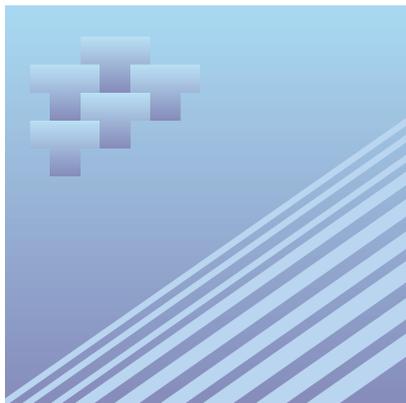




Trucking in Canada

2000



Le camionnage au Canada

2000



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

How to obtain more information

Specific inquiries about this product and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486).

For information on the wide range of data available from Statistics Canada, you can contact us by calling one of our toll-free numbers. You can also contact us by e-mail or by visiting our Web site.

National inquiries line	1 800 263-1136
National telecommunications device for the hearing impaired	1 800 363-7629
Depository Services Program inquiries	1 800 700-1033
Fax line for Depository Services Program	1 800 889-9734
E-mail inquiries	infostats@statcan.ca
Web site	www.statcan.ca

Ordering and subscription information

This product, Catalogue no. 53-222-XIB, is published annually in electronic format on the Statistics Canada Internet site at a price of CDN \$39.00 per issue. To subscribe visit our Web site at www.statcan.ca, and select Products and Services.

This product is also available in print through a Print-on-Demand service, at a price of CDN \$59.00 per issue. The following additional shipping charges apply for delivery outside Canada:

	Single issue
United States	CDN \$ 6.00
Other countries	CDN \$ 10.00

All prices exclude sales taxes.

The printed version can be ordered by

- Phone (Canada and United States) **1 800 267-6677**
- Fax (Canada and United States) **1 877 287-4369**
- E-mail **order@statcan.ca**
- Mail
Statistics Canada
Dissemination Division
Circulation Management
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario K1A 0T6
- And, in person at the Statistics Canada Regional Centre nearest you.

When notifying us of a change in your address, please provide both old and new addresses.

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its clients in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the Agency has developed standards of service which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact Statistics Canada toll free at 1 800 263-1136.

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 : (613) 951-2486).

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.

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 bibliothèques de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 53-222-XIB au catalogue est publié annuellement sous forme électronique dans le site Internet de Statistique Canada et est offert au prix de 39 \$ CA l'exemplaire. Les utilisateurs peuvent s'abonner en visitant notre site Web à www.statcan.ca et en choisissant la rubrique Produits et services.

Ce produit est aussi disponible en version imprimée par l'entremise du service d'Impression sur demande, au prix de 59 \$ CA l'exemplaire. Les frais de livraison supplémentaires suivants s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada :

	Exemplaire
États-Unis	6 \$ CA
Autres pays	10 \$ CA

Les prix ne comprennent pas les taxes de ventes.

La version imprimée peut être commandée par

- Téléphone (Canada et États-Unis) **1 800 267-6677**
- Télécopieur (Canada et États-Unis) **1 877 287-4369**
- Courriel **order@statcan.ca**
- Poste
Statistique Canada
Division de la diffusion
Gestion de la circulation
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario) K1A 0T6
- En personne au bureau régional de Statistique Canada le plus près de votre localité.

Lorsque vous signalez un changement d'adresse, veuillez nous fournir l'ancienne et la nouvelle adresse.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136.



