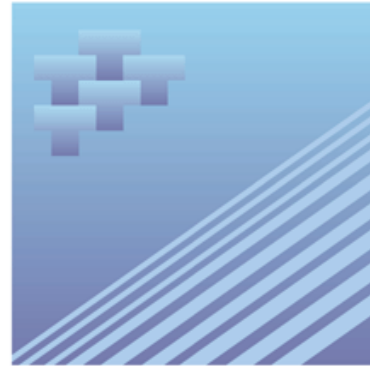




N° 53-222-XIF au catalogue

Le camionnage au Canada

2005



Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : 1-866-500-8400).

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web à www.statcan.ca.

Service national de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Renseignements concernant le Programme des services de dépôt	1-800-700-1033
Télécopieur pour le Programme des services de dépôt	1-800-889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements pour accéder au produit

Le produit n° 53-222-XIF au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Publications.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. 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 Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées dans le site www.statcan.ca sous À propos de nous > Offrir des services aux Canadiens.



Statistique Canada
Division des transports
Section du camionnage

Le camionnage au Canada

2005

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2007

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Juin 2007

N° 53-222-XIF au catalogue
ISSN 1718-4355

Périodicité : annuel

Ottawa

This publication is available in English upon request (catalogue no. 53-222-XIE).

Note de reconnaissance

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

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

- . indisponible pour toute période de référence
- .. indisponible pour une période de référence précise
- ... n'ayant pas lieu de figurer
- 0 zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
- 0^s valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
- ^P provisoire
- ^r révisé
- x confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
- ^E à utiliser avec prudence
- F trop peu fiable pour être publié

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de **Gordon Baldwin**, directeur; **Bruce Meyer**, directeur adjoint; **Ed Hamilton**, chef de section; **Joe Foti**, Chef, Opérations; **John Nicoletta** et **Denis Pilon**, chefs d'unités, de la section du camionnage.

Les auteurs principaux de cette publication sont **John Nicoletta**, **Denis Pilon** et **Vincent Dubé**.

Johanne Desjardins; **Johanne Caron-Dorion**; **Peggy Moffatt**; **Susan McLeod**; et **Suzanne Cousineau** ont prêté leur assistance technique.

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et à la préparation des données:

Division des transports

Ghislaine Comeau, Nathalie Larocque, Nicole Truax et Elaine Heney

Division des transports, Section des systèmes et de l'intégration des données

Louis-Jérôme Belleau, Serge Robert, François Roy, Greg Toll et Patrick Goubran

Division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Jack Lothian, Sébastien Landry, François Gagnon, Ling Su, Lyne Guertin et Windie Gagné

Division des opérations des enquêtes

Ida Didomenico, Milena Zelenbaba, Paul Adams et Linda Balloch

Bureaux régionaux de Statistique Canada

Division de la Recherche et du développement des opérations

Division des opérations et de l'intégration

Marian Grant et Sylvie Boucher

Table des matières

	Page
Faits saillants	7
Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
L'industrie du camionnage en 2005	8
L'économie canadienne en 2005	8
Le commerce international et l'industrie du camionnage	8
L'industrie du transport et le rôle du camionnage	8
Emploi	9
Au sujet de cette publication	9
Chapitre 2 – Enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, 2005	
Introduction	11
Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises	11
1.1 Les recettes des entreprises du transport routier ont connu une progression soutenue en 2005	11
1.2 Une industrie à la remorque du secteur manufacturier	12
1.3 Les ratios d'exploitations demeurent relativement faibles	12
1.4 Des différences observées selon la taille des transporteurs	12
1.5 Le transport de marchandises générales et le camionnage sur de longues distances sont demeurés les activités dominantes du secteur	12
1.6 Les transporteurs de marchandises spécialisées ont affiché un meilleur rendement	13
1.7 Le marché intérieur a stimulé la croissance	14
1.8 Le coût en main-d'œuvre représente la moitié des dépenses totales	14
1.9 Une année caractérisée par l'augmentation des coûts en énergie	15
Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005	23
2.1 Selon le bilan, 2005 a été moins rentable que 2004 pour les compagnies de transport routier	23
2.2 Détérioration de la solvabilité à court et à long terme	23
2.3 L'effet de levier demeure positif	24
2.4 Les transporteurs possédaient les trois quarts de leur matériel en service en 2005	24
Chapitre 3 – Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion, 2004	32
Chapitre 4 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	
Introduction	33
Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) - chapitre 2	33
Glossaire	38
Définitions des ratios financiers	41

Table des matières (fin)

Page

Figures

Chapitre 1 – Le camionnage au Canada

1.1	Variations annuelles du PIB, dollars enchainés de 1997, 1999-2005	9
1.2	Emploi dans les cinq principales industries des transports, 2005	9

Chapitre 2 – Enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, 2005

2.1	Les recettes d'exploitation atteignent la marque des sept milliards de dollars en 2005	11
2.2	On observe depuis le milieu de 2004 une amélioration notable de la profitabilité des compagnies de camionnage pour compte d'autrui au Canada	12
2.3	Bien qu'ils ne représentaient que 3 % du nombre total de transporteurs, les principaux transporteurs ont été responsables de près du tiers des recettes totales d'exploitation en 2005	13
2.4	Le transport de marchandises générales prédomine dans l'est du pays alors que le transport de marchandises spécialisées s'impose davantage dans l'ouest	13
2.5	Les compagnies de camionnage sur de longues distances sont généralement de plus grande taille que celles de camionnage local	14
2.6	Les transporteurs de marchandises spécialisées affichent généralement un meilleur rendement que ceux de marchandises générales	14
2.7	La part des recettes de transport issues du marché intérieur est en progression au Canada	15
2.8	Un dollar sur deux dépensé par les compagnies de camionnage était relié au coût de la main-d'oeuvre	15
2.9	L'importance des principaux postes de dépenses varie selon la taille des transporteurs	16
2.10	L'indice mensuel des prix du carburant diesel (excluant les taxes et le transport) a continué de connaître de fortes hausses en 2005	16
2.11	Les marges bénéficiaires d'exploitation ont diminuées dans la plupart des régions en 2005	23
2.12	La marge bénéficiaire d'exploitation du transport forestier a affiché la plus forte baisse en 2005	23
2.13	Les marges bénéficiaires d'exploitation de tous les groupes de revenu ont diminué en 2005	24

Tableaux

Chapitre 1 – Le camionnage au Canada

1	Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2005	10
---	--	----

Chapitre 2 – Section 1 – TTRM, transporteurs pour compte d'autrui

2.1	Sommaire statistique selon le trimestre, 2005 - Canada	17
2.2	Sommaire statistique selon la région, 2005	18
2.3	Marchandises générales et spécialisées, par trimestre, 2005	20
2.4	Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 2005	22

Chapitre 2 – Section 2 – Enquête ATRM sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui

2.5	Sommaire des statistiques financières, 2000-2005	25
2.6	Statistiques financières par région, 2005	26
2.7	Statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2005	27
2.8	Statistiques financières selon le camionnage local et de longues distances et selon le genre d'activité, 2005	28
2.9	Statistiques financières selon la taille des recettes, 2005	30
2.10	Semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 2005	31
2.11	Semi-remorques et autre matériel par industrie, 2005	31

Chapitre 3 – Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion, 2004

3.1	Activités du transport routier pour compte d'autrui, 2004	32
-----	---	----

Chapitre 4 – Méthodologie d'enquête et qualité des données

4.1	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2005 – Taille de la population observée et de l'échantillon ¹ selon la région et le genre d'activité	35
4.2	Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2004 – Taille de la population observée et de l'échantillon selon la région et le genre d'activité	35
4.3	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005 - Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité	36
4.4	Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2005 - Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille	37

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 2005, Transporteurs domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 2005

- En 2005, on retrouvait un nombre approximatif de 3 360 sociétés de transport routier pour compte d'autrui au Canada.
- Les recettes d'exploitation désaisonnalisées ont totalisé 27,04 milliards de dollars, une augmentation de 7 % par rapport à 2004.
- Le total des dépenses d'exploitation désaisonnalisées s'est élevé à 24,87 milliards de dollars, en hausse de 6 % avec 2004.
- En comparaison avec 2004, les items de dépenses ayant affiché les plus importantes augmentations ont été la dépréciation (+ 15 %), les dépenses en carburant (+ 14 %), les salaires et traitements (+ 10 %) et les frais d'entretien et les dépenses de garage (+ 10 %).
- Un dollar sur deux dépensé par les compagnies de camionnage était relié au coût de la main-d'œuvre en 2005.
- Les transporteurs pour compte d'autrui ont continué de présenter des ratios d'exploitation trimestriels (les dépenses d'exploitation totales divisées par les recettes d'exploitation totales) parmi les plus faibles depuis plus d'une décennie.
- Le transport de marchandises générales avec 60 % des recettes totales et le camionnage sur de longues distances avec 78 % des recettes totales sont demeurés les activités dominantes du secteur.
- Le transport de marchandises générales prédomine dans l'est du pays représentant près des deux tiers de toutes les recettes d'exploitation alors que le transport de marchandises spécialisées s'impose davantage dans l'ouest rapportant plus de la moitié des recettes.
- La part des recettes de transport issues du marché intérieur est en progression au Canada, passant de 64 % à 67 %, et totalisant 17,55 milliards de dollars en 2005.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 2005

- Une analyse des bilans révèle que les transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus ont généré 26,1 milliards de dollars en recettes totales et ont engagé un total 25,1 milliards de dollars en dépenses, ce qui représente un total net de recettes d'exploitation de 1,03 milliard de dollars.
- Lorsque comparé avec 2004, les transporteurs routiers ont connu une diminution de leur rentabilité en 2005. Par exemple, leurs recettes nettes d'exploitation ont connu une baisse de près de 30 %.
- La marge bénéficiaire (bénéfice net d'exploitation en tant que pourcentage des recettes totales d'exploitation) a également diminué, passant de 6,08 % en 2004 à 3,94 % en 2005.
- Les actifs totaux des transporteurs ont atteint 13,5 milliards de dollars. Les actifs totaux par transporteur ont ainsi progressé de 2,2 % par rapport à l'année précédente.
- Le rendement de l'avoir (16,3 %) a indiqué un effet de levier financier positif, avec un rendement des capitaux engagés de 13,3 %.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistique sur l'origine et la destination des marchandises, 2004

- Les transporteurs routiers canadiens de marchandises pour compte d'autrui, dont les revenus d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, ont effectué en 2004, 65,9 millions de livraisons pesant 604,3 millions de tonnes.

Chapitre 1

Le camionnage au Canada

L'industrie du camionnage en 2005

Le camionnage est une composante majeure du produit intérieur brut du secteur des transports et, par voie de conséquence, de l'économie canadienne. Sa contribution à la valeur de l'économie s'est élevée à plus de 14,2 milliards de dollars en 2005. Non seulement le camionnage offre-t-il un service aux fabricants et aux expéditeurs canadiens, mais il assure à l'ensemble des Canadiens les nécessités de la vie courante.

En 2005, les recettes d'exploitation totales¹ se sont élevées à 26,1 milliards de dollars, une hausse de 8,8 % par rapport à 2004. Bien que le nombre estimatif de transporteurs ait augmenté de 10 % en 2005, les recettes moyennes par transporteur ont légèrement diminué de 1,2 %.

L'économie canadienne en 2005²

En 2005, le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 2,9 %, en baisse par rapport à une croissance de 3,3 % il y a un an. Les provinces de l'Ouest sont encore une fois arrivées premières, la croissance économique de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan étant supérieure à la moyenne nationale. Depuis trois ans, la croissance du PIB s'est établie en moyenne à 2,7 % par année.

Dans l'Ouest, l'Alberta est restée en tête des provinces pour la croissance économique avec une hausse de 4,6 % en 2005. Les prix élevés du pétrole et l'activité manufacturière soutenue ont stimulé l'économie. Bien que le PIB de la Colombie-Britannique ait augmenté à un rythme moindre qu'en 2004, l'économie de la province a été la plus vigoureuse dans l'Ouest avec un taux de 3,7 %. Cette bonne tenue s'explique en partie par la hausse des exportations de gaz naturel et d'électricité. En Saskatchewan, les prix élevés de l'énergie et la croissance des activités d'extraction minière ont contribué à une progression de 3,1 % du PIB.

Dans les Territoires, le Yukon a enregistré la plus forte croissance du PIB, soit 5,2 %. La progression des investissements des entreprises a entraîné une hausse des dépenses personnelles et des demandes de logement. Dans les Territoires du Nord-Ouest, la situation est restée relativement la même qu'en 2004, les activités minières ayant atteint leur pleine capacité. Après une augmentation en 2004, le PIB du Nunavut a reculé de 1,1 % à la suite d'une réduction des activités minières.

Bien que les provinces du Centre et de l'Est aient enregistré une croissance positive du PIB, elles n'ont pas réussi à atteindre la moyenne nationale de 2,9 %. L'Ontario est arrivée en tête avec une hausse de 2,8 %, surtout attribuable à la croissance continue de l'industrie de l'automobile. Au Québec, le PIB a crû plus lentement qu'en 2004, pour atteindre 2,2 %. Cette augmentation résulte surtout de la croissance de l'activité manufacturière et des dépenses personnelles.

Les provinces de l'Atlantique ont connu une croissance modérée en 2005, l'Île-du-Prince-Édouard affichant la hausse la plus élevée du PIB avec 2,1 %. La robustesse du revenu du travail a stimulé les dépenses personnelles qui ont ainsi contribué à cette progression, ainsi que l'amélioration des activités manufacturières. La Nouvelle-Écosse a suivi avec une hausse du PIB de 1,6 %, en raison de l'augmentation des dépenses publiques et du revenu du travail. Terre-Neuve-et-Labrador et le Nouveau-Brunswick suivent, avec de légères hausses de 0,4 % et de 0,3 % respectivement.

Le commerce international et l'industrie du camionnage

Le commerce avec les États-Unis s'est intensifié en 2005. Les exportations totales vers ce pays ont augmenté de 5,1 % par rapport à 2004, tandis que les importations en provenance de nos voisins du Sud ont progressé de 3,0 %. En 2005, le commerce avec les États-Unis a représenté 84 % de toutes les exportations par le Canada et 57 % de toutes les importations par le Canada.

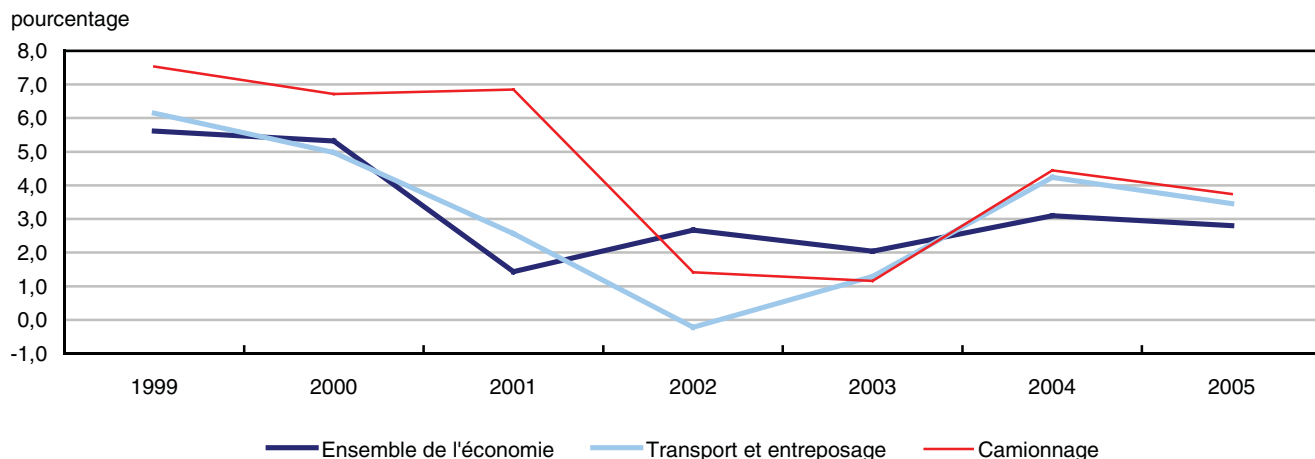
Au niveau des recettes, le camionnage est resté le principal mode de transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis. En 2005, environ 51 % des exportations vers les États-Unis et 77 % des importations en provenance des États-Unis ont été transportées par camion.

