Form E (small school bus) because of higher annual revenues. Finally, there were three large school bus companies "birthed" into the survey for the first time in 1996. It is important to note that companies receiving Form E, an annual questionnaire, disappear from the quarterly tallies. This accounts for the overall net decline since a significant number of companies were shifted from Form A to Form E based on 1995 reported activity.

Premièrement, il n'y a eu aucune faillite d'entreprise ni aucun changement de structure de propriété. Deuxièmement, d'après les recettes déclarées en 1995, quatre entreprises sont passées à d'autres lignes du tableau (trois à d'autres activités de la CTI et à la Formule B, et une à la Formule E). Trois autres entreprises ont cessé de remplir la Formule E (petites entreprises de transport scolaire) parce que leurs recettes annuelles se sont accrues en 1995. Enfin, trois grandes entreprises de transport scolaire ont été incluses dans l'enquête pour la première fois en 1996. Il est important de noter que les entreprises qui remplissent la Formule E, laquelle est un questionnaire annuel, ne sont plus comptabilisées dans les chiffres trimestriels. Leur exclusion explique la baisse nette globale puisqu'un nombre important d'entreprises ont cessé de remplir la Formule A pour remplir la Formule E, compte tenu de l'activité déclarée en 1995.

## Motor Carriers of Freight: Top For-Hire Carriers First and Second Quarters 1997

(by Robert Masse)

## Transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui - Principaux transporteurs

Premier et deuxième trimestres 1997

(par Robert Masse)

### Note

*Users should be aware that Canada's Top for-hire motor carriers of freight covers 76 carriers in the first quarter of 1997 and 74 in the second quarter of 1997, compared to 67 in 1996. Six more general freight carriers and three more specialized freight carriers have reached annual revenues of \$25 million or more at the beginning of 1997. One top general freight carrier and one top specialized freight carrier, however, went out-of-business during the second quarter of 1997.*

### Note

*Les utilisateurs doivent prendre note que la liste des principaux transporteurs de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada comprend 76 transporteurs au premier trimestre de 1997 et 74 au deuxième trimestre de 1997, 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 fait faillite au cours du deuxième trimestre de 1997.*

## Operating Ratios

The Top motor carriers of freight based in Canada (those with annual revenues of \$25 million or more) posted improved operating ratios in the first and second quarters of 1997 as compared to the same quarters in 1996.

In the first quarter of 1997, the operating ratio of top carriers reached 0.97, compared with 0.98 in the first quarter of 1996. Comparing the first quarter of 1996 with the first quarter of 1997, the operating ratio of the top general freight carriers decreased by 2 points to stand at 0.96, while the operating ratio of the top specialized freight carriers remained at 0.99.

In the second quarter of 1997, the operating ratio of the top carriers improved to 0.95, compared to 0.96 in the second quarter of 1996. The operating ratio of the top general freight carriers decreased by one point to 0.95 in the second quarter of 1997, while the operating ratio of the top specialized freight carriers deteriorated to 0.97, from 0.95 in the second quarter of 1996. This positive trend is observed for the top general freight carriers since the second half of 1996.

## Operating Revenues

The total operating revenues generated by the top carriers have reached \$1.27 billion and \$1.25 billion respectively in the first and the second quarter of 1997. The average operating revenues per carrier was unchanged at \$16.7 million from the first quarter of 1996 to the first quarter of 1997. Top general freight carriers' operating revenues decreased by 2% and top specialized freight carriers increased by 6%.

## 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 premier et deuxième trimestres de 1997 par rapport aux mêmes trimestres en 1996.

Au premier trimestre de 1997, le ratio d'exploitation des principaux transporteurs a atteint 0,97, comparativement à 0,98 au premier trimestre de 1996. Au premier trimestre de 1997, le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises générales a diminué de 2 points par rapport au premier trimestre de 1996 pour s'établir à 0,96, tandis que le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises spécialisées est demeuré à 0,99.