Statistics Canada
Transportation Division
Trucking Section

Trucking in Canada

2000

Statistique Canada
Division des transports
Section du camionnage

Le camionnage au Canada

2000

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 2002

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

March 2002

Catalogue no. 53-222-XIB
ISSN 1481-0719

Frequency: Annual

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsible de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2002

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Mars 2002

N° 53-222-XIB au catalogue
ISSN 1481-0719

Périodicité : annuel

Ottawa

Note of appreciation

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

Note de reconnaissance

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

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available
- ... figures not appropriate or not applicable
- nil or zero
- amount too small to be expressed
- ^p preliminary figures
- ^r revised figures
- ^x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act

Signes conventionnels

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

- .. nombres indisponibles
- ... n'ayant pas lieu de figurer
- néant ou zéro
- nombres infimes
- ^p nombres provisoires
- ^r nombres rectifiés
- ^x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the direction of **Tricia Trépanier**, Director; **John Ross**, Chief, Trucking Section; **Joe Foti**, **Yves Gauthier** and **Gilles Paré**, Unit Heads, Trucking Section.

The principal authors of this publication were **Gilles Paré**, **John Nicoletta** and **Chris Li**.

Technical assistance was provided by: **Johanne Caron-Dorion**; **Shannon Foley**; **John Hoover**; **Michel Leduc**; **Susan McLeod** and **Suzanne St-Amour**.

Other significant contributions to the collection, preparation of the data were made by the following people:

Transportation Division – Division des transports

Line Constantineau Nathalie Larocque	Dorothee Woodward Sonia St-Laurent	Nicole Truax
---	---------------------------------------	--------------

Transportation Division, Systems & Data Integration Section – Division des transports, Section des systèmes et de l'intégration des données

John Devlin Dany Girard	Louis-Jérôme Belleau	François Roy
----------------------------	----------------------	--------------

Business Surveys Methods Division – Division des méthodes d'enquêtes-entreprises

Jeannine Claveau François Gagnon	Adam Wronski Jennifer Taylor
-------------------------------------	---------------------------------

Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Richard Blakeney	Rosa Pizzuto	Statistics Canada Regional Offices – Bureaux régionaux de Statistique Canada
------------------	--------------	---

Operations Research and Development Division – Division de la Recherche et du développement des opérations

Lucy Brazeau

Operations and Integration Division – Division des opérations et de l'intégration

Chantal Cléroux Dominic Roy	Cory Lusk
--------------------------------	-----------

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



Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction de **Tricia Trépanier**, directrice; **John Ross**, Chef de la section du camionnage; **Joe Foti**, **Yves Gauthier** et **Gilles Paré**, chefs d'unités, de la section du camionnage.

Les auteurs principaux de cette publication sont **Gilles Paré**, **John Nicoletta** et **Chris Li**.

Johanne Caron-Dorion; **Shannon Foley**; **John Hoover**; **Michel Leduc**; **Susan McLeod** et **Suzanne St-Amour** ont prêté leur assistance technique.

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

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



Table of Contents Trucking in Canada

	Page
Highlights	9
Chapter 1 – Trucking in Canada	
The trucking industry in 2000	11
The Canadian economy and the transportation industry in 2000	11
The transportation industry and the role of trucking	12
Domestic Trucking Activity	13
Employment	13
About this publication	14
Chapter 2 – Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 2000	
Introduction	17
Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight	17
1.1 International trade boosted for-hire trucking demand	17
1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses	19
1.3 Performance changes in local versus long-distance freight carriers	22
1.4 Crossborder trucking revenues continue to grow	22
1.5 Carriers incurred higher fuel expenses	23
Section 2 – Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 2000	33
2.1 Increased profitability	33
2.2 Changes in short-term liquidity	34
2.3 Long-term liquidity	34
2.4 Financial leverage again positive	35
2.5 Trends for leased equipment	35
Chapter 3 – Commodity Origin and Destination Statistics, 2000	
For-hire Intercity Trucking Activity of Canada-based Carriers	43
Section 1 – Total Trucking Activity	43
Section 2 – Domestic Trucking Activity	45
– Regional Overview	45
Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States	67
– International Trade	67