L'industrie du transport et le rôle du camionnage

Le PIB dans le secteur du transport et de l'entreposage a progressé de 3,5 % en 2005, contre 4,2 % un an plus tôt. Le transport par camion a représenté la plus grande part du PIB du secteur des transports et de l'entreposage avec 28,8 %, suivi du transport ferroviaire ainsi que du transport en commun et du transport terrestre de voyageurs, avec 11,5 % et 10,6 % respectivement. Le transport aérien a enregistré le taux de croissance le plus élevé (10,8 %), suivi du transport par camion (3,7 %). (Voir figure 1.1.)

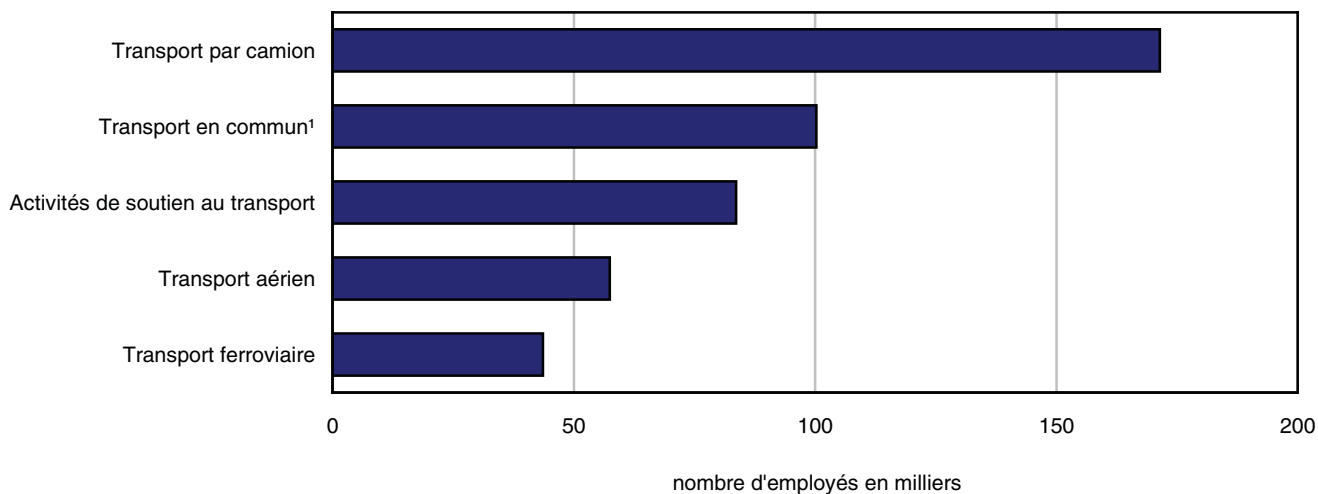
1. Fait référence aux transporteurs pour compte d'autrui qui ont des recettes annuelles de un million de dollars ou plus, selon les réponses à l'enquête annuelle des transporteurs routiers pour compte d'autrui – supplément annuel T5.
2. Produit intérieur brut aux prix de base, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), dollars enchaînés de 1997, tableau 379-0017 de CANSIM pour les données détaillées selon l'industrie pour le Canada et tableau 379-0025 de CANSIM pour les données détaillées selon l'industrie pour les provinces. Statistique Canada.
Produit intérieur brut (PIB), en termes de dépenses, comptes économiques provinciaux, dollars enchaînés de 1997, tableau 384-0002 de CANSIM pour les totaux du Canada, des provinces et des territoires. Statistique Canada.
Produit intérieur brut par province et territoire tiré des éditions du 26 avril 2006 et du 8 novembre 2006 du Quotidien. Statistique Canada.

Figure 1.1
Variations annuelles du PIB, dollars enchaînés de 1997, 1999-2005



Sources : Produit intérieur brut aux prix de base, selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), dollars enchaînés de 1997, tableau 379-0017 de CANSIM pour les données détaillées selon l'industrie pour le Canada. Statistique Canada.
 Produit intérieur brut (PIB), en termes de dépenses, comptes économiques provinciaux, dollars enchaînés de 1997, tableau 384-0002 de CANSIM pour les totaux du Canada. Statistique Canada.

Figure 1.2
Emploi dans les cinq principales industries des transports, 2005



1. Cette catégorie comprend le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs.

Source : Statistique Canada, tableau 281-0024 de CANSIM, *Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), données annuelles (personnes)*. Les données de l'EERH excluent les travailleurs autonomes.

Emploi³

L'emploi dans les cinq principales branches du transport a augmenté de 2 % en 2005, représentant plus de 456 000 personnes. Le plus gros employeur est resté le camionnage, où se trouvaient 38 % (171 400) des personnes qui travaillaient dans ces cinq principales industries du transport. Le transport en commun et le transport terrestre de voyageurs, avec 100 000 personnes, sont arrivés au deuxième rang. La proportion des personnes travaillant dans l'industrie du camionnage est restée relativement constante depuis 1997, variant entre 35 % et 38 %. (Voir figure 1.2.)

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 2005 présente de l'information au sujet de l'industrie du camionnage en 2005. Ce chapitre discute du rôle du camionnage dans l'économie canadienne.

3. **Source :** Tableau 281-0024 de CANSIM, *Emploi (EERH), estimations non désaisonnalisées, selon le type d'employé pour une sélection d'industries selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), données annuelles (personnes)*. Les données de l'EERH excluent les travailleurs autonomes. Statistique Canada.

Le tableau 1 résume la couverture de l'industrie canadienne du camionnage par Statistique Canada et explique comment utiliser cette publication pour trouver de l'information au sujet des diverses catégories de transporteurs routiers pour **compte d'autrui**.

Le **chapitre 2** présente des données financières et d'exploitation au sujet des transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles ont **atteint ou dépassé un million de dollars** en 2005. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) de 2005. L'enquête sur les TRM recueille des données d'exploitation et financières dans une enquête trimestrielle par échantillon auprès des transporteurs pour compte d'autrui. Elle recueille de l'information sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises. Elle recueille également dans un supplément annuel de l'information relative à leur bilan et à leur matériel. Ce chapitre comprend des données financières sur les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation ainsi que certains indicateurs économiques.

Le **chapitre 3** : L'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a été remaniée. Les résultats détaillés n'ont pas été inclus dans cette publication, mais ils seront plutôt publiés plus tard. (Voir le chapitre 3 de cette publication pour plus d'information).

Le **chapitre 4** présente une description des méthodologies

Un **transporteur pour compte d'autrui** est un transporteur qui entreprend de transporter des marchandises moyennant rémunération.

Le **chauffeur-contractant** dispose (en propriété ou en location) d'un ou de plusieurs véhicules motorisés et fournit des services de transport à contrat à des transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre.

Un **transporteur pour compte propre** est un exploitant dont le transport routier n'est pas la principale activité, mais qui a des véhicules (en propriété ou location) pour le transport de ses propres marchandises.

Tableau 1
Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2005

Type de transporteur	Transporteurs routiers pour compte d'autrui			Chauffeurs contractants
Source des données	Enquêtes TRM (données financières et opérationnelles)	Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)	Enquête ODTC (origine et destination des marchandises)	Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)
Périodicité	Trimestrielle et annuelle	Annuelle	Annuelle	Annuelle
Taille du transporteur	Recettes d'exploitation > ou = 1 million \$	Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$	Recettes d'exploitation d'entreprises de camionnage sur de longues distances > ou = 1 million \$	Recettes d'exploitation > ou = 30 000 \$
Catégorie ou niveau	Moyens – 1 à 12 millions \$ Grands – 12 à 25 millions \$ Principaux – 25 millions \$ et plus (des recettes annuelles)	Recettes d'exploitation Petits transporteurs 30 000 \$ - < 1 million \$ (des recettes annuelles)	Catégorie I (recettes d'exploitation > ou = 12 million \$) Catégorie II (recettes d'exploitation 1 million \$ à < 12 million \$)	S/O
Géographie	Canada Régions Provinces Territoires	Canada Régions Provinces Territoires	Canada Provinces Territoires Intra – Provincial	Canada Régions Provinces Territoires
Pour plus de détails	Chapitre 2 Sections 2.1 & 2.2	Bulletin de Service	Chapitre 3	Bulletin de Service

Notes: TRM désigne les transporteurs routiers de marchandises.
ODTC désigne le transport routier pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).

Chapitre 2

Enquêtes sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, 2005

Introduction

Ce chapitre présente des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises œuvrant dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et **ayant des recettes annuelles d'un million de dollars ou plus**.

Les statistiques sont tirées des résultats des enquêtes trimestrielle et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Le chapitre se divise en deux parties :

Partie 1 – Résultats de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

Cette enquête trimestrielle vise la collecte de données sur diverses composantes de l'état des résultats des transporteurs routiers pour compte d'autrui, ventilés selon la région de domicile, le genre de service et le type de mouvement.

Partie 2 – Résultats de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises

Cette enquête annuelle est un supplément venant compléter le portrait financier fourni par l'enquête trimestrielle. Elle sert ainsi à recueillir des données sur les principaux éléments du bilan financier des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, réparties selon la région de domicile, le genre de service et la taille des entreprises. Elle comprend les états des résultats ainsi que les ratios financiers tels que la rentabilité, les leviers financiers et la solvabilité.

Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

En moyenne, on retrouvait 3 356 transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles d'un

La désaisonnalisation élimine les fluctuations saisonnières des séries de données brutes ou « non désaisonnalisées ». Ainsi, les **données désaisonnalisées** saisissent la tendance plus fondamentale d'une série de données et donnent des comparaisons plus appropriées dans le temps.

Le **ratio d'exploitation** est la part des recettes d'exploitation totales absorbées par les dépenses d'exploitation totales (sans les frais d'intérêt). C'est le quotient de la division des dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation. Une baisse du ratio indique une amélioration des résultats financiers. Un ratio supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation.

million de dollars ou plus en 2005. Il s'agit d'une augmentation de 5 % par rapport aux 3 197 transporteurs observés en 2004.

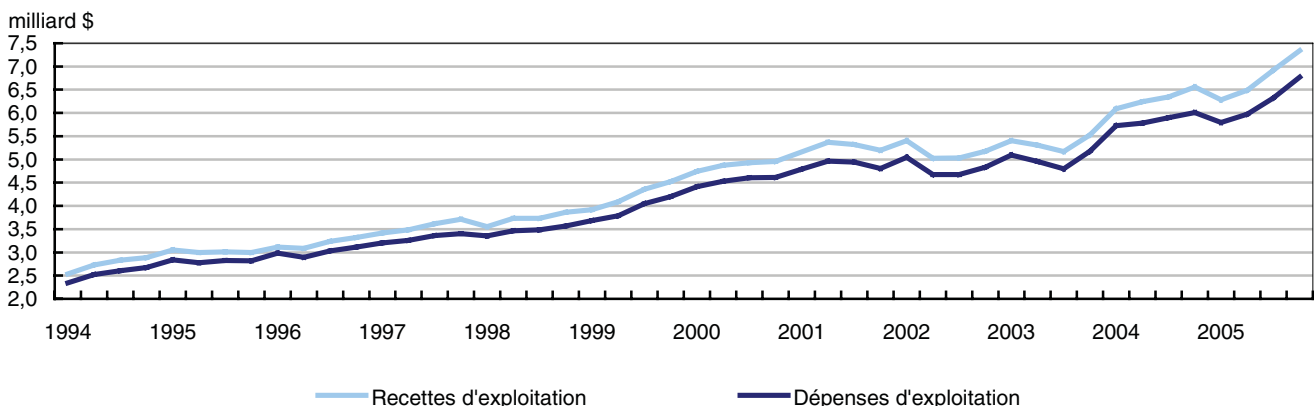
1.1 Les recettes des entreprises du transport routier ont connu une progression soutenue en 2005

Dans l'ensemble, les recettes d'exploitation désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui ont totalisé 27,04 milliards de dollars, une augmentation de 7 % par rapport aux 25,24 milliards de dollars observés en 2004 (voir figure 2.1)⁴. En 2005, cela représente une moyenne annuelle des recettes désaisonnalisées de 6,76 milliards de dollars par trimestre. De même, les recettes désaisonnalisées ont été en constante progression au cours de l'année, passant de 6,29 milliards de dollars au premier trimestre à 7,34 milliards de dollars au quatrième trimestre.

4. Les recettes, les dépenses et les ratios d'exploitation désaisonnalisés (après correction des fluctuations saisonnières) révèlent les tendances globales fondamentales de la performance de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui.

Figure 2.1

Les recettes d'exploitation atteignent la marque des sept milliards de dollars en 2005



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, CANSIM : tableau 403-0002.

Le total des dépenses d'exploitation désaisonnalisées s'est élevé à 24,87 milliards de dollars, en hausse de 6 % par rapport à 2004 (23,42 milliards de dollars). La moyenne annuelle des dépenses désaisonnalisées a été de 6,22 milliards de dollars par trimestre.

1.2 Une industrie à la remorque du secteur manufacturier

De par sa nature, étant stimulé par une demande dérivée des autres industries, notamment le secteur manufacturier, le camionnage pour compte d'autrui est particulièrement sensible à la conjoncture économique en général.

En 2005, les conditions économiques relativement favorables et la croissance des ventes de gros et de détail en particulier ont fortement contribué à la demande de service de fret. Plus précisément, l'augmentation de la production et de la consommation de biens se traduit par une hausse de la demande de transport de marchandises.

Ce lien ressort lorsqu'on compare les taux de croissance entre les industries connexes. De 2002 à 2005, les entreprises de transport routier pour compte d'autrui basées au Canada ont vu leurs revenus s'accroître en moyenne de 9,8 % par année. Durant la même période, la production manufacturière a augmenté de 3,6 %, le commerce de gros, de 4,7 % et le commerce de détail, de 4,8 %⁵.

1.3 Les ratios d'exploitations demeurent relativement faibles

Malgré les hausses des dépenses, notamment celles reliées aux salaires et à l'achat de carburant (voir la Section 1.9), les transporteurs pour compte d'autrui ont continué à afficher des ratios d'exploitation désaisonnalisés parmi les plus faibles depuis plus d'une décennie au Canada (voir figure 2.2). De fait, le ratio d'exploitation trimestriel désaisonnalisé a été de 0,92 pour la majeure partie de l'année de 2005. Seul le deuxième trimestre a connu un léger recul, affichant un ratio de 0,93.

1.4 Des différences observées selon la taille des transporteurs

Le camionnage est notamment caractérisé, comme c'est aussi le cas pour plusieurs autres secteurs, par la présence d'une forte asymétrie en terme de distribution de revenu. Par exemple, bien

qu'ils ne comptaient que pour 3 % du total des transporteurs ayant un revenu de plus de 1 million de dollars, les principaux transporteurs (ceux dont les recettes annuelles sont égales ou supérieures à 25 millions de dollars) ont été responsables de 31 % des recettes d'exploitation totales (voir la figure 2.3). À l'inverse, les plus petits transporteurs (ceux dont les recettes annuelles se situent entre 1 million et 1,9 million de dollars) ont constitué le tiers du total des entreprises, mais totalisés seulement 5 % des recettes totales d'exploitation.

1.5 Le transport de marchandises générales et le camionnage sur de longues distances sont demeurés les activités dominantes du secteur

D'une part, les activités de fret général ont généré 15,74 milliards de dollars de recettes, ce qui représente 60 % de l'ensemble des activités de transport des transporteurs pour compte d'autrui en 2005. De ce nombre, 66 % était attribuable au type de charge complète, contre 34 % pour le type de charge partielle. Parmi les autres principaux types de fret, on retrouvait le transport d'autres marchandises spécialisées avec 18 % des recettes totales, suivi du transport des liquides en vrac avec 9 % des recettes totales (voir le tableau 2.1).

En comparaison avec 2004, on retrouve des hausses chez la majorité des principaux types de fret transporté. Parmi les hausses les plus importantes, notons celle de 22 % observée chez le fret général de charge partielle et celle de 18 % observée chez les autres marchandises spécialisées. À l'opposé, le transport de produits forestiers a plutôt affiché une diminution de 12 % alors que les autres recettes tirées du transport ont connu une baisse de 8 %.