Au deuxième trimestre de 1997, le ratio d'exploitation des principaux transporteurs s'est amélioré pour s'établir à 0,95, par rapport à 0,96 au deuxième trimestre de 1996. Le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises générales a diminué d'un point pour atteindre 0,95 au deuxième trimestre de 1997, alors que le ratio d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises spécialisées s'est détérioré en s'établissant à 0,97, comparativement à 0,95 au deuxième trimestre de 1996. Cette tendance positive a été observée pour les principaux transporteurs de marchandises générales depuis la deuxième moitié de 1996.

## Recettes d'exploitation

Les recettes totales d'exploitation produites par les principaux transporteurs ont atteint 1,27 milliard de dollars et 1,25 milliard de dollars respectivement au cours des premier et deuxième trimestres de 1997. Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur sont demeurées inchangées à 16,7 millions de dollars entre le premier trimestre de 1996 et le premier trimestre de 1997. Les recettes moyennes d'exploitation des principaux trans-

**Table 1: Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Top Carriers, First Quarter 1997**  
**Tableau 1: Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, principaux transporteurs, premier trimestre 1997**

	First Quarter 1996 - Premier trimestre 1996			First Quarter 1997 - Premier trimestre 1997		
	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total
	Marchandises diverses	Marchandises spéciales		Marchandises diverses	Marchandises spéciales	
<b>No. of Carriers - Nombre de transporteurs(1)</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>67</b>	<b>56</b>	<b>20</b>	<b>76</b>
	\$'000,000			\$'000,000		
<b>Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>841.6</b>	<b>279.7</b>	<b>1121.3</b>	<b>921.6</b>	<b>349.6</b>	<b>1271.2</b>
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages -Rémunération	252.4	88.0	340.4	259.9	100.6	360.5
-Fuel (company drivers) - Carburant (conducteurs de la société)	64.0	22.6	86.6	73.5	28.5	102.0
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	189.9	71.7	261.6	213.3	78.2	291.5
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	65.1	11.3	76.4	62.2	18.7	80.9
Other expenses - Autres dépenses	251.7	84.5	336.2	278.9	121.5	400.4
<b>Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>823.1</b>	<b>278.1</b>	<b>1101.2</b>	<b>887.8</b>	<b>347.5</b>	<b>1235.3</b>
Distance travelled - distance parcourue	Million km			Million km		
- company drivers - conducteurs de la société	304.5	102.9	407.4	341.9	133.4	475.3
- owner operators - Chauffeurs contractants	262.5	80.4	342.9	269.6	101.3	370.9
<b>Total distance travelled - Total, distance parcourue</b>	<b>567.0</b>	<b>183.3</b>	<b>750.3</b>	<b>611.5</b>	<b>234.7</b>	<b>846.2</b>
<b>Operating Ratio - Ratio d'exploitation</b>	<b>0.98</b>	<b>0.99</b>	<b>0.98</b>	<b>0.96</b>	<b>0.99</b>	<b>0.97</b>

(1) Total annual operating revenues over \$25 million, a total of 9 top carriers have been added to the 1997 population.

(1) Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions, au total 9 principaux transporteurs ont été ajoutés à la population de 1997.

porteurs de marchandises générales ont diminué de 2 % et les recettes moyennes d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises spécialisées ont augmenté de 6 %.

The average operating revenues overall decreased by 3% to \$16.9 million in the second quarter of 1997 compared with the second quarter of 1996. Top general freight carriers average operating revenues decreased by 3% to \$17 million and the average operating revenues per top specialized freight carriers declined by 6% to \$16.4 million from the second quarter of 1996 to the second quarter of 1997.

Les recettes moyennes dans l'ensemble ont diminué de 3% pour s'établir à 16,9 millions de dollars au deuxième trimestre de 1997 par rapport au deuxième trimestre de 1996. Les recettes moyennes d'exploitation des principaux transporteurs de marchandises générales ont diminué de 3% pour atteindre 17 millions de dollars et les recettes moyennes des principaux transporteurs de marchandises spécialisées ont chuté de 6% à 16,4 millions de dollars du deuxième trimestre de 1996 au deuxième trimestre de 1997.