Table des matières Le camionnage au Canada

	Page
Faits saillants	9
Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
L'industrie du camionnage en 2000	11
L'économie canadienne et l'industrie du transport en 2000	11
L'industrie du transport et le rôle du camionnage	12
Activité intérieure de camionnage	13
Emploi	13
Au sujet de cette publication	14
Chapitre 2 – Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2000	
Introduction	17
Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises	17
1.1 Le commerce international fait bondir la demande de camionnage pour compte d'autrui	17
1.2 L'activité économique se reflète dans les recettes et les dépenses d'exploitation désaisonnalisées	19
1.3 Fluctuation du rendement entre les transporteurs de marchandises locaux et de longues distances	22
1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier continuent d'augmenter	22
1.5 Les transporteurs ont dépensé davantage en carburant	23
Partie 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2000	33
2.1 Hausse de la rentabilité	33
2.2 Variation de la solvabilité à court terme	34
2.3 Solvabilité à long terme	34
2.4 Effet de levier encore une fois positif	35
2.5 Tendances pour l'équipement loué	35
Chapitre 3 – Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 2000	
Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui assuré par les compagnies de camionnage domiciliées au Canada	43
Partie 1 – Trafic total	43
Partie 2 – Trafic intérieur	45
– Aperçu régional	45
Partie 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis	67
– Commerce international	67

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Chapter 4 – Special Study		Chapitre 4 – Études spéciales	
Changes in the Economic Conditions of Owner Operators, 1991-1998	77	Évolution des conditions économiques des conducteurs propriétaires, 1991-1998	77
Summary	77	Résumé	77
Introduction	78	Introduction	78
The Survey, its Coverage and Data Interpretation		L'enquête, sa couverture et les contraintes à l'interprétation	
Constraints	79	des données	79
Owner Operators	80	Chauffeurs contractants	80
Conclusion	94	Conclusion	94
Chapter 5 – Survey Methodology and Data Quality		Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	
Introduction	106	Introduction	106
Section 1 – Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2	106	Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) - chapitre 2	106
Section 2 – Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3	109	Partie 2 – Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3	109
Section 3 – Data Quality	112	Partie 3 – Qualité des données	112
Glossary	121	Glossaire	123
Definitions of Financial Ratios	126	Définitions des ratios financiers	126
Figures		Figures	
Chapter 1		Chapitre 1	
1.1 Annual Variation in GDP, 1990-2000	12	1.1 Variations annuelles du PIB, 1990-1999	12
1.2 Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-2000	13	1.2 Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-2000	13
1.3 Proportion of Employment According to Means of Transport, 2000	14	1.3 Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 2000	14
Chapter 2		Chapitre 2	
2.1 Trucking Industry and the Canadian Economy, Annual Percent Changes in the GDP, 1984-2000	18	2.1 Industrie du camionnage et l'économie canadienne, variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-2000	18
2.2 Quarterly Operating Ratios, Adjusted Series and Trend, All Carriers, 1993-2000	20	2.2 Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-2000	20
2.3 Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series, 1993-2000	20	2.3 Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-2000	20
2.4 Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-2000	21	2.4 Tendances des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-2000	21
2.5 Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993 and 2000	23	2.5 La part des mouvements intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993 et 2000	23
2.6 Percent Distribution of Operating Expenses, All Carriers, 2000	24	2.6 Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, tous les transporteurs, 2000	24
2.7 Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) – Monthly 1993-2000	25	2.7 Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) – Mensuel 1993-2000	25
2.8 Profit Margins by Region	33	2.8 Marges bénéficiaires selon la région	33