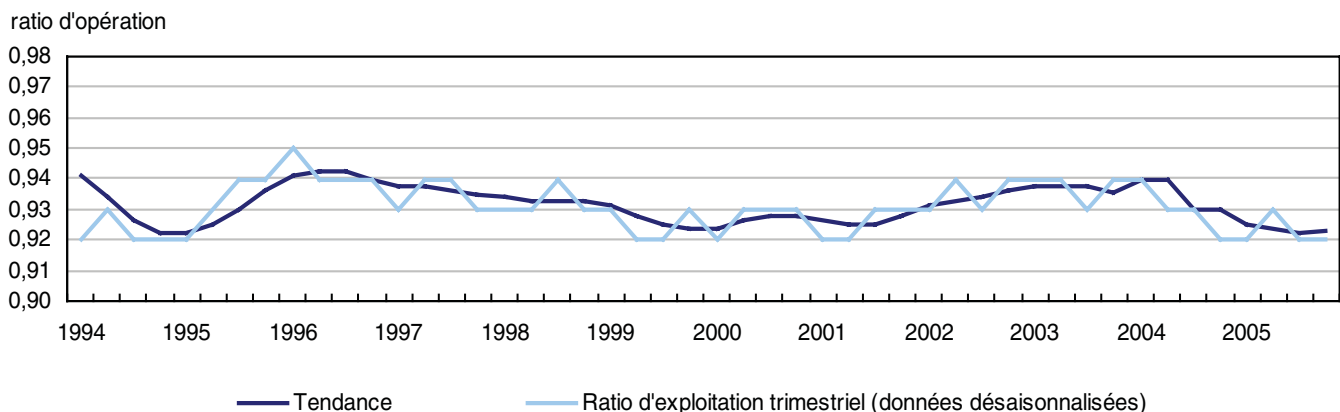
Dans l'ensemble, on note que le rapport entre le transport de marchandises générales et celui de marchandises spécialisées n'a pas changé outre mesure depuis 2002. Toutefois, il faut tenir compte des variations qui existent entre les régions.

Dans les provinces de l'Atlantique, au Québec et en Ontario, le transport de marchandises générales a représenté environ les deux tiers de toutes les recettes d'exploitation. En revanche, dans les Prairies, en Colombie-Britannique et dans les territoires, les marchandises spécialisées ont rapporté plus de la moitié de la masse des recettes (voir la figure 2.4).

5. Source : tableau CANSIM 304-0014, 081-0007, 080-0015.

Figure 2.2

On observe depuis le milieu de 2004 une amélioration notable de la profitabilité des compagnies de camionnage pour compte d'autrui au Canada



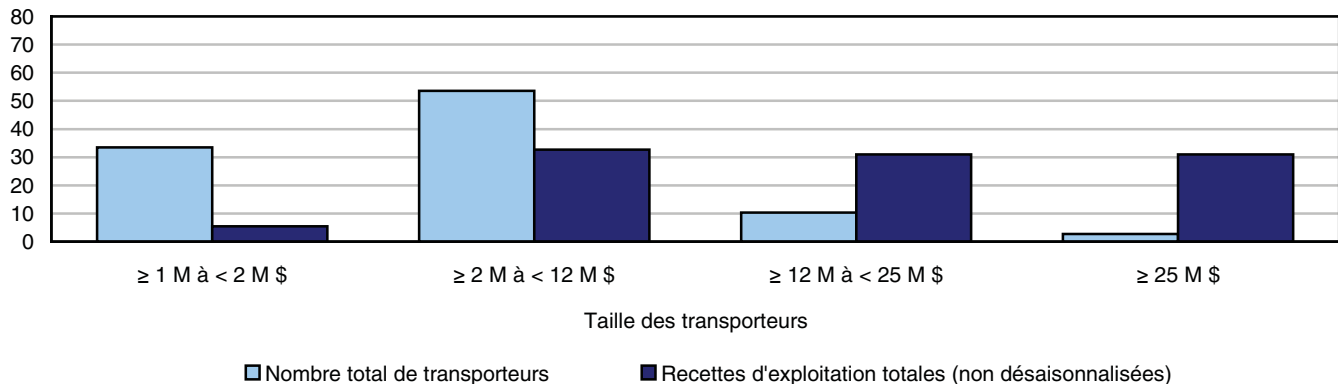
Note : Tendence selon une moyenne mobile basée sur le quatrième trimestre.

Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, CANSIM : tableau 403-0002.

Figure 2.3

Bien qu'ils ne représentaient que 3 % du nombre total de transporteurs, les principaux transporteurs ont été responsables de près du tiers des recettes totales d'exploitation en 2005

pourcentage

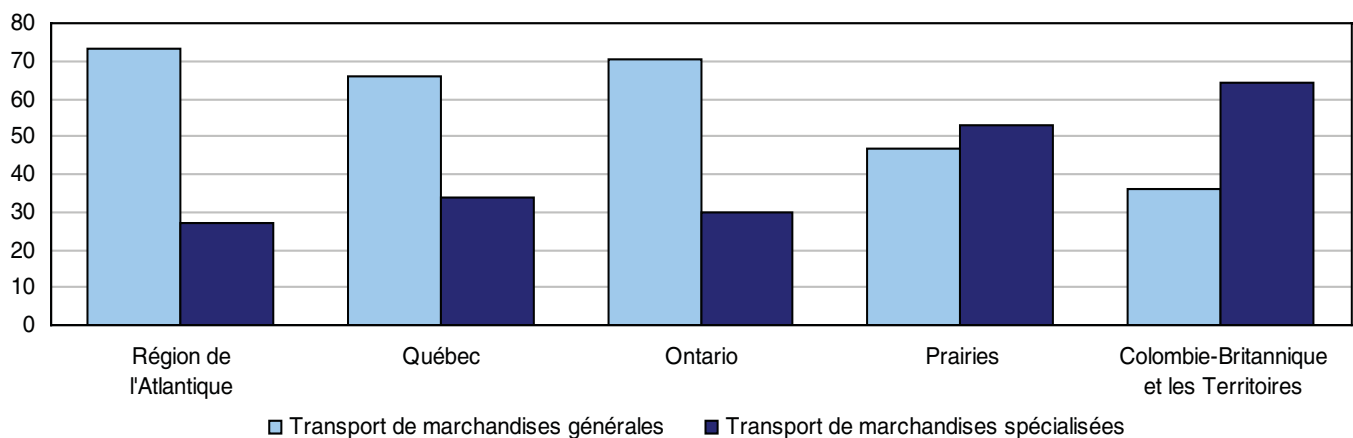


Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005.

Figure 2.4

Le transport de marchandises générales prédomine dans l'est du pays alors que le transport de marchandises spécialisées s'impose davantage dans l'ouest

recettes tirées du transport (%)



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005.

D'autre part, le camionnage sur de longues distances, qui représentait 57 % du nombre total d'entreprises en 2005, a accaparé 78 % des recettes totales tirées du transport et employé 77 % du nombre total d'employés de compagnie et 79 % du nombre total de chauffeurs contractants⁶ (voir la figure 2.5). En moyenne, les transporteurs spécialisés dans ce type de transport ont affiché des recettes d'exploitation annuelles de 2,90 millions de dollars par transporteur.

Le camionnage local, qui représentait 43 % du nombre total d'entreprises, a ainsi accaparé 22 % des recettes totales et employé 23 % du nombre total d'employés de compagnie et 21 % du nombre total de chauffeurs contractants. En moyenne, les transporteurs spécialisés dans le camionnage local ont affiché des recettes d'exploitation annuelles d'environ 1,07 million de dollars par transporteur.

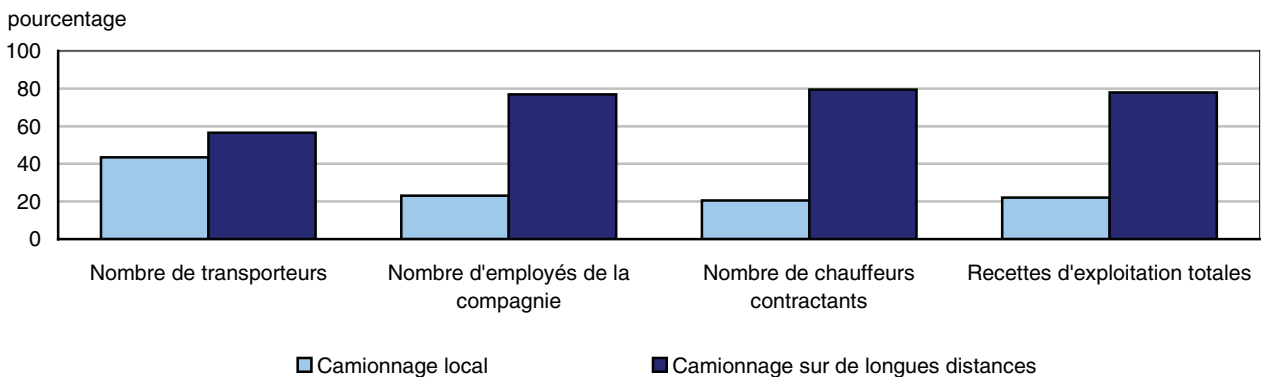
1.6 Les transporteurs de marchandises spécialisées ont affiché un meilleur rendement

En 2005, les transporteurs de marchandises spécialisées ont affiché à chaque trimestre des ratios d'exploitation d'au moins deux centièmes inférieurs à ceux des transporteurs de marchandises générales. Cette situation n'est pas nouvelle puisque depuis 1994, les transporteurs de marchandises spécialisées ont généralement présenté un ratio d'exploitation non désaisonnalisé légèrement inférieur à celui des transporteurs de marchandises générales (voir la figure 2.6). L'industrie n'étant pas homogène, il peut être toutefois hasardeux d'attribuer cette situation à quelques facteurs spécifiques. Celle-ci est plus vraisemblablement tributaire d'une combinaison de facteurs qui sont interreliés, tels l'effet de la taille, l'effet de la région et le type de transport.

6. Exclut les données sur le déménagement d'articles ménagers

Figure 2.5

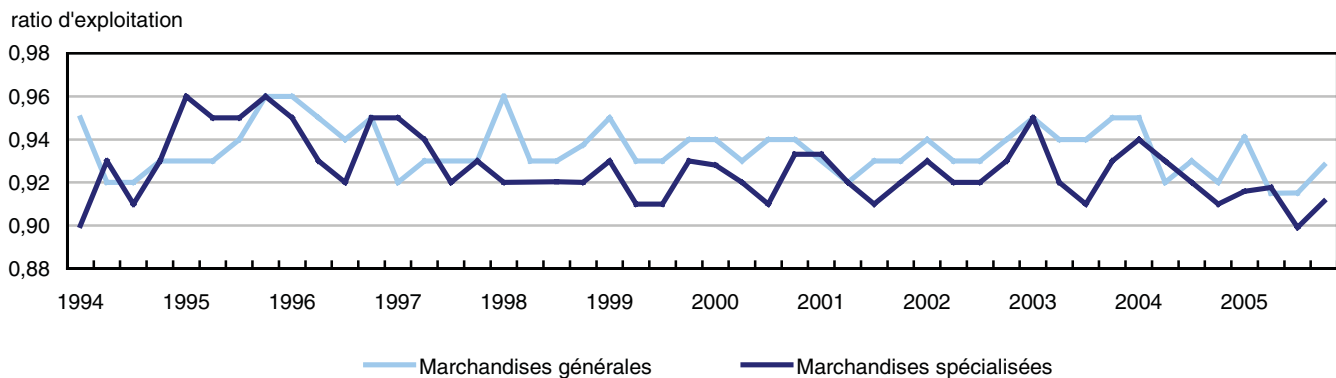
Les compagnies de camionnage sur de longues distances sont généralement de plus grande taille que celles de camionnage local



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005.

Figure 2.6

Les transporteurs de marchandises spécialisées affichent généralement un meilleur rendement que ceux de marchandises générales



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005.

1.7 Le marché intérieur a stimulé la croissance

Une évolution s'est opérée dans les sources de croissances de l'industrie du transport routier depuis 2002, puisque le transport intérieur a augmenté plus rapidement que le transport international. De fait, alors que le transport intérieur a connu une augmentation de 13 % entre 2004 et 2005, le transport international est pratiquement resté inchangé. La part des recettes du trafic intérieur a ainsi passé de 64 % à 67 %, totalisant 17,55 milliards de dollars en 2005 (voir figure 2.7). De ce nombre, le transport routier intraprovincial a contribué à près des deux tiers, contre environ 35 % pour le transport interprovincial. Dans une certaine mesure, l'appréciation du dollar canadien n'est sans doute pas étrangère à cette situation.

Malgré tout, l'activité transfrontalière entre le Canada, les États-Unis et le Mexique a continué de jouer un rôle significatif, étant responsable de 8,73 milliards de dollars de recettes.

1.8 Le coût en main-d'œuvre représente la moitié des dépenses totales

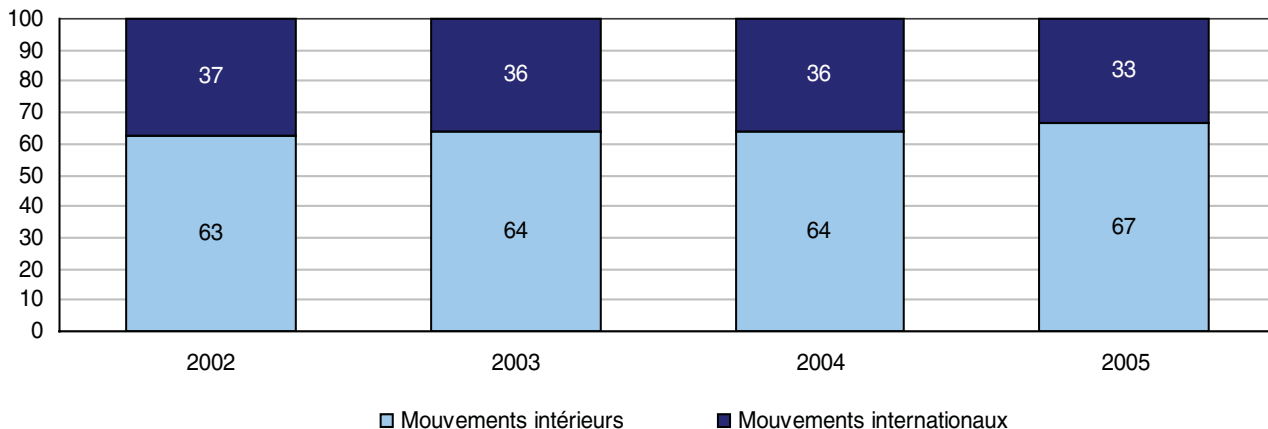
Dans l'ensemble, les principaux postes de dépenses en 2005 ont été les salaires et traitements avec 27 % des dépenses totales et les paiements aux chauffeurs contractants avec 23 % des dépenses totales (voir figure 2.8).

Dans le contexte actuel, où l'on entend souvent parler de pénurie de chauffeurs qualifiés et de taux de roulement élevé chez les transporteurs, l'importance des coûts en main-d'oeuvre sur les dépenses totales met ainsi en évidence les choix difficiles avec lesquels les transporteurs doivent composer. De fait, cela souligne que les hausses de salaires consenties afin d'attirer de nouveaux camionneurs ou encore de conserver ceux qui sont les plus qualifiés ont un impact direct sur la rentabilité des entreprises.