**Table 2: Motor Carrier Freight Quarterly Survey, Top Carriers, 1997, Second Quarter 1997****Tableau 2 : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, principaux transporteurs, deuxième trimestre 1997**

	Second Quarter - 1996 - Deuxième trimestre			Second Quarter - 1997 - Deuxième trimestre		
	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total	General Freight Carriers	Specialized Freight Carriers	Total
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées		Marchandises générales	Marchandises spécialisées	
<b>No. of Carriers - Nombre de transporteurs(1)</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>67</b>	<b>55</b>	<b>19</b>	<b>74</b>
	\$'000,000			\$'000,000		
<b>Total operating revenues - Total, recettes d'exploitation</b>	<b>876.1</b>	<b>298.3</b>	<b>1174.4</b>	<b>936.3</b>	<b>311.3</b>	<b>1247.6</b>
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
-Salaries and wages - Rémunération	252.0	99.8	351.8	259.1	90.7	349.8
-Fuel (company drivers) - Carburant (chauffeurs de la société)	66.6	26.2	92.8	69.0	23.7	92.7
Owner Operator expenses (incl. fuel) - Dépenses de chauffeurs contractants (y compris le carburant)	198.7	60.8	259.5	224.1	75.6	299.7
-Other purchased transportation - Autres achats liés au transport de marchandises	70.3	17.1	87.4	59.7	19.1	78.8
Other expenses - Autres dépenses	255.4	78.3	333.7	275.3	93.6	368.9
<b>Total operating expenses - Total, dépenses d'exploitation</b>	<b>843.0</b>	<b>282.2</b>	<b>1125.2</b>	<b>887.2</b>	<b>302.7</b>	<b>1189.9</b>
Distance travelled - distance parcourue	Million km			Million km		
- company drivers - Chauffeurs de la société	315.1	114.5	429.6	298.1	126.7	424.8
- owner operators - Chauffeurs contractants	271.0	70.1	341.1	277.5	93.3	370.8
<b>Total distance travelled - Total, distance parcourue</b>	<b>586.1</b>	<b>184.6</b>	<b>770.7</b>	<b>575.6</b>	<b>220.0</b>	<b>795.6</b>
<b>Operating Ratio - Ratio d'exploitation</b>	<b>0.96</b>	<b>0.95</b>	<b>0.96</b>	<b>0.95</b>	<b>0.97</b>	<b>0.95</b>

(1) Total annual operating revenues over \$25 million, in the second quarter of 1997 a total of 7 large carriers have been added to the 1996 population.

(1) Ayant des recettes d'exploitation annuelles de plus de \$25 millions, au deuxième trimestre de 1997 un total de 7 grands transporteurs ont été ajoutés à la population de 1996.

### Distance traveled

The total distance traveled by company drivers and by owner operators for the top for-hire carriers reached 846 and 796 million kilometers respectively in the first and in the second quarter of 1997. The average distance traveled in the first quarter of 1997, compared with the first quarter of 1996, increased by 3% for company drivers and decreased by 4% for owner operators. In the second quarter of 1997, average distance traveled declined for both company drivers (-11%) and owner operators (-2%) compared to the second quarter of 1996.

### 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 846 et 796 millions de kilomètres respectivement au premier et au deuxième trimestre de 1997. La distance moyenne parcourue au premier trimestre de 1997, comparativement au premier trimestre de 1996, s'est accrue de 3 % pour les conducteurs de compagnie et a diminué de 4 % pour les chauffeurs contractants. Au deuxième trimestre de 1997, la distance moyenne parcourue a diminué à la fois pour les conducteurs de compagnie (-11 %) et pour les chauffeurs contractants (-2 %) par rapport au deuxième trimestre de 1996.

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) 951-0579  
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  
Sections des transports de surface et maritime  
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.