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Chapter 3		Chapitre 3	
3.1 Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional, by Region of Origin, 2000	46	3.1 Tonnage intérieur, intrarégional et interrégional, selon la région d'origine, 2000	46
3.2 Domestic Tonnage by Region of Origin, 1998-2000	47	3.2 Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1998-2000	47
3.3 Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking	67	3.3 Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier	67
3.4 Transborder activity has a significant impact on total trucking activity, 2000	68	3.4 Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 2000	68
 Chapter 4		 Chapitre 4	
4.1 Total number of owner-operators, Canada, 1991-1998	80	4.1 Nombre total de chauffeurs-contractants, Canada, 1991-1998	80
4.2 Distribution of owner-operators working for	81	4.2 Répartition des chauffeurs-contractants travaillant pour ..	81
4.3 Number of units by gross business income size class for T1, 1992-1998	83	4.3 Nombre d'unités selon les classes de revenus brutes des T1, 1992-1998	83
4.4 Number of units by gross business income size class for T2, 1992-1998	83	4.4 Nombre d'unités selon les classes de revenus brutes des T2, 1992-1998	83
4.5 Payments to owner-operators, total revenues and expenses, all for-hire carriers, 1991-1998	84	4.5 Paiements aux chauffeurs-contractants, recettes et dépenses totales – tous les transporteurs pour compte d'autrui 1991-1998	84
4.6 Average annual revenues and expenses	85	4.6 Recettes et dépenses moyennes annuelles	85
4.7 Distribution of expenses, owner-operators, Canada	86	4.7 Répartition des dépenses des chauffeurs-contractants, Canada	86
4.8 Annual revenue index for general freight and industrial product price index, 1991-1998	90	4.8 L'indice des recettes moyennes, marchandises générales et l'indice des prix des produits industriels, 1991-1998	90
4.9 Average per-litre cost of fuel by region, 1991-1998	91	4.9 Coût moyen par litre de carburant selon la région, 1991-1998	91
4.10 Share of revenues by type of movement	92	4.10 Proportion des recettes selon le genre de mouvements..	92
4.11 Average annual distance for road tractors by type of activity, Canada, 1991-1998	93	4.11 Distance annuelle moyenne par les tracteurs routiers selon le type d'activité, Canada, 1991-1998	93
 Tables		 Tableaux	
Chapter 1 – Trucking in Canada		Chapitre 1 – Le camionnage au Canada	
1 2000 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry	16	1 Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2000	16
 Chapter 2 – Section 1 – QMCF Survey, For-hire Carriers		 Chapitre 2 – Section 1 – TTRM, transporteurs pour compte d'autrui	
2.1 Summary Statistics by Quarter, 2000 – Canada	27	2.1 Statistiques sommaires selon le trimestre, 2000 – Canada	27
2.2 Summary Statistics by Region, 2000	28	2.2 Sommaire statistique selon la région, 2000	28
2.3 General and Specialized Freight by Quarter, 2000	30	2.3 Marchandises générales et spécialisées par trimestre, 2000	30
2.4 For-hire carriers, revenues by type of movement by quarter, 2000	32	2.4 Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de mouvement par trimestre, 2000	32

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Chapter 2 – Section 2 – AMCF Survey, For-hire Carriers		Chapitre 2 – Section 2 – Enquête TRM sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui, 2000	
2.5	36	2.5	36
2.6	37	2.6	37
2.7	38	2.7	38
2.8	39	2.8	39
2.9	40	2.9	40
2.10	41	2.10	41
2.11	41	2.11	41
 Chapter 3 – Section 1 – Total Trucking Activity		 Chapitre 3 – Section 1 – Trafic total	
3.1	44	3.1	44
 Section 2 – Domestic Trucking Activity		 Section 2 – Trafic intérieur	
3.2	45	3.2	45
3.3	45	3.3	45
3.4	50	3.4	50
3.5	51	3.5	51
3.6	52	3.6	53
3.7	56	3.7	56
3.8	57	3.8	57
3.9	58	3.9	58
3.10	60	3.10	60
3.11	62	3.11	62
3.12	63	3.12	63
3.13	63	3.13	63
3.14	64	3.14	65
3.15	66	3.15	66