Figure 2.7

La part des recettes de transport issues du marché intérieur est en progression au Canada

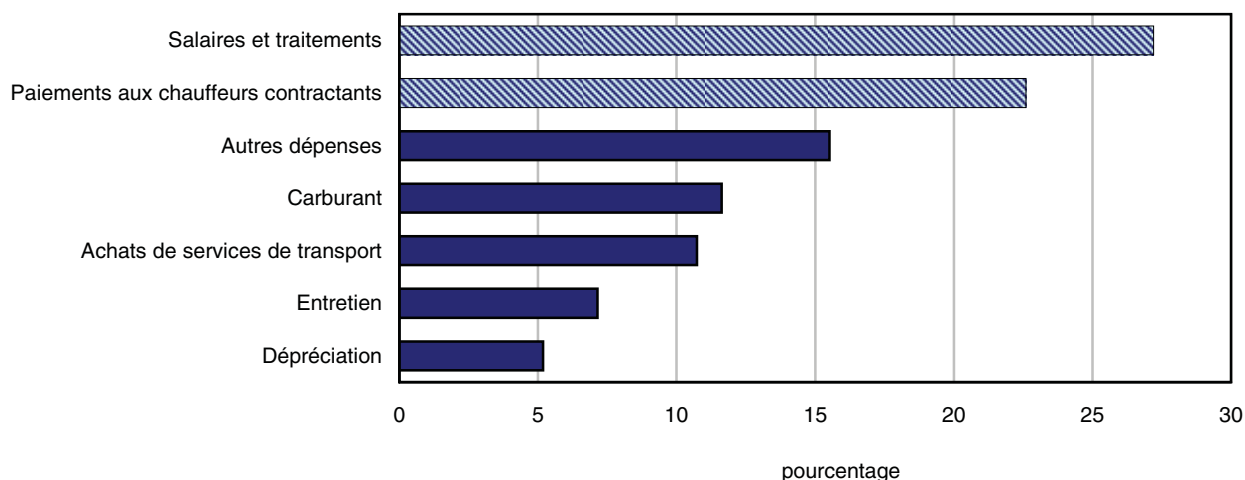
pourcentage



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

Figure 2.8

Un dollar sur deux dépensé par les compagnies de camionnage était relié au coût de la main-d'oeuvre



Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que si l'on tient compte de la taille des entreprises, il existe des différences au niveau de la ventilation des dépenses (voir figure 2.9). Par exemple, on constate que chez les petits transporteurs (ceux dont les recettes annuelles se situent entre 1 et 2 millions de dollars), les salaires et traitements représentaient une part considérable de leur budget d'exploitation avec 35 % de leurs dépenses totales, alors que les versements aux chauffeurs contractants représentaient seulement 11% de leurs dépenses totales. À l'inverse, chez les principaux transporteurs (ceux dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars), les salaires et traitements représentaient un peu moins de 25 % des dépenses totales, alors que les paiements aux chauffeurs contractants représentaient environ 27 % des dépenses totales.

Un autre fait notable de la figure 2.9 est la part relative des dépenses en carburant selon la taille des transporteurs. De fait, alors que ce poste de dépense ne représente que 8 % des dépenses totales des principaux transporteurs, il accapare plutôt 18 % des dépenses totales des plus petits transporteurs. Toutefois, il est important de rappeler que les paiements aux chauffeurs contractants représentent indirectement une part importante des dépenses en carburant et que ce poste est sensiblement plus élevé chez les transporteurs de plus grande taille.

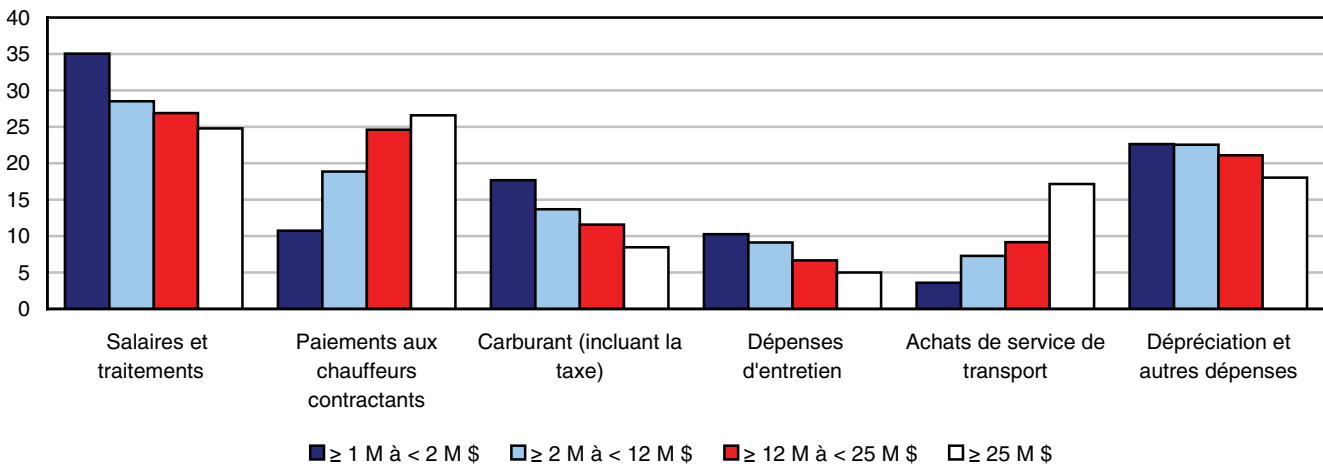
1.9 Une année caractérisée par l'augmentation des coûts en énergie

En comparaison avec 2004, on retrouve parmi les plus importantes augmentations, la dépréciation (+ 15 %), les dépenses en carburant (+ 14 %), les salaires et traitements (+ 10 %) et les frais d'entretien et les dépenses de garage (+ 10 %).

Figure 2.9

L'importance des principaux postes de dépenses varie selon la taille des transporteurs

pourcentage

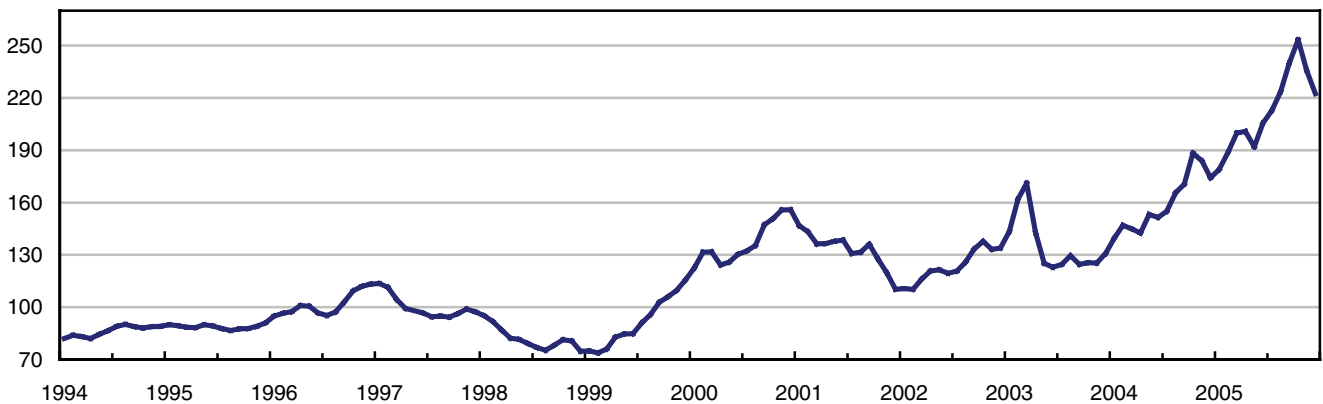


Source : Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005.

Figure 2.10

L'indice mensuel des prix du carburant diesel (excluant les taxes et le transport) a continué de connaître de fortes hausses en 2005

Indice 1997=100



Source : Indice des prix du carburant diesel, indice des prix des produits industriels du Canada, Statistique Canada CANSIM tableau 329-0046.

Les fluctuations du prix du carburant ont par ailleurs continué d'être une source d'inquiétude pour les transporteurs en 2005. De fait, le prix du carburant diesel routier a augmenté au cours de la majeure partie de l'année, atteignant même des nouveaux sommets depuis plus d'une décennie (voir la figure 2.10).

Malgré tout, les hausses du prix du carburant ne semblent pas avoir eu une incidence majeure sur le rendement des transporteurs. De fait, bien que la part de ce poste sur les dépenses totales soit passée de 11 % à 12 % entre 2004 et 2005, les ratios d'exploitation relativement favorables semblent démontrer que les transporteurs ont généralement su tirer leur épingle du jeu. En ce sens, l'imposition aux expéditeurs d'un supplément pour le carburant est une pratique commerciale qui, en gagnant en popularité, a sans doute contribué à cette situation.

Tableau 2.1

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon le trimestre, 2005 - Canada

	Trimestre			
	I	II	III	IV
	nombre			
Nombre de transporteurs enquêtés	787,0	789,0	794,0	794,0
Estimation du nombre total de transporteurs	3 309,0	3 333,0	3 376,0	3 406,0
	'000 000 \$			
Recette et dépenses				
Fret général : charge complète	2 435,5	2 599,4	2 574,8	2 784,3
Fret général : charge partielle	1 170,0	1 258,3	1 444,7	1 472,6
Produits secs en vrac	294,8	303,8	350,3	374,3
Liquides en vrac	574,0	552,1	554,5	637,1
Déménagement d'articles ménagers	133,1	153,6	212,1	162,3
Produits forestiers	284,7	252,9	268,2	273,2
Autres marchandises spécialisées ¹	1 157,1	1 087,3	1 220,1	1 281,7
Autres recettes tirées du transport	83,9	83,9	54,1	59,7
Total des recettes tirées du transport	6 133,1	6 291,2	6 678,8	7 045,1
Autres recettes	228,9	270,8	231,0	247,9
Recettes totales d'exploitation	6 362,0	6 562,0	6 909,8	7 293,0
Salaires et traitements ²	1 610,2	1 676,5	1 729,3	1 769,7
Dépenses pour le carburant	697,1	711,2	712,6	777,3
Frais d'entretien et dépenses de garage	438,8	450,3	436,6	457,5
Paievements pour les chauffeurs contractants	1 358,1	1 305,1	1 434,8	1 537,7
Achats de service de transport ³	643,0	622,6	667,5	743,0
Dépréciation	302,6	310,2	333,5	345,7
Autres dépenses ⁴	876,0	934,8	967,7	1 091,4
Dépenses totales d'exploitation	5 925,7	6 010,6	6 282,0	6 722,2
Ratio d'exploitation	0,93	0,92	0,91	0,92
Données désaisonnalisées				
Recettes totales d'exploitation	6 285,8	6 490,1	6 924,3	7 343,5
Dépenses totales d'exploitation	5 797,5	5 971,4	6 325,3	6 771,5
Ratio d'exploitation	0,92	0,93	0,92	0,92
	nombre			
Emploi				
Conducteurs de la compagnie	86 750,0	87 232,0	89 083,0	92 632,0
Chauffeurs contractants	36 891,0	37 324,0	38 014,0	39 429,0
Nombre total de conducteurs	123 640,0	124 556,0	127 098,0	132 061,0
Employés de la compagnie	139 300,0	143 180,0	146 397,0	150 752,0
Véhicules motorisés				
Nombre de camions	10 533,0	11 339,0	11 539,0	13 088,0
Nombre de tracteurs routiers	71 468,0	72 550,0	69 761,0	71 404,0

1. Autres comprend la machinerie lourde, etc.

2. Comprend les avantages sociaux.

3. Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtages de fret.

4. Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Tableau 2.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 2005⁵

Trimestre	Région de l'Atlantique				Québec				Ontario			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	nombre											
Nombre de transporteurs enquêtés	129	130	131	134	149	150	152	153	192	191	190	188
Estimation du nombre total de transporteurs	192	194	195	198	735	747	765	793	1 066	1 052	1 047	1 024
	'000 000 \$											
Fret général : charge complète	187,5	223,6	233,8	244,6	571,5	597,4	553,5	592,8	1 068,0	1 077,6	1 133,3	1 223,1
Fret général : charge partielle	114,2	127,1	141,0	139,5	275,8	301,5	357,6	403,6	562,7	609,6	682,7	682,2
Produits secs en vrac	6,8	12,6	17,3	15,3	59,7	65,5	69,6	76,8	158,7	150,4	156,0	184,0
Liquides en vrac	15,0	16,5	16,2	18,2	73,3	110,3	134,3	111,3	137,0	123,7	102,0	120,4
Déménagement d'articles ménagers	9,2	11,4	16,0	10,8	32,9	32,1	47,2	36,1	50,8	50,1	73,1	53,8
Produits forestiers	43,9	31,0	29,8	28,0	82,0	79,8	79,4	82,7	35,6	39,4	39,1	30,0
Autres marchandises spécialisées ¹	54,3	56,5	54,8	57,0	189,0	163,3	155,6	197,5	311,5	369,3	407,7	396,5
Autres recettes tirées du transport	54,3	56,5	54,8	57,0	14,7	11,8	16,4	14,2	29,2	32,8	14,6	7,9
Total des recettes tirées du transport	432,7	482,5	510,6	515,8	1 298,9	1 361,8	1 413,6	1 514,9	2 353,4	2 452,9	2 608,6	2 697,9
Autres Recettes	9,6	14,2	9,4	14,2	54,2	58,4	47,7	63,1	97,4	135,1	102,6	94,3
Recettes totales d'exploitation	442,3	496,7	520,0	530,0	1 353,2	1 420,2	1 461,3	1 578,1	2 450,8	2 588,1	2 711,2	2 792,2
Salaires et traitements ²	98,5	114,1	117,1	114,9	366,8	398,5	395,7	417,6	633,4	663,2	709,9	705,2
Dépenses pour le carburant	40,2	43,0	42,6	43,6	171,0	180,6	180,3	198,2	261,4	280,2	277,6	296,5
Frais d'entretien et dépenses de garage	30,2	31,9	28,6	28,3	99,8	108,2	103,3	112,9	159,9	157,2	152,1	151,3
Paiements pour les chauffeurs contractants	112,0	123,6	119,1	122,3	230,5	197,9	213,2	237,5	556,6	494,6	569,3	605,4
Achats de service de transport ³	57,8	61,5	65,0	77,7	129,2	115,9	132,2	156,8	258,8	275,2	271,0	276,4
Dépréciation	17,5	19,2	22,4	21,0	79,4	82,9	81,2	89,4	116,0	119,7	139,0	132,7
Autres dépenses ⁴	63,9	72,6	80,1	83,6	192,1	213,2	223,4	242,8	321,8	371,1	358,6	405,9
Dépenses totales d'exploitation	420,1	466,1	474,9	491,4	1 268,7	1 297,2	1 329,2	1 455,1	2 307,9	2 361,2	2 477,5	2 573,3
Ratio d'exploitation	0,95	0,94	0,91	0,93	0,94	0,91	0,91	0,92	0,94	0,91	0,91	0,92
	nombre											
Conducteurs de la compagnie	4 430	4 574	4 863	5 586	20 869	21 337	21 673	23 364	33 834	35 163	36 060	36 389
Chauffeurs contractants	3 093	3 395	3 270	3 553	6 818	5 938	5 970	6 192	14 832	14 808	15 046	15 884
Nombre total de conducteurs	7 523	7 968	8 134	9 139	27 687	27 275	27 644	29 556	48 666	49 970	51 106	52 273

Voir note(s) à la fin du tableau.

Tableau 2.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 2005⁵ (fin)

Trimestre	Prairies				Colombie-Britannique et les Territoires				Canada			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	nombre											
Nombre de transporteurs enquêtés	229	231	235	233	88	87	86	86	787	789	794	794
Estimation du nombre total de transporteurs	917	926	960	978	400	413	409	413	3 309	3 333	3 376	3 406
	'000 000 \$											
Fret général : charge complète	468,8	543,7	518,7	552,6	139,7	157,1	135,5	171,3	2 435,5	2 599,4	2 574,8	2 784,3
Fret général : charge partielle	176,9	184,8	205,9	203,4	40,4	35,3	57,4	43,9	1 170,0	1 258,3	1 444,7	1 472,6
Produits secs en vrac	55,0	50,0	75,4	78,1	14,7	25,2	32,0	20,1	294,8	303,8	350,3	374,3
Liquides en vrac	282,7	249,7	254,0	330,4	66,0	51,9	47,9	56,8	574,0	552,1	554,5	637,1
Déménagement d'articles ménagers	17,7	19,7	36,1	26,5	22,5	40,2	39,6	35,1	133,1	153,6	212,1	162,3
Produits forestiers	65,6	47,4	51,8	54,8	57,6	55,2	68,1	77,7	284,7	252,9	268,2	273,2
Autres marchandises spécialisées ¹	445,4	326,0	429,9	438,3	157,0	172,1	172,2	192,4	1 157,1	1 087,3	1 220,1	1 281,7
Autres recettes tirées du transport	35,4	27,5	19,0	19,7	2,8	8,0	2,4	15,5	83,9	83,9	54,1	59,7
Total des recettes tirées du transport	1 547,3	1 448,9	1 591,1	1 703,6	500,6	545,0	555,0	612,8	6 133,1	6 291,2	6 678,8	7 045,1
Autres Recettes	51,5	50,8	58,0	62,4	16,3	12,4	13,3	13,8	228,9	270,8	231,0	247,9
Recettes totales d'exploitation	1 598,8	1 499,6	1 649,0	1 766,1	516,9	557,4	568,3	626,6	6 362,0	6 562,0	6 909,8	7 293,0
Salaires et traitements ²	394,7	373,7	385,4	395,1	116,8	127,0	121,2	136,9	1 610,2	1 676,5	1 729,3	1 769,7
Dépenses pour le carburant	169,5	152,4	155,1	432,2	55,0	54,9	57,0	65,0	697,1	711,2	712,6	777,3
Frais d'entretien et dépenses de garage	113,9	112,9	112,9	174,1	35,1	40,0	39,7	41,0	438,8	450,3	436,6	457,5
Paiements pour les chauffeurs contractants	339,2	344,1	396,7	124,0	119,9	144,9	136,5	140,5	1 358,1	1 305,1	1 434,8	1 537,7
Achats de service de transport ³	139,4	109,0	135,9	153,1	57,7	61,1	63,4	79,0	643,0	622,6	667,5	743,0
Dépréciation	70,5	69,4	71,2	78,6	19,2	18,9	19,7	24,0	302,6	310,2	333,5	345,7
Autres dépenses ⁴	215,1	207,0	223,1	256,2	83,1	70,9	82,4	102,8	876,0	934,8	967,7	1 091,4
Dépenses totales d'exploitation	1 442,2	1 368,4	1 480,3	1 613,3	486,9	517,6	520,0	589,1	5 925,7	6 010,6	6 282,0	6 722,2
Ratio d'exploitation	0,90	0,91	0,90	0,91	0,94	0,93	0,92	0,94	0,93	0,92	0,91	0,92
	nombre											
Conducteurs de la compagnie	21 451	19 700	20 136	20 220	6 166	6 458	6 351	7 073	86 750	87 232	89 083	92 632
Chauffeurs contractants	8 917	9 324	10 254	10 326	3 231	3 860	3 474	3 475	36 891	37 324	38 014	39 429
Nombre total de conducteurs	30 368	29 024	30 390	30 546	9 397	10 318	9 824	10 547	123 640	124 556	127 098	132 061

1. Autres comprend la machinerie lourde, etc.

2. Comprend les avantages sociaux.

3. Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transports et des services de courtage de fret.

4. Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

5. Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, par trimestre, 2005⁴

	Trimestre I			Trimestre II		
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total
	nombre					
Nombre de transporteurs enquêtés	361	426	787	355	434	789
Estimation du nombre total de transporteurs	1 713	1 596	3 309	1 611	1 722	3 333
	'000 000 \$					
Recettes totales d'exploitation	3 918,4	2 443,6	6 362,0	4 145,8	2 416,2	6 562,0
Salaires et traitements ¹	970,9	6 39,3	1 610,2	1 037,7	638,8	1 676,5
Dépenses pour les chauffeurs contractants	899,1	459,1	1 358,1	857,1	448,0	1 305,1
Dépenses pour le carburant	419,2	277,9	697,1	441,7	269,5	711,2
Dépenses d'entretien	242,0	196,8	438,8	234,3	216,0	450,3
Dépréciation	183,6	119,0	302,6	187,0	123,1	310,2
Achats de service de transport ²	451,4	191,6	643,0	448,2	174,4	622,6
Autres dépenses ³	521,4	354,6	876,0	587,4	347,4	934,8
Dépenses totales d'exploitation	3 687,4	2 238,3	5 925,7	3 793,4	2 217,2	6 010,6
Operating Ratio	0,94	0,92	0,93	0,92	0,92	0,92
	nombre					
Conducteurs de la compagnie	51 401	35 349	86 750	53 069	34 163	87 232
Chauffeurs contractants	24 731	12 160	36 891	24 782	12 542	37 324
Nombre total de conducteurs	76 132	47 509	123 640	77 851	46 705	124 556

Voir note(s) à la fin du tableau.

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées, par trimestre, 2005⁴ (fin)

	Trimestre III			Trimestre IV		
	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total	Marchandises générales	Marchandises spécialisées	Total
	nombre					
Nombre de transporteurs enquêtés	364	430	794	355	439	794
Estimation du nombre total de transporteurs	1 641	1 735	3 376	1 662	1 743	3 406
	'000 000 \$					
Recettes totales d'exploitation	4 314,7	2 595,1	6 909,8	4 555,9	2 737,1	7 293,0
Salaires et traitements ¹	1 085,5	643,8	1 729,3	1 122,5	647,1	1 769,7
Dépenses pour les chauffeurs contractants	954,1	480,7	1 434,8	992,1	545,7	1 537,7
Dépenses pour le carburant	434,5	278,1	712,6	481,3	296,0	777,3
Dépenses d'entretien	227,6	209,0	436,6	235,3	222,2	457,5
Dépréciation	208,8	124,7	333,5	215,9	129,8	345,7
Achats de service de transport ²	454,8	212,8	667,5	515,6	227,4	743,0
Autres dépenses ³	583,5	384,2	967,7	665,4	426,0	1 091,4
Dépenses totales d'exploitation	3 948,7	2 333,3	6 282,0	4 228,0	2 494,2	6 722,2
Ratio d'exploitation	0,92	0,90	0,91	0,93	0,91	0,92
	nombre					
Conducteurs de la compagnie	54 059	35 024	89 083	57 688	34 944	92 632
Chauffeurs contractants	25 575	12 439	38 014	25 735	13 693	39 429
Nombre total de conducteurs	79 634	47 463	127 098	84 423	48 638	132 061

1. Comprend les avantages sociaux.

2. Inclut les services de conducteurs, la location-bail de véhicules, le total des achats de services de transport et les services de courtage de fret.

3. Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.)

4. Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Tableau 2.4

Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 2005

	Trimestre			
	I	II	III	IV
	nombre			
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	787	789	794	794
Nombre estimatif de transporteurs	3 309	3 333	3 376	3 406
	'000 000 \$			
Recettes d'exploitation				
Intérieur				
Intraprovinciaux	2 619,2	2 687,7	3 018,5	3 055,7
Interprovinciaux	1 401,0	1 525,0	1 585,6	1 638,0
Trafic intérieur	4 020,2	4 212,7	4 604,1	4 693,7
Internationaux				
À destination du Canada	1 085,1	1 081,6	999,6	1 132,7
En provenance du Canada	1 027,8	996,8	1 075,1	1 218,8
Total - Internationaux	2 112,9	2 078,4	2 074,7	2 351,5
Recettes tirées du transport	6 133,1	6 291,2	6 678,8	7 045,1
Autres recettes	228,9	270,8	231,0	247,9
Total - Recettes d'exploitation	6 362,0	6 562,0	6 909,8	7 293,0

Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005

En 2005, la taille estimée de la population (supplément annuel T5) a atteint 3 429 transporteurs comparativement à 3 114 en 2004, une hausse de 10,1 %.

2.1 Selon les bilans, 2005 a été moins rentable que 2004 pour les compagnies de transport routier

Une analyse des bilans révèle que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui établies au Canada et ayant des recettes annuelles de un million de dollars ou plus ont, dans l'ensemble, enregistré une diminution de leur rentabilité en 2005. Par exemple, leurs recettes nettes d'exploitation ont été de 1,03 milliard de dollars, en baisse de près de 30 % avec 2004. Cette situation s'explique par une hausse supérieure des dépenses d'exploitations (+11 %) aux recettes d'exploitation (+8 %). La marge bénéficiaire d'exploitation a aussi été inférieure à celle enregistrée en 2004 passant de 6,08 % à 3,94 % (voir le tableau 2.5).

Toutes les régions ont vu leurs marges bénéficiaires d'exploitation diminuées, exception faite de la Colombie-Britannique. Les baisses les plus marquées ont été enregistrées en Ontario et dans la région de l'Atlantique (voir la figure 2.11 et le tableau 2.6).

Par ailleurs, tous les genres d'activités ont également présenté des baisses, à l'exception des déménageurs. Parmi les plus importantes diminutions, on retrouve le transport de produits forestiers et le transport d'autres marchandises spécialisées (voir la figure 2.12 et le tableau 2.7).

Enfin, la marge bénéficiaire des transporteurs de tous les groupes de revenu a aussi diminué. Les transporteurs ayant des recettes annuelles se situant entre douze millions et vingt-cinq millions de dollars ont connu la plus forte baisse, suivi de ceux ayant des recettes annuelles se situant entre deux millions et cinq millions de dollars (voir la figure 2.13 et tableau 2.9).

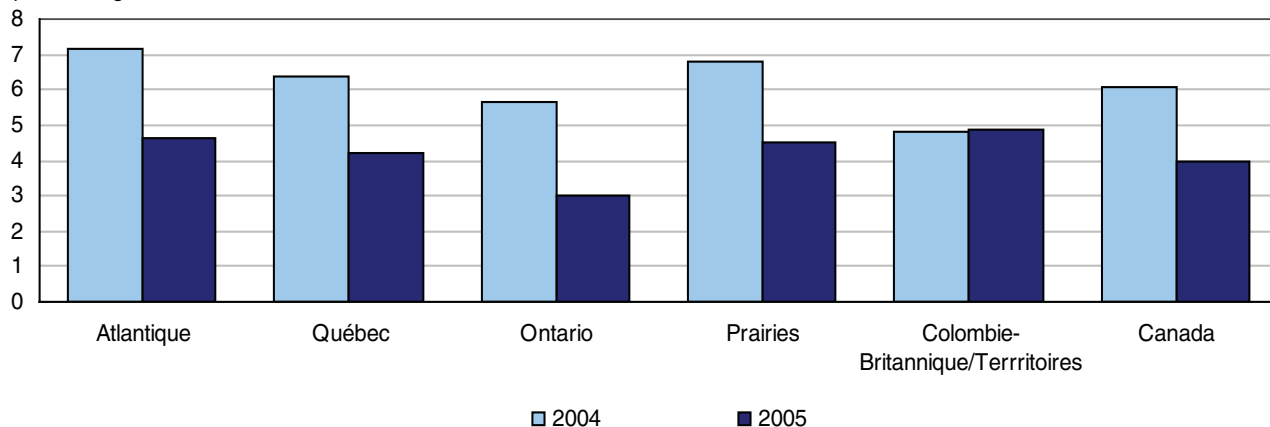
2.2 Détérioration de la solvabilité à court et à long terme

D'une part, on observe une certaine détérioration de la solvabilité à court terme chez transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. De fait, une progression supérieure du passif (+13 %) que de l'actif (+10 %) à court terme a entraîné une baisse de 17 % du fonds de roulement. Ce résultat explique également le recul du ratio du fonds de roulement qui est passé de 1,120 en 2004 à 1,080 en 2005 (voir les tableaux 2.6, 2.7 et 2.9).

Figure 2.11

Les marges bénéficiaires d'exploitation ont diminué dans la plupart des régions en 2005

pourcentage

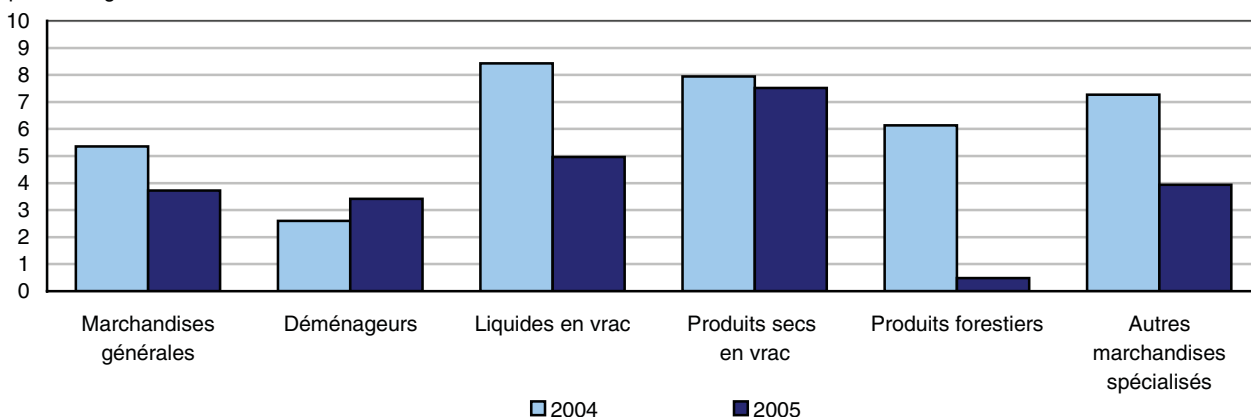


Source : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises.

Figure 2.12

La marge bénéficiaire d'exploitation du transport forestier a affiché la plus forte baisse en 2005

pourcentage

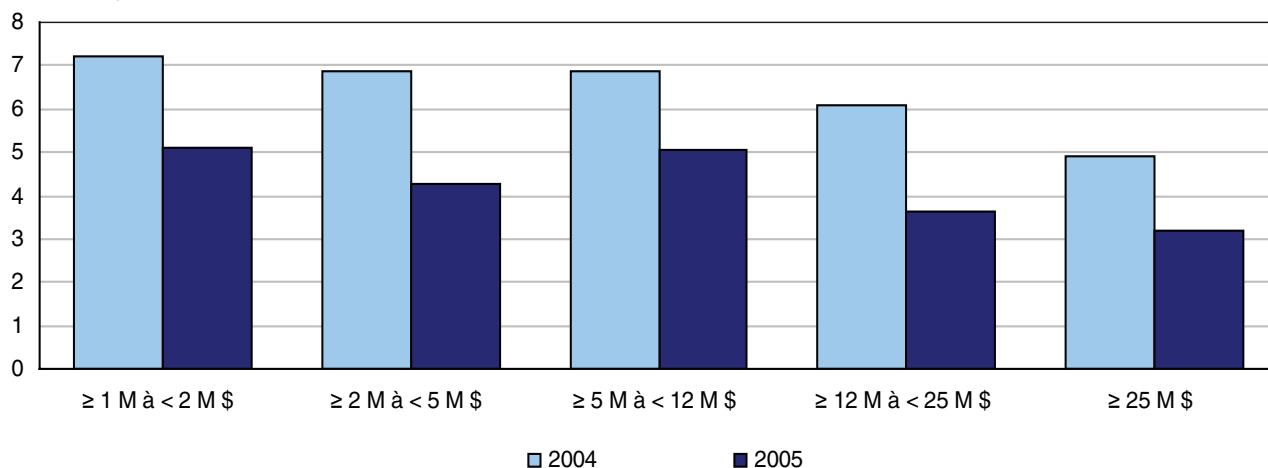


Source : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises.

Figure 2.13

Les marges bénéficiaires d'exploitation de tous les groupes de revenu ont diminué en 2005

pourcentage



Source : Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises.

Par région, on observe que toutes les régions ont affiché des baisses du fond de roulement, à l'exception de la Colombie-Britannique. Les plus importantes baisses ont été observées chez les transporteurs de l'Ontario et de la région de l'Atlantique.

On observe par ailleurs de plus grandes variations du fond de roulement d'une année à l'autre selon le genre d'activité. Par exemple, le transport de liquide en vrac a affiché une hausse, le transport de marchandises générales est resté inchangé alors que les autres activités ont plutôt connu des baisses.

La solvabilité à court terme s'est détériorée chez trois des cinq groupes de revenus, à l'exception des petits transporteurs (ceux ayant des recettes annuelles se situant entre un et deux millions de dollars) et des principaux transporteurs (ceux ayant plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles).

D'autre part, la solvabilité à long terme, mesurée par le ratio de la dette à long terme par rapport à l'actif des actionnaires, a également connu un recul, passant de 0,47 en 2004 à 0,52 en 2005.

Les résultats ont varié d'une région à l'autre, oscillant entre 0,47 en Colombie-Britannique à 0,60 dans les territoires. Globalement, ce ratio a augmenté pour toutes les régions, à l'exception des territoires.