Table of Contents – Continued Trucking in Canada

Table des matières – suite Le camionnage au Canada

	Page		Page
Section 3 – For-hire Trucking Activity Between Canada and the United States		Section 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis	
3.16	69	3.16	69
3.17	69	3.17	69
3.18	70	3.18	70
3.19	71	3.19	71
3.20	72	3.20	72
3.21	73	3.21	73
3.22	74	3.22	74
3.23	75	3.23	75
Appendix A – Concordance of U.S. Regions and States	76	Annexe A – Concordance des régions américain et des états ..	76
Chapter 4 – Special Study		Chapitre 4 – Études spéciales	
4.1	85	4.1	85
4.2	87	4.2	87
4.3	89	4.3	89
4.4	90	4.4	90
4.5	95	4.5	95
Appendix A – Concepts and Definitions	96	Annexe A – Concepts et définitions	97
Appendix B – Notes on Methodology	98	Annexe B – Notes méthodologiques	98
Appendix C – Other Sources and Bibliography	104	Annexe C – Autres sources et bibliographie	104
Chapter 5 – Survey methodology and Data Quality		Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données	
5.1	116	5.1	116
5.2	116	5.2	116
5.3	117	5.3	117

Table of Contents – Concluded Trucking in Canada

Table des matières – fin Le camionnage au Canada

		Page			Page
Chapter 5 – Survey methodology and Data Quality – Concluded			Chapitre 5 – Méthodologie d'enquête et qualité des données – fin		
5.4	For-hire Trucking (Commodity Origin/ Destination) Survey, 2000 – Estimated Number of Shipments in the Population of Carriers and Second Stage Sample Size by Region of Domicile	117	5.4	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2000 – Nombre estimatif d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile	117
5.5	2000 QMCF Survey, Quality Measures by Region and by Type of Activity	118	5.5	Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2000 - Mesures de qualité selon la région et selon le genre d'activité	118
5.6	2000 MCF Survey, Annual Supplement(Q5) – Quality Measures by Region, by Type of Activity and by Size	119	5.6	Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2000 - Mesures de qualité selon la région, selon le genre d'activité et selon la taille	119
5.7	For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/ Destination) Survey, 2000 – Response Rates for the First Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile	120	5.7	Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 2000 – Taux de réponse pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région de domicile	120

Highlights

For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 2000

Canadian-based carriers with annual revenues of \$1 million or more

For-hire Trucking: Quarterly Statistics, 2000

- Seasonally adjusted for-hire revenues continued to climb in 2000, advancing an average of 2% between the first, second, third and fourth quarter of the year.
- For-hire carriers recorded an adjusted quarterly operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) equal to 0.93, for all quarters in the year 2000. The overall for-hire trucking operating ratio has been declining over the years and has remained below 0.96 since the second half of 1993.

For-hire Trucking: Annual Supplement Statistics, 2000

- For-hire motor carriers generated \$17.6 billion in total revenues and incurred \$16.7 billion in total expenses, resulting in net operating revenues of \$930 million.
- The profit margin (net operating income as a percentage of total operating revenues) for 2000 was 5.3%.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada with annual revenues of \$1 million or more reached \$9.4 billion in 2000, for an average increase of almost 2.8% per carrier.
- In 2000, the return on equity at 17.8% indicated a positive financial leverage with a rate of return on capital employed of 14.8%.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui: statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 2000

Transporteurs domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 2000

- Les recettes désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui ont poursuivi leur progression au taux moyen de 2 % entre le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième trimestre de l'année 2000.
- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont réalisé un ratio d'exploitation trimestriel désaisonné (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) de 0,93, constant pour tous les trimestres de l'année 2000. Le ratio d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui n'a pas cessé de baisser au cours des années et il est demeuré en deçà de 0,96 depuis la deuxième moitié de 1993.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 2000

- Les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont généré 17,6 milliards de dollars en recettes totales et ont engagé au total 16,7 milliards de dollars en dépenses, pour un total net de recettes d'exploitation de 930 millions de dollars.
- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation sur les recettes totales d'exploitation) s'est établie à 5,3 % en 2000.
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada, ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, ont atteint 9,4 milliards de dollars en 2000, soit une hausse moyenne par transporteur de près de 2,8 %.
- En 2000, le rendement de l'avoir (17,8 %) a dégagé un effet de levier financier positif, avec un rendement des capitaux engagés à 14,8 %.