Le ratio de la dette à long terme par rapport à l'actif des actionnaires le plus faible se retrouvait dans le transport de produits secs en vrac (0,40), alors que le plus élevé se retrouvait dans le transport d'autres marchandises spécialisées (0,57). Ce ratio a aussi augmenté pour toutes les activités en 2005, à l'exception du transport des liquides en vrac.

Par taille, on retrouvait le plus faible ratio de la dette à long terme sur l'actif des actionnaires chez les petits transporteurs (ceux ayant des recettes annuelles se situant entre un et deux millions de dollars) et le plus élevé chez les principaux transporteurs (ceux ayant plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles). Enfin, tous les groupes ont affiché des ratios à la hausse en 2005, à l'exception des petits transporteurs (ceux ayant des recettes annuelles se situant entre un et deux millions de dollars).

2.3 L'effet de levier demeure positif

En 2005, à 16,3 %, le rendement de l'actif est demeuré sensiblement plus élevé que le rendement des capitaux utilisés

(13,3 %). Cela signifie que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré et ce, pour une huitième année consécutive, un rendement sur l'actif supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés, ce qui leur donne une plus grande marge de manœuvre pour le financement de leurs activités.

Par ailleurs, le rendement sur l'actif a été plus élevé que le rendement des capitaux utilisés dans toutes les régions et de même que pour tous les types de transport. Selon la taille des entreprises, l'effet de levier a aussi été favorable pour l'ensemble des groupes de revenus, hormis les principaux transporteurs (ceux dont les recettes annuelles étaient supérieures à vingt-cinq millions de dollars) (voir les tableaux 2.5, 2.6 et 2.9).

2.4 Les transporteurs possédaient trois quart de leur matériel en service

En 2005, l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui permet également de recueillir des renseignements sur le matériel en service. En 2005, la quantité de matériel en service totalisait 203 355 unités, soit une moyenne de 59 par transporteur.

Dans l'ensemble, les transporteurs étaient propriétaires de leur matériel en service dans une proportion de 76 %. En comparaison avec 2004, la quantité de matériel possédé a augmenté de 3 %, passant de 150 015 unités à 154 443 unités, alors que la quantité de matériel loués a connu une hausse notable de 41 %, passant de 34 717 unités en 2004 à 48 912 unités en 2005. La proportion du matériel en service loué a ainsi augmenté, passant de 19 % à 24 %.

Selon le genre d'activité, les données montrent que les unités de matériel en services loués (semi-remorques et autre matériel) représentaient 28 % de la flotte chez les transporteurs de marchandises générales, mais seulement 15 % chez les transporteurs de marchandises spécialisées.

Finalement, les fourgons / semi-remorques non-thermiques représentaient l'équipement le plus populaire chez les transporteurs de marchandises générales avec 57 % de l'équipement total, contre plutôt 20 % chez les transporteurs de marchandises spécialisées (voir le tableau 2.11).

Tableau 2.5

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques financières, 2000-2005¹

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
	nombre					
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	765	724	793	748	752	796
Nombre estimatif de transporteurs	2 831	2 838	2 909	2 894	3 114	3 425
Bilan	'000 000 \$					
Actifs à court terme	3 548,5	3 843,1	3 935,2	4 010,2	4 806,2	5 289,4
Passifs à court terme	3 046,2	3 126,8	3 315,0	3 528,8	4 307,8	4 875,9
Fonds de roulement	502,3	716,3	620,2	481,3	498,4	413,4
Actifs à long terme	5 826,5	6 124,8	6 281,4	5 978,1	7 176,8	8 176,6
Actif net	6 328,8	6 841,1	6 901,7	6 459,4	7 675,1	8 590,0
Passifs à long terme	3 262,2	3 444,1	3 384,0	3 014,6	3 598,8	4 427,3
Avoir des actionnaires	3 066,0	3 397,0	3 517,7	3 444,9	4 076,4	4 162,7
Capitaux employés à long terme	6 328,2	6 841,1	6 901,7	6 459,4	7 675,1	8 590,0
État des revenus et dépenses						
Recettes d'exploitation	17 601,9	19 524,9	19 341,3	20 505,2	24 010,8	26 075,7
Dépenses d'exploitation	16 672,0	18 405,8	18 317,1	19 600,1	22 550,6	25 047,1
Recettes nettes d'exploitation	929,9	1 119,0	1 024,2	905,1	1 460,3	1 028,6
Autres recettes	555,8	464,0	476,9	603,2	866,3	595,1
Autres dépenses	734,1	762,5	597,6	729,8	1 355,5	722,0
Autres recettes nettes	-183,2	-298,8	-120,6	-126,5	-489,2	-126,9
Recettes nettes avant impôt	746,6	820,2	903,6	778,4	975,3	901,7
Provisions pour impôt sur le revenu	201,5	192,8	183,5	205,2	298,5	220,9
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	545,2	627,4	720,2	573,2	676,8	680,8
Gains / pertes extraordinaires	21,8	96,2	9,4	9,2	8,6	11,0
Recettes nettes	523,4	531,2	710,7	564,1	668,2	669,8
Ratios financiers	pourcentage					
Rentabilité						
Marge bénéficiaire d'exploitation	5,28	5,73	5,30	4,41	6,08	3,94
Ratio d'exploitation	0,95	0,94	0,95	0,96	0,94	0,96
Rendement de l'actif	5,82	6,29	7,05	5,74	5,65	5,06
Leverage - Levier financier						
Rendement de l'avoir	17,78	18,47	20,47	16,64	16,60	16,35
Rendement des capitaux employés	14,84	15,57	16,38	16,17	15,69	13,32
Ratio de couverture des intérêts	4,88	4,34	4,98	3,92	5,25	4,72
Solvabilité						
Ratio du fonds de roulement	1,160	1,230	1,190	1,140	1,120	1,080
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,520	0,500	0,490	0,470	0,470	0,520

1. Les données proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (Supplément - T5).

Tableau 2.6

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par région, 2005

	Canada	Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Territoires
	nombre						
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	796	132	146	190	238	82	8
Nombre estimatif de transporteurs	3,425	199	760	1,054	983	420	8
Bilan	'000 000 \$						
Actifs à court terme	5 289,4	390,9	1 108,1	1 860,1	1 526,9	376,0	27,4
Passifs à court terme	4 875,9	373,2	1 042,2	1 834,9	1 289,3	309,7	26,7
Fonds de roulement	413,4	17,7	65,9	25,2	237,7	66,3	0,7
Actifs à long terme	8 176,6	834,8	1 823,4	2 883,8	1 983,7	607,1	43,8
Actif net	8 590,0	852,4	1 889,4	2 909,0	2 221,3	673,5	44,4
Passifs à long terme	4 427,3	423,8	943,5	1 524,2	1 192,3	316,8	26,7
Avoir des actionnaires	4 162,7	428,6	945,8	1 384,8	1 029,1	356,7	17,8
Capitaux employés à long terme	8 590,0	852,4	1 889,4	2 909,0	2 221,3	673,5	44,4
État des revenus et dépenses							
Recettes d'exploitation	26 075,7	2 056,3	5 482,3	9 672,1	6 490,9	2 227,6	146,5
Dépenses d'exploitation	25 047,1	1 961,5	5 249,8	9 381,6	6 196,3	2 122,1	135,8
Recettes nettes d'exploitation	1 028,6	94,9	232,5	290,5	294,5	105,5	10,7
Autres recettes	595,1	45,2	158,9	208,7	137,9	42,7	1,9
Autres dépenses	722,0	47,0	175,0	293,7	142,9	62,0	1,5
Autres recettes nettes	-126,9	-1,9	-16,1	-85,1	-5,0	-19,3	0,4
Recettes nettes avant impôt	901,7	93,0	216,5	205,4	289,5	86,2	11,1
Provisions pour impôt sur le revenu	220,9	20,9	56,1	64,4	51,8	24,0	3,7
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	680,8	72,1	160,3	141,1	237,7	62,3	7,4
Gains / pertes extraordinaires	11,0	0,4	2,9	5,5	1,5	0,7	0,0
Recettes nettes	669,8	71,7	157,4	135,6	236,2	61,6	7,4
Ratios financiers	pourcentage						
Rentabilité							
Marge bénéficiaire d'exploitation %	3,94	4,61	4,24	3,00	4,54	4,74	7,30
Ratio d'exploitation	0,96	0,95	0,96	0,97	0,95	0,95	0,93
Rendement de l'actif %	5,06	5,88	5,47	2,97	6,77	6,33	10,40
Levier financier							
Rendement de l'avoir %	16,35	16,81	16,95	10,19	23,09	17,46	41,58
Rendement des capitaux employés %	13,32	14,69	14,59	10,03	15,08	15,50	27,96
Ratio de couverture des intérêts	4,72	3,88	4,66	3,38	7,36	5,75	9,48
Solvabilité							
Ratio du fonds de roulement	1,080	1,050	1,060	1,010	1,180	1,210	1,020
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,520	0,500	0,500	0,520	0,540	0,470	0,600

Tableau 2.7

Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2005

	Marchandises générales	Démé- nageurs	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises spécialisées	Toutes les industries
	nombre						
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	367	78	76	83	43	149	796
Estimation du nombre total de transporteurs	1 814	217	337	363	189	506	3 425
	'000 000 \$						
Bilan							
Actifs à court terme	3 272,8	117,0	591,5	323,8	159,5	824,7	5 289,4
Passifs à court terme	3 033,0	96,1	485,4	274,1	135,9	851,6	4 875,9
Fonds de roulement	239,9	21,0	106,2	49,6	23,7	-26,9	413,4
Actifs à long terme	4 815,3	147,6	879,1	740,5	372,1	1 221,9	8 176,6
Actif net	5 055,2	168,6	985,2	790,2	395,8	1 195,0	8 590,0
Passifs à long terme	2 676,0	70,1	495,3	319,3	185,7	680,9	4 427,3
Avoir des actionnaires	2 379,2	98,5	489,9	470,9	210,1	514,1	4 162,7
Capitaux employés à long terme	5 055,2	168,6	985,2	790,2	395,8	1 195,0	8 590,0
	pourcentage						
État des revenus et dépenses							
Recettes d'exploitation	16 866,4	711,9	1 889,8	1 438,3	859,2	4 310,0	26 075,7
Dépenses d'exploitation	16 238,4	687,6	1 795,9	1 330,1	854,9	4 140,2	25 047,1
Recettes nettes d'exploitation	628,1	24,3	94,0	108,1	4,2	169,8	1 028,6
Autres recettes	381,6	11,6	60,6	44,6	55,1	41,7	595,1
Autres dépenses	445,5	11,8	62,9	86,5	41,6	73,8	722,0
Autres recettes nettes	-63,8	-0,2	-2,3	-41,9	13,4	-32,1	-126,9
Recettes nettes avant impôt sur le revenu	564,2	24,1	91,7	66,2	17,7	137,8	901,7
Provisions pour impôt sur le revenu	151,4	3,2	17,3	11,3	5,1	32,6	220,9
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	412,8	21,0	74,4	54,9	12,6	105,1	680,8
Gains / pertes extraordinaires	7,9	0,5	0,7	0,6	0,0	1,3	11,0
Recettes nettes	404,9	20,5	73,7	54,3	12,6	103,8	669,8
	pourcentage						
Ratios financiers							
Rentabilité							
Marge bénéficiaire d'exploitation %	3,72	3,42	4,97	7,52	0,49	3,94	3,94
Ratio d'exploitation	0,96	0,97	0,95	0,92	1,00	0,96	0,96
Rendement de l'actif %	5,10	7,92	5,06	5,16	2,37	5,14	5,06
Levier financier							
Rendement de l'avoir %	17,35	21,27	15,18	11,66	5,99	20,45	16,35
Rendement des capitaux employés %	14,26	18,87	11,36	10,83	5,90	14,28	13,32
Ratio de couverture des intérêts	4,60	4,14	5,54	4,43	4,11	5,19	4,72
Solvabilité							
Ratio du fonds de roulement	1,080	1,220	1,220	1,180	1,170	0,970	1,080
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,530	0,420	0,500	0,400	0,470	0,570	0,520

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon le camionnage local et de longues distances et selon le genre d'activité, 2005

	Local				
	Marchandises générales	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres march. spécialisées
	nombre				
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	117	26	35	16	30
Nombre estimatif de transporteurs	716	173	252	69	157
Bilan	'000 000 \$				
Actifs à court terme	730,1	131,8	143,5	51,9	249,9
Passifs à court terme	761,6	76,9	149,6	35,0	186,1
Fonds de roulement	-31,5	54,9	-6,1	16,9	63,8
Actifs à long terme	998,9	180,1	350,8	105,9	353,0
Actif net	967,4	235,0	344,8	122,8	416,8
Passifs à long terme	489,9	83,6	131,5	61,5	182,9
Avoir des actionnaires	477,5	151,5	213,3	61,3	233,9
Capitaux employés à long terme	967,4	235,0	344,8	122,8	416,8
État des revenus et dépenses					
Recettes d'exploitation	3 748,9	557,6	716,4	258,7	1 006,6
Dépenses d'exploitation	3 607,1	521,5	665,4	254,4	943,2
Recettes nettes d'exploitation	141,8	36,1	50,9	4,3	63,3
Autres recettes	87,3	14,1	16,2	30,4	14,3
Autres dépenses	95,2	7,3	45,7	29,6	11,0
Autres recettes nettes	-7,9	6,8	-29,5	0,9	3,3
Recettes nettes avant impôt	133,9	42,8	21,4	5,2	66,7
Provisions pour impôt sur le revenu	19,5	7,6	3,4	1,6	4,1
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	114,4	35,3	18,0	3,6	62,5
Gains / pertes extraordinaires	1,6	0,2	0,4	0,0	0,8
Recettes nettes	112,8	35,1	17,6	3,6	61,8
Ratios financiers	pourcentage				
Rentabilité					
Marge bénéficiaire d'exploitation %	3,78	6,47	7,11	1,67	6,29
Ratio d'exploitation	0,96	0,94	0,93	0,98	0,94
Rendement de l'actif %	6,62	11,31	3,64	2,30	10,37
Levier financier					
Rendement de l'avoir %	23,96	23,29	8,43	5,93	26,74
Rendement des capitaux employés %	15,96	20,12	8,79	5,93	18,22
Ratio de couverture des intérêts	7,55	10,60	3,41	3,48	8,21
Solvabilité					
Ratio du fonds de roulement	0,960	1,710	0,960	1,480	1,340
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,510	0,360	0,380	0,500	0,440

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon le camionnage local et de longues distances et selon le genre d'activité, 2005 (fin)

	Longues distances					
	Marchandises générales (CP)	Marchandises générales (CC)	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises spécialisées
	nombre					
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	190	60	50	48	27	119
Nombre estimatif de transporteurs	872	225	165	110	120	348
	'000 000 \$					
Bilan						
Actifs à court terme	1 625,2	917,5	459,7	180,3	107,6	574,8
Passifs à court terme	1 471,5	799,9	408,5	124,6	100,8	665,5
Fonds de roulement	153,7	117,6	51,2	55,7	6,8	-90,7
Actifs à long terme	2 379,2	1 437,2	699,0	389,7	266,2	869,0
Actif net	2 533,0	1 554,8	750,2	445,4	273,0	778,3
Passifs à long terme	1 418,0	768,1	411,7	187,8	124,2	498,0
Avoir des actionnaires	1 115,0	786,7	338,5	257,6	148,7	280,2
Capitaux employés à long terme	2 533,0	1 554,8	750,2	445,4	273,0	778,3
	pourcentage					
État des revenus et dépenses						
Recettes d'exploitation	8 697,0	4 420,5	1 332,2	721,9	600,5	3 303,5
Dépenses d'exploitation	8 362,0	4 269,2	1 274,3	664,7	600,6	3 197,0
Recettes nettes d'exploitation	334,9	151,3	57,9	57,2	-0,1	106,5
Autres recettes	172,9	121,4	46,5	28,4	24,6	27,4
Autres dépenses	261,4	88,9	55,5	40,8	12,1	62,8
Autres recettes nettes	-88,5	32,5	-9,0	-12,4	12,6	-35,4
Recettes nettes avant impôt	246,5	183,9	48,8	44,8	12,5	71,1
Provisions pour impôt sur le revenu	82,3	49,6	9,7	7,8	3,5	28,5
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	164,1	134,3	39,1	36,9	8,9	42,6
Gains / pertes extraordinaires	0,3	5,9	0,5	0,2	0,0	0,6
Recettes nettes	163,8	128,4	38,6	36,8	8,9	42,1
	pourcentage					
Ratios financiers						
Rentabilité						
Marge bénéficiaire d'exploitation %	3,85	3,42	4,35	7,92	-0,01	3,22
Ratio d'exploitation	0,96	0,97	0,96	0,92	1,00	0,97
Rendement de l'actif %	4,10	5,70	3,37	6,48	2,39	2,95
Levier financier						
Rendement de l'avoir %	14,72	17,07	11,55	14,34	6,01	15,20
Rendement des capitaux employés %	12,31	16,40	8,61	12,40	5,89	12,18
Ratio de couverture des intérêts	4,77	3,59	4,10	5,29	4,47	4,00
Solvabilité						
Ratio du fonds de roulement	1,100	1,150	1,130	1,450	1,070	0,860
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,560	0,490	0,550	0,420	0,460	0,640

Tableau 2.9

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la taille des recettes, 2005

	≥ 1 M \$ à < 2 M \$	≥ 2 M \$ à < 5 M \$	≥ 5 M \$ à < 12 M \$	≥ 12 M \$ à < 25 M \$	≥ 25 M \$
	nombre				
Nombre de transporteurs dans l'échantillon	189	176	157	194	80
Nombre estimatif de transporteurs	1 233	1 111	645	357	80
Bilan	'000 000 \$				
Actifs à court terme	343,7	684,0	845,0	1 946,1	1 470,6
Passifs à court terme	262,1	546,7	874,0	1 756,2	1 436,9
Fonds de roulement	81,6	137,3	-29,0	189,8	33,7
Actifs à long terme	728,4	1 052,8	1 592,0	2 547,8	2 255,5
Actif net	810,0	1 190,1	1 563,0	2 737,7	2 289,2
Passifs à long terme	317,1	559,6	842,6	1 406,9	1 301,1
Avoir des actionnaires	492,9	630,4	720,4	1 330,8	988,1
Capitaux employés à long terme	810,0	1 190,1	1 563,0	2 737,7	2 289,2
État des revenus et dépenses					
Recettes d'exploitation	1 673,2	3 555,0	4 721,7	9 483,1	6 642,7
Dépenses d'exploitation	1 588,2	3 403,4	4 483,1	9 141,0	6 431,4
Recettes nettes d'exploitation	85,0	151,5	238,7	342,1	211,3
Autres recettes	53,0	125,3	91,5	159,9	165,4
Autres dépenses	47,4	126,8	128,4	210,9	208,4
Autres recettes nettes	5,6	-1,6	-36,9	-51,0	-43,0
Recettes nettes avant impôt	90,6	150,0	201,8	291,1	168,3
Provisions pour impôt sur le revenu	12,4	19,9	42,8	80,9	64,9
Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	78,2	130,0	159,0	210,2	103,4
Gains / pertes extraordinaires	2,0	2,1	3,7	2,8	0,5
Recettes nettes	76,2	127,9	155,4	207,4	102,9
	pourcentage				
Ratios financiers					
Rentabilité					
Marge bénéficiaire d'exploitation %	5,08	4,26	5,05	3,61	3,18
Ratio d'exploitation	0,95	0,96	0,95	0,96	0,97
Rendement de l'actif %	7,29	7,49	6,52	4,68	2,78
Levier financier					
Rendement de l'avoir %	15,86	20,63	22,07	15,79	10,47
Rendement des capitaux employés %	13,03	14,77	15,19	13,99	10,60
Ratio de couverture des intérêts	7,06	6,82	6,66	4,16	3,27
Solvabilité					
Ratio du fonds de roulement	1,310	1,250	0,970	1,110	1,020
Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0,390	0,470	0,540	0,510	0,570

Tableau 2.10

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : semi-remorques et autre matériel en service selon la région, 2005

	Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Territoires	Canada
Fourgons / semi-remorques non-thermiques	8 687	25 249	40 891	15 393	4 559	342	95 122
Fourgons / semi-remorques thermiques	3 143	5 143	9 608	5 240	2 689	47	25 871
Semi-remorques surbaissées	1 668	6 108	7 844	11 838	2 250	116	29 825
Autres remorques ¹	1 797	7 992	13 293	4 765	3 267	10	31 124
Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	608	2 658	6 383	7 656	802	19	18 126
Autres genres de matériel	106	895	1 286	921	79	0	3 287
Grand total	16 009	48 046	79 305	45 814	13 647	534	203 355
Possédées	11 692	37 282	62 586	32 545	9 812	525	154 443
Louées	4 317	10 764	16 719	13 269	3 834	9	48 912

1. Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

Tableau 2.11

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui: semi-remorques et autre matériel par industrie, 2005

	Fret général		Fret spécialisé		Toutes les industries	
	Possédées	Louées	Possédées	Louées	Possédées	Louées
Fourgons / semi-remorques non-thermiques	60 145	23 391	10 212	1 374	70 358	24 764
Fourgons / semi-remorques thermiques	12 474	4 886	5 418	3 093	17 892	7 979
Semi-remorques surbaissées	10 621	8 352	9 739	1 113	20 360	9 465
Autres remorques ¹	18 358	2 828	8 181	1 759	26 539	4 586
Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	3 242	416	13 380	1 087	16 623	1 504
Autres genres de matériel	971	469	1 701	146	2 672	615
Grand total	105 812	40 342	48 630	8 571	154 443	48 912

1. Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

Chapitre 3

Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion, 2004

Les transporteurs routiers canadiens de marchandises pour compte d'autrui, dont les revenus d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, ont effectué en 2004, 65,9 millions de livraisons pesant 604,3 millions de tonnes. Les transporteurs de longue distance représentaient 69 % des livraisons et 60 % du tonnage, et les transporteurs locaux ont livré le reste.

L'enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion a été remaniée et elle remplace l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). L'enquête couvre désormais les livraisons locales effectuées par les transporteurs de longue distance et toutes les livraisons des transporteurs locaux. L'échantillon des livraisons a également été considérablement augmenté, principalement grâce à la plus grande utilisation de la collecte de données électroniques.

La nouvelle conception de l'enquête permet d'obtenir des données provinciales et territoriales sur l'origine et la destination des marchandises au lieu des données régionales fournies auparavant. De plus, les renseignements sur les livraisons au sein des régions métropolitaines de recensement sont disponibles pour la première fois.

Des tabulations détaillées de 2004 seront disponibles à l'été 2007.

L'objectif de l'enquête demeure toujours de mesurer l'origine et la destination des marchandises expédiées par les transporteurs routiers canadiens de marchandises pour compte d'autrui. Les variables clés recueillies (le nombre d'expéditions, le poids, la distance, les marchandises, les tonnes-kilomètres et les revenus) restent inchangées par rapport au modèle d'enquête précédent. Les transporteurs de longue distance sont ceux dont le code du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est 484121, 484122, 484210, 484231, 484232, 484233 et 484239. Les codes du SCIAN des transporteurs locaux sont notamment 484110, 484221, 484222, 484223 et 484229. Les activités des transporteurs locaux s'effectuent généralement au sein d'une zone métropolitaine et de ses environs, alors que celles des transporteurs de longue distance se déroulent habituellement entre les zones métropolitaines. Les livraisons de longue distance s'effectuent sur une distance de 25 kilomètres ou plus. Lorsque la distance est inférieure à 25 kilomètres, on parle de livraisons locales.

Les données de 2005 devraient être diffusées dans le Quotidien à l'été 2007.

Pour plus de renseignements concernant la nouvelle Enquête sur l'ODMTC, veuillez vous reporter au Chapitre 5 « Remaniement de l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion », dans Le camionnage au Canada, 2003 n° 53-222-XIB au catalogue.

Tableau 3.1
Activités du transport routier pour compte d'autrui, 2004

	Livraisons de longue distance		Livraisons locales		Total	
	nombre en millions	poids en million de tonnes	nombre en millions	poids en million de tonnes	nombre en millions	poids en million de tonnes
Transporteurs du longue distance	40.2	297.2	5.6	66.1	45.8	363.3
Transporteurs locaux	12.4	140.9	7.7	100.1	20.1	241.0
Total	52.6	438.1	13.3	166.2	65.9	604.3

Chapitre 4

Méthodologie d'enquête et qualité des données

Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les parties 1 et 2 fournissent, pour chaque enquête, une description de la population cible et de la population observée, du plan d'échantillonnage, du traitement des données et de l'estimation. On y trouve également des notes concernant les comparaisons des données dans le temps. La partie 3 porte sur la qualité des données présentées dans la publication et sur certains indicateurs de la qualité pour des caractéristiques d'intérêt.

Dans ce chapitre, plusieurs termes reliés à la méthodologie sont fréquemment utilisés (population cible, population observée, base de sondage, stratification, poids d'échantillonnage, imputation, etc.). Leurs définitions se trouvent dans le Glossaire situé à la fin du présent document.

Les utilisateurs désirant obtenir des renseignements supplémentaires sont priés de communiquer avec la Division des transports de Statistique Canada (téléphone : 1-866-500-8400, courrier électronique : statistiquesdutransport@statcan.ca, télécopieur : 613-951-0579).

Partie 1 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) – chapitre 2

A. Objectif de l'enquête

L'enquête et le supplément ont pour objectif principal de fournir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui. Les données financières sont utilisées comme intrants pour le Système de comptabilité nationale. Les administrations fédérale et provinciales utilisent les données pour élaborer des politiques et observer le secteur du camionnage au Canada. Les compagnies et les associations de camionnage utilisent les statistiques publiées comme données repères.

B. Populations

Population cible

La population cible des deux enquêtes comprend tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui génèrent des recettes d'exploitation annuelles brutes de 1 million \$ ou plus.

Population observée

ETTRM 2005

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant sur le registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC), qui étaient classées au début du trimestre de référence comme transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. La BDRC est une

base de données dynamique, qui est mise à jour sur une base permanente. Depuis 1997, la population observée est mise à jour tous les trimestres, afin de rendre compte des données les plus récentes de la BDRC.

T5 2005 - Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant dans la BDRC à la fin de 2005, classées comme transporteurs routiers pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus. Cette population était légèrement plus à jour que la population observée au quatrième trimestre de l'ETTRM.

C. Plan d'échantillonnage

ETTRM 2005

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 2005. Une rotation de l'échantillon, sauf pour les transporteurs qui ont un impact important sur les estimations de l'enquête, a été effectuée en 2005 afin de réduire le fardeau de réponse. Ainsi, au lieu de sélectionner un échantillon indépendant au premier trimestre de chaque année, une rotation de l'échantillon du quatrième trimestre de l'année précédente est faite pour minimiser le chevauchement de l'échantillon d'une année à l'autre. Cet échantillon a par la suite été mis à jour tous les trimestres, afin de demeurer représentatif de la population observée. Chaque composante du secteur d'activité ainsi que chaque province et territoire étaient représentés dans l'échantillon.

Les transporteurs de la base de sondage du premier trimestre ont été tout d'abord regroupés (stratifiés) selon leur province ou territoire de domicile et leur genre d'activité. Depuis 1997, le genre d'activité est défini selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Les transporteurs étaient ensuite divisés en trois groupes de taille (strates) à l'intérieur de chaque combinaison province (ou territoire) et genre d'activité. La taille était mesurée en fonction du revenu annuel brut.

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de plus grande taille de chaque combinaison province (ou territoire) et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Les transporteurs des autres strates étaient échantillonnés selon une certaine probabilité d'après un plan d'échantillonnage aléatoire simple avec rotation. Ce plan a pour effet de donner à toutes les unités d'une même strate la même chance d'être sélectionnées. Le nombre de transporteurs choisis dans chaque strate fut tel que la taille totale de l'échantillon est minimisée sous la contrainte de niveaux de précision fixés pour l'estimation des recettes d'exploitation pour chaque province (ou territoire) et pour chaque genre d'activité. Le coefficient de variation, décrit à la partie 3, servait de mesure de précision. Tous les transporteurs de Terre-Neuve et de l'Île du Prince Édouard, ainsi que du Yukon, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest étaient dans l'échantillon avec certitude en raison du petit nombre de transporteurs compris dans le champ de l'enquête dans ces provinces et territoires.

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 2005 comprend 1053 transporteurs représentant une population observée de 4427 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région de domicile et genre d'activité sont présentées dans le tableau 4.1. La taille de l'échantillon est donnée entre parenthèses à droite de la taille de la population. Il est à noter que le nombre estimé de transporteurs dans la population est généralement plus petit que la population observée. En effet, des unités ayant cessé leurs opérations ou ne faisant pas partie du champ de l'enquête qui étaient incluses par erreur dans la base de sondage ont pu être identifiées pendant la collecte.

Pour chacun des deuxième, troisième et quatrième trimestres de 2005, l'échantillon du trimestre précédent a été mis à jour, afin de demeurer représentatif de la population observée mise à jour pour ce trimestre. Les unités de l'échantillon du trimestre précédent qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon des nouvelles unités de la population observée pour ce trimestre (naissances) a été ajouté. Les naissances ont été réparties entre les strates définies pour le premier trimestre, et un échantillon aléatoire de ces naissances a été choisi à partir de chaque strate. La fraction des naissances choisies dans chaque strate correspondait à la fraction des unités choisies dans cette strate pour le premier trimestre.

T5 2005 - Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 2005 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 2005, mis à jour pour rendre compte des changements entre la population observée pour le quatrième trimestre de l'ETTRM et la population observée de l'enquête T5. Les compagnies qui ne faisaient plus partie de la population observée ont été supprimées, et un échantillon de nouvelles unités a été ajouté (comme c'est le cas pour chaque trimestre de l'ETTRM). Le tableau 4.2 présente la taille totale de la population observée et la taille de l'échantillon pour chaque région de domicile et chaque genre d'activité.

D. Collecte et traitement des données

ETTRM 2005

À la fin de chaque trimestre, un questionnaire était envoyé aux transporteurs échantillonnés. Les données étaient recueillies par retour du courrier, par télécopieur ou au moyen d'une interview téléphonique assistée par ordinateur. Les données étaient alors saisies et le système a vérifié qu'il n'y avait pas d'erreurs ou d'incohérences. Des données incohérentes, douteuses ou manquantes étaient vérifiées avec le répondant afin de les corriger ou d'y apporter une explication. Les données qui demeurent malgré tout manquantes ou erronées étaient remplacées (imputées) par des données cohérentes par le système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada. L'imputation se fait à partir de différentes règles qui reposent sur le type de transporteur et le type de données à imputer. Ainsi, les données peuvent être imputées à partir de dossiers de données historiques provenant à la fois des enquêtes ETTRM et T5, ou au moyen de données représentatives d'un autre transporteur. Les données étaient ensuite vérifiées par des spécialistes.

T5 2005 - Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 2005, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 2006. Les transporteurs ont été invités à déclarer des données portant sur leur cycle comptable de 12 mois ayant pris fin au plus tard le 31 mars 2006. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 2002.

E. Estimation

Comme on ne communique qu'avec un échantillon de transporteurs chaque trimestre pour l'enquête ETTRM, les données individuelles furent pondérées de façon à représenter l'ensemble du secteur visé par l'enquête. La valeur de chaque transporteur dans l'échantillon était multipliée par le poids d'échantillonnage du transporteur en question, et ensuite, les données pondérées de tous les transporteurs échantillonnés appartenant à un domaine d'estimation (p. ex., les transporteurs de marchandises générales en Ontario) étaient additionnées pour obtenir les estimations. Cette même méthode a été utilisée pour produire les estimations de l'enquête T5. Le tableau 4.3 présente, pour chaque trimestre enquêté par l'ETTRM de 2005, des mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité. Le tableau 4.4 présente, pour l'enquête T5, les mesures de qualité selon la région, le genre d'activité et la taille.

Les ratios financiers présentés au chapitre 2 (p. ex.: ratio d'exploitation) représentent des ratios pour l'ensemble du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Ils sont obtenus en divisant un total estimé (p. ex.: les dépenses totales d'exploitation) par un autre (p. ex.: les recettes totales d'exploitation). Ce résultat peut être quelque peu différent d'un ratio tiré de la moyenne des ratios individuels de chaque transporteur.