For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 2000

Canada-based for-hire trucking carriers with annual operating revenues of \$1 million or more (the major part of which is derived from long-distance deliveries)

Domestic Trucking Activity

In 2000, Canada-based for-hire trucking carriers hauled 27.7 million shipments within Canada, accounting for 204.6 million tonnes.

Domestic shipments generated over \$7.3 billion in revenues.

Based on revenues earned, the *miscellaneous transported products* commodity group was the top commodity moved.

Transborder Trucking Activity

There were a total of 7.9 million shipments crossing the Canada-United States border in 2000 carrying almost 74 million tonnes of freight.

These transborder shipments generated \$6.4 billion in revenues.

Based on revenue earned, the most frequent single commodity moved from or to the United States was the *miscellaneous transported products*.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 2000

Transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant des recettes d'exploitation annuelles de 1 million de dollars ou plus (la majorité de ces recettes provient des expéditions sur longue distance)

Trafic intérieur

En 2000, les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont effectué 27,7 millions d'expéditions au Canada, pour un total de 204,6 millions de tonnes.

Les expéditions intérieures ont généré des recettes de plus de 7,3 milliards de dollars.

Selon les recettes collectées, la classe de *biens transportés divers* est la première catégorie d'expédition.

Trafic transfrontalier

Au total 7,9 millions d'expéditions ont été effectuées entre le Canada et les États-Unis en 2000, ce qui représente presque 74 millions de tonnes de marchandises.

Ces expéditions transfrontalières ont généré des recettes de 6,4 milliards de dollars.

Selon les recettes collectées, les *biens transportés divers* ont été le principal type de marchandises transportées à destination ou en provenance des États-Unis.

Chapter 1

Trucking in Canada

Chapitre 1

Le camionnage au Canada

The trucking industry in 2000

Even with a booming economy and record levels of freight volumes in 2000, there are still issues of concern for the trucking industry in Canada. While the industry is benefiting from agreements such as the FTA and NAFTA, new issues arose for the trucking industry in 2000. Rising insurance costs, hours of service regulations, increasing fuel prices, qualified driver shortages and trade corridor issues, all emerged as concerns for Canadian trucking companies during 2000.

The importance of trucking in the Canadian economy and for Canadians in general remains stronger than ever. As the economy continues to grow and consumer demand rises, the strength of Canada's trucking industry increases as well.

In 2000, the overall total operating revenues for the for-hire trucking industry¹ amounted to \$17.6 billion. Although the total operating revenues increased from 1999, the average revenue per carrier was down 3% (estimated number of carriers was up 300 carriers) in 2000. Domestic movements accounted for the higher proportion of revenues with (64%) and totalled \$12.1 billion, an increase of 8% from 1999. Total revenues generated from international transborder movements (movements between Canada and United States and Mexico) amounted to \$6.7 billion in 2000, a substantial increase from \$5.4 billion in 1999.²

The Canadian economy and the transportation industry in 2000

The Canadian economy experienced a significant improvement in growth in 2000 as Gross Domestic Product (GDP) increased by 4.5%. This growth was mostly attributable to strong domestic and export demand, more specifically, higher demand for energy products and machinery and equipment.

Both exports and imports grew significantly, which resulted in a strong influence on transportation demand in 2000. As measured by the dollar value of goods, Canada's total merchandise exports increased by 16%

¹ Refers to for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more, from the annual supplement survey Q5.

² Refers to for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more, from Quarterly Motor Carriers Freight Survey.