Notes concernant les comparaisons des données dans le temps

- La population observée pour l'ETTRM de 1988 et 1989 comprenait les transporteurs qui produisaient des recettes d'exploitation annuelles de 250 000 \$ ou plus.
- La base de sondage avant 1995 était sous la responsabilité de la Division des Transports et était mise à jour annuellement à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux.
- Avant 1997, on utilisait la même population observée et le même échantillon pour les quatre trimestres de l'année de référence de l'ETTRM.
- Avant 2000, un échantillon indépendant était sélectionné au premier trimestre de l'année et mis à jour, par la suite, à tous les trimestres. Depuis 2000, au lieu de sélectionner un échantillon indépendant au premier trimestre de chaque année, une rotation de l'échantillon - sauf pour les transporteurs qui ont un impact important sur les estimations de l'enquête - est effectuée afin de minimiser le chevauchement de l'échantillon d'une année à l'autre. La rotation de l'échantillon permet donc de réduire le fardeau de réponse.

Tableau 4.1**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, premier trimestre – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité**

Région	Genre d'activité				Total
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantique	133 (78) ¹	24 (24)	38 (30)	91 (60)	286 (192)
Québec	492 (101)	49 (12)	137 (32)	234 (42)	912 (187)
Ontario	960 (158)	125 (22)	223 (36)	239 (36)	1 547 (252)
Prairies	480 (110)	49 (31)	349 (84)	237 (64)	1 115 (289)
Colombie-Britannique et Territoires	242 (44)	36 (13)	90 (35)	199 (41)	567 (133)
Total	2 307 (491)	283 (102)	837 (217)	1 000 (243)	4 427 (1,053)

1. Les données entre parenthèses représentent la taille de l'échantillon.

Tableau 4.2**Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2005 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité**

Région	Genre d'activité				Total
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantique	146 (83) ¹	23 (23)	39 (31)	99 (64)	307 (201)
Québec	533 (105)	54 (12)	154 (33)	251 (42)	992 (192)
Ontario	1 009 (163)	135 (22)	244 (41)	257 (38)	1 645 (264)
Prairies	539 (112)	57 (36)	407 (97)	276 (71)	1 279 (316)
Colombie-Britannique et Territoires	263 (46)	40 (14)	97 (39)	224 (40)	624 (139)
Total	2 490 (509)	309 (107)	941 (241)	1 107 (255)	4 847 (1,112)

1. Les données entre parenthèses représentent la taille de l'échantillon.

Tableau 4.3
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2005 – Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité

	1 ^{er} trimestre					2 ^{ème} trimestre				
	Taux réponse	Recettes		Dépenses		Taux de réponse	Recettes		Dépenses	
		Taux d'imputation relatif	CV	Taux d'imputation relatif	CV		Taux d'imputation relatif	CV	Taux d'imputation relatif	CV
	%									
Région										
Atlantique	51.9	25.2	2.1	25.1	2.1	46.9	28.7	1.9	28.2	1.8
Québec	74.5	24.0	6.0	24.1	5.9	70.7	24.6	6.7	24.9	6.6
Ontario	58.3	42.3	5.1	42.5	5.0	59.7	42.3	4.7	42.8	4.5
Prairies	50.7	43.2	3.8	44.9	3.6	52.4	43.9	4.9	44.1	5.0
Colombie-Britannique et Territoires	47.7	41.6	6.5	41.6	6.6	51.7	42.2	6.9	45.0	6.9
Principale activité										
Marchandises générales	59.0	36.2	3.7	36.7	3.7	58.6	36.9	4.0	37.4	3.9
Marchandises spécialisées	55.2	39.3	3.5	39.7	3.3	55.1	39.4	3.9	39.7	3.8
Total	56.9	37.4	2.6	37.8	2.6	56.7	37.8	2.7	38.3	2.6
	3 ^{ème} trimestre					4 ^{ème} trimestre				
	Taux réponse	Recettes		Dépenses		Taux de réponse	Recettes		Dépenses	
		Taux d'imputation relatif	CV	Taux d'imputation relatif	CV		Taux d'imputation relatif	CV	Taux d'imputation relatif	CV
	%									
Région										
Atlantique	50.4	22.7	1.8	22.7	1.9	50.0	34.4	1.8	34.4	1.8
Québec	67.8	29.4	6.1	29.1	6.3	63.4	39.3	5.8	38.7	6.1
Ontario	56.3	41.8	5.3	41.9	5.1	58.0	39.6	5.3	40.0	5.1
Prairies	48.9	50.6	5.0	51.0	5.3	52.4	47.2	4.3	47.6	4.4
Colombie-Britannique et Territoires	51.2	48.4	6.7	39.4	6.7	51.2	36.3	7.1	35.4	7.2
Principale activité										
Marchandises générales	56.3	38.4	4.3	38.1	4.2	55.8	40.3	4.2	40.3	4.1
Marchandises spécialisées	53.5	43.6	3.7	42.3	3.7	54.9	41.4	3.8	41.4	3.8
Total	54.8	40.4	2.8	39.7	2.8	55.3	40.7	2.7	40.7	2.7

Tableau 4.4

Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2005 – Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille

	Taux de réponse	Recettes		Dépenses	
		Taux d'imputation relatif	CV	Taux d'imputation relatif	CV
			%		
Région					
Atlantique	49.2	28.7	2.3	29.2	2.2
Québec	63.0	47.4	6.4	48.1	6.4
Ontario	60.0	42.0	5.6	44.6	5.5
Prairies	51.7	47.1	5.9	47.8	67.1
Colombie-Britannique et Territoires	53.3	37.6	6.1	37.2	6.2
Genre d'activité					
Marchandises générales (local)	50.4	48.9	12.3	49.1	12.5
Marchandises générales (longue distance)	63.2	38.2	4.0	38.6	3.9
Marchandises spécialisées (local)	52.3	51.4	9.7	53.1	9.6
Marchandises générales (longue distance)	52.1	44.9	3.0	48.9	3.0
Articles ménagers	53.9	53.5	11.0	53.4	11.2
Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)					
Moins de 2 000 000 \$	48.2	57.9	7.6	58.0	7.6
2 000 000 \$ à 4 999 999 \$	47.7	55.8	8.2	56.0	8.2
5 000 000 \$ à 11 999 999 \$	52.9	50.1	9.4	50.8	9.4
12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs)	58.8	53.1	8.0	53.5	8.0
Principaux transporteurs	87.5	12.8	0.0	17.0	0.0
Total	55.5	43.0	2.9	44.3	2.9

Glossaire

Base de sondage. Liste des unités dans la population observée (p. ex., transporteurs, expéditions) contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle, géographique et selon la taille) des unités à enquêter.

Bordereau d'envoi. Document produit par la compagnie de transport routier à partir du connaissance. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de la compagnie précisant de quelle manière l'envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression «lettre de voiture».

Charge complète. (CC) Les charges complètes sont généralement constituées de marchandises d'un seul expéditeur, transportées par camion directement d'un point d'origine à une ou plusieurs destinations.

Charge partielle. (CP) Les transporteurs de charges partielles se caractérisent par l'utilisation de terminaux routiers pour le groupage des marchandises, provenant généralement de plusieurs expéditeurs, en un seul envoi en vue du transport routier à partir d'un terminal de préparation des chargements jusqu'à un terminal de dégroupage, où les charges sont triées et ré-acheminées pour être livrées.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants possèdent ou louent une ou plusieurs unités motrices et fournissent des services de transport sous contrat aux transporteurs pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Connaissance. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). Le connaissance comprend en général la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids ou leur quantité et les frais de transport.

Courtiers en camionnage. Compagnies qui jouent le rôle d'intermédiaire entre l'expéditeur et le transporteur se chargeant du transport des marchandises pour les expéditeurs, moyennant une rémunération pour ses services. Ces compagnies sont exclues de ce rapport.

Couverture de l'intérêt. Nombre de fois qu'une compagnie serait en mesure de payer l'intérêt de sa dette auprès de ses créateurs. Le ratio est obtenu en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par le montant des intérêts payés.

Dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation incluent généralement les dépenses engagées suite aux activités de transport routier de marchandises. Elles excluent les dépenses diverses telles que les pertes de capital, les intérêts versés, etc.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier.

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), connaissance, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Échantillonnage. Méthode utilisée pour choisir au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée «échantillon».

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une compagnie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, supplément annuel T5). Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 2005 et le 31 mars 2006.

Expédition (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Une quantité de marchandises transportées par un transporteur pour compte d'autrui d'une personne ou d'une organisation (consignateur ou expéditeur) à une autre personne ou organisation (consignataire ou destinataire).

Expédition intérieure. Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Expédition effectuée sur une distance excédant 24 km.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fret général (Marchandises générales). Marchandises emballées (autre que le vrac) et qui ne nécessitent pas un équipement de transport spécialisé.

Imputation. Technique qui consiste à attribuer une réponse à un non-répondant à un item donné, en s'appuyant sur les valeurs d'une ou de plusieurs unités de la même enquête ou sur des renseignements de source extérieure (données chronologiques sur les répondants, dossiers administratifs, etc.)

Marchandise. Description du bien transporté tel qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des biens transportés (CTBT).

Marchandises générales. Voir fret général.

Marge bénéficiaire. Le pourcentage de bénéfices nets enregistrés par chaque dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les bénéfices nets après impôts par les recettes d'exploitation totales et en multipliant par 100.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transporteur routier comprend le transport rail-route (le mouvement par rail consiste dans le transport des marchandises par conteneurs ou semi-remorques placés sur les wagons).

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Poids d'échantillonnage. Facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée. Ce facteur vise à obtenir des estimations d'une population à partir d'un échantillon. On peut expliquer le concept du poids d'échantillonnage au moyen d'un taux de représentation. Par exemple, si 2 unités sont sélectionnées à même une population de 10 unités de façon aléatoire, chaque unité échantillonnée représente alors 5 unités de la population (incluant elle-même), et un poids d'échantillonnage de 5 est attribué à chacune des unités échantillonnées. Le calcul du poids d'échantillonnage est toutefois plus complexe dans le cas d'enquêtes ayant un plan d'échantillonnage plus élaboré. Néanmoins, le poids d'échantillonnage d'une unité équivaut toujours au nombre d'unités qu'elle représente dans une population.

Population cible. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, expéditions) pour lesquelles des renseignements sont requis.

Population observée. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, expéditions) pour lesquelles l'enquête peut réellement fournir des renseignements. La population observée peut différer de la population cible, étant donné la difficulté opérationnelle reliée à l'identification exhaustive des unités appartenant à la population cible.

Principaux transporteurs. Terme qui réfère au groupe de transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes annuelles atteignent 25 million \$ ou plus, par transporteur.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif à long terme par le total du passif à long terme plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation et est obtenu en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation.

Ratio du fond de roulement. Ce ratio exprime la relation entre l'actif à court terme et le passif à court terme. Il mesure la capacité d'une entreprise de régler facilement ses dettes à court terme à échéance.

Recettes d'exploitation. Les recettes d'exploitation incluent seulement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, à l'exclusion de la part des recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons inter-transporteur.

Rendement de l'actif. Mesure de rentabilité exprimée en pourcentage et obtenue en divisant le bénéfice net après impôts par le total de l'actif et en multipliant par 100.

Rendement de l'avoir. Mesure de rentabilité exprimée en pourcentage et obtenue en divisant le bénéfice net après impôts par l'avoir des propriétaires et en multipliant par 100.

Rendement des capitaux à long terme utilisés. Mesure du rendement financier des capitaux à long terme pour les fournisseurs de ces capitaux, obtenue en divisant le bénéfice net, compte non tenu des intérêts sur la dette et des impôts sur ce bénéfice, par la somme du passif à long terme et des capitaux propres.

Système de classification industrielle d'Amérique du Nord (SCIAN). Système de classification conçu en 1997 qui permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale canadienne en industries. Les industries de camionnage (groupe industriel 484) sont formées d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de marchandises par camion. Ce groupe industriel fait partie des grands groupes 48 et 49 (Industries du transport et entreposage) qui comprennent les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de personnes et de marchandises, des services d'entreposage des marchandises et des services liés au transport et à l'entreposage. Les modes de transport visés sont le transport routier (transport par camion, transport en commun et transport terrestre de voyageurs), le transport ferroviaire, le transport par eau, le transport aérien et le transport par pipeline.

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'oeuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Stratification. Partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes par rapport à une ou plusieurs caractéristiques (p. ex., géographie et classification industrielle, taille, etc.). Ces groupes portent le nom de strates et sont utilisés lors de la répartition et de la sélection de l'échantillon.

Taux d'imputation relatif. La proportion de l'estimation publiée attribuable à des données imputées.

Taux de réponse. Le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle aux questions, divisé par le nombre de transporteurs à l'enquête (cas résolus et non résolus) d'unités dans le champ d'enquête.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts (Liaisons inter-transporteurs). Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers une autre destination qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transporteurs routiers internationaux. Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre domiciliés au Canada qui opèrent aux États-Unis ou au Mexique.

Transporteurs routiers interprovinciaux. Transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre qui opèrent dans plus d'une province ou territoire.

Transporteur routier - local. Compagnie qui tire la majorité de ses revenus pour le service de transport par camion à l'intérieur d'une région métropolitaine et ses environs (voir la définition SCIAN et l'enquête annuelle des transporteurs routiers pour compte d'autrui-supplément annuel).

Transporteur routier de longues distances. Compagnie qui tire la majorité de ses revenus pour le service de transport par camion entre régions métropolitaines (voir la définition SCIAN et l'enquête annuelle des transporteurs routiers pour compte d'autrui-supplément annuel).

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assurent le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Compagnies dont l'activité principale n'est pas le camionnage, mais opèrent leur propre flotte de véhicules (possédés ou loués) pour le transport de leurs marchandises.

Définitions des ratios financiers

Rentabilité

$$\text{Marge bénéficiaire d'exploitation (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes d'exploitation}}{\text{Recettes d'exploitation}} \times 100$$

$$\text{Ratio d'exploitation} = \frac{\text{Dépenses d'exploitation}}{\text{Recettes d'exploitation}}$$

$$\text{Rendement de l'actif (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes avant postes extraordinaires}}{\text{Total de l'actif}} \times 100$$

Levier financier

$$\text{Rendement de l'avoir (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes avant postes extraordinaires}}{\text{Avoir des propriétaires}} \times 100$$

$$\text{Rendement des capitaux employés (\%)} = \frac{\text{Recettes nettes avant impôt et intérêt}}{\text{Capitaux employés à long terme}} \times 100$$

$$\text{Ratio de couverture des intérêts} = \frac{\text{Recettes nettes avant impôt et intérêt}}{\text{Intérêts versés}}$$

Solvabilité

$$\text{Ratio du fonds de roulement} = \frac{\text{Actif à court terme}}{\text{Passif à court terme}}$$

$$\text{Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires} = \frac{\text{Dette à long terme}}{\text{Capitaux employés à long terme}}$$

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des indicateurs précis sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur l'origine et la destination des marchandises et des passagers;
- des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise à frais recouvrables;
- bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.

Laissez parler les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information, communiquez avec :

Unité du service à la clientèle
Division des transports
Statistique Canada
100, promenade Tunney's Pasture
Immeuble principal, pièce 1506
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone : 1-866-500-8400
Télécopieur : 613-951-0009
Internet : statistiquesdutransport@statcan.ca

Lectures suggérées

Choisies parmi les publications de Statistique Canada

N° au catalogue	Titre
50-002-XIF	Transport terrestre et maritime - Bulletin de Service.
51-004-XIF	Aviation - Bulletin de service
51-203-XIF	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - Annuel.
51-205-XIF	Origine et destination des passagers aériens, Rapport Canada – États-Unis - Annuel.
51-207-XIF	Statistique des affrètements aériens - Annuel.
52-001-XIF	Chargements ferroviaires - Mensuel.
52-216-XIF	Le transport ferroviaire au Canada - Annuel.
53-222-XIF	Le camionnage au Canada - Annuel.
53-223-XIF	Enquête sur les véhicules au Canada - Annuel.
54-205-XIF	Le transport maritime au Canada - Annuel.

Ces produits sont disponibles gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Publications, ou appeler sans frais au 1-800-263-1136 ou 1-613-951-8116.