L'industrie du camionnage en 2000

Malgré une économie florissante et de nouveaux records de volumes de fret en 2000, il reste encore des questions préoccupantes pour l'industrie canadienne du camionnage. Alors que l'industrie profite pleinement d'accords comme l'ALE et l'ALENA, de nouveaux problèmes se sont soulevés pour l'industrie du camionnage en 2000. L'augmentation du coût des assurances, les hausses du prix du carburant, la réglementation sur les heures de travail, la question des corridors commerciaux, les problèmes liés à la pénurie de conducteurs qualifiés, voilà les questions qui ont préoccupé les entreprises canadiennes de camionnage au cours de 2000.

L'importance du camionnage au sein de l'économie canadienne et pour les canadiens en général demeure plus forte que jamais. Au fur et à mesure que l'économie continue de croître et que la demande des consommateurs augmente, la vigueur de l'industrie canadienne du camionnage s'intensifie également.

En 2000, le total des recettes d'exploitation de l'industrie du transport¹ pour compte d'autrui s'établissait à 17,6 milliards de dollars. Bien que les recettes totales d'exploitations soient en hausse, les recettes moyennes par transporteurs ont chuté de 3 % par rapport à l'an dernier. Le nombre estimatif de transporteurs ayant connu une hausse de quelques 300 transporteurs pour compte d'autrui. Les mouvements intérieurs ont compté pour la plus importante proportion des recettes à 64 % ou 12,1 milliards de dollars, une augmentation de 8 % par rapport à 1999. Le total des recettes générées par les mouvements transfrontaliers (mouvements entre le Canada, les États-Unis et le Mexique) a représenté 6,7 milliards de dollars en 2000, une augmentation substantielle par rapport aux 5,4 milliards de 1999².

L'économie canadienne et l'industrie du transport en 2000

L'économie canadienne a enregistré une croissance importante en 2000 alors que le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 4,5 %. Cette croissance était surtout attribuable à une forte demande intérieure et à l'exportation et, plus particulièrement, à une croissance plus importante du secteur des produits énergétiques, des machineries et de l'équipement.

Les exportations et les importations ont toutes deux augmenté à des taux élevés ce qui a influencé considérablement la demande du transport en 2000. Selon la valeur monétaire des marchandises, le total des exportations de marchandises

¹ Renvoie aux transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, issus de l'enquête - Supplément annuel (T5).

² Renvoie aux transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus, issus de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

in 2000, while merchandise imports increased 11%.³ Exports to and imports from the United States increased by 16% and 7% respectively from 1999. Trade with the United States accounted for 86% of Canada's total exports and 74% of Canada's total imports in 2000. Trucking remains the dominant mode of transport in terms of value of goods transported within the transportation industry and with trade between Canada and the United States. Over 54% of the exports to the United States and 80% of the imports from the United States were moved by truck in 2000.

The transportation industry and the role of trucking

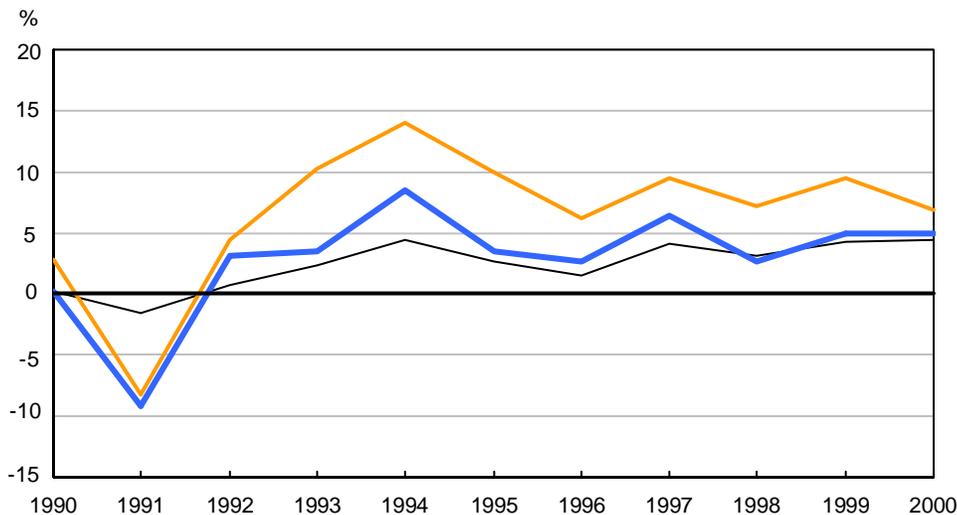
In 2000, the trucking industry has remained the top segment of the transportation sector in terms of Gross Domestic Product (GDP), accounting for 41% of the total Transportation industry GDP. While the Transportation industries grew at a slightly higher rate than the economy as a whole at 5.0%, the Trucking industry grew at a rate higher than the economy and the Transportation industries, posting an increase in GDP of 6.8% in 2000 (See figure 1.1).

canadiennes a augmenté de 16 % en 2000 tandis que les importations de marchandises ont connu une hausse de 11 %³. Les exportations vers les États-Unis et les importations des États-Unis ont augmenté de 16 % et 7 % respectivement par rapport à 1999. Le commerce avec les États-Unis a compté pour 86 % du total des exportations canadiennes et pour 74 % du total des importations canadiennes en 2000. Le camionnage demeure le principal mode de transport en termes de valeurs des marchandises transportées au sein de l'industrie du transport et dans les transactions commerciales entre le Canada et les États-Unis. Plus de 54 % des exportations aux États-Unis et 80 % des importations des États-Unis ont été acheminées par camion en 2000.

L'industrie du transport et le rôle du camionnage

L'industrie du camionnage est demeurée dans le segment supérieur du secteur du transport sur le plan du produit intérieur brut (PIB). Le camionnage représentant 41 % du PIB total de l'industrie du transport. Alors que le taux de croissance des industries du transport était plus élevé que celui de l'économie en général à 5,0 %, l'industrie du camionnage a connu un taux de croissance supérieur à la fois à celui de l'économie et des industries du transport, affichant une augmentation du PIB de 6,8 % en 2000 (voir la figure 1.1).

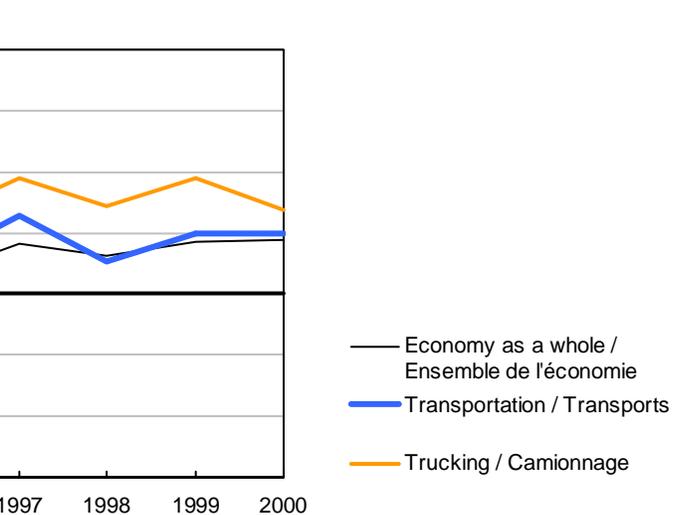
Figure 1.1
Annual Variation in GDP, 1990-2000



Source: *Gross Domestic Product at Factor Cost, Statistics Canada, CANSIM, Matrix 4677.*

As the trucking industry's share of the transportation sector GDP continues to rise, the share of rail, the main competitor of road transport, saw its share of transportation GDP fall to 15.4% in 2000 (See figure 1.2).

Figure 1.1
Variations annuelles en pourcentages du PIB, 1990-2000



Source : *Produit intérieur brut au coût des facteurs, Statistique Canada, CANSIM, Matrix 4677.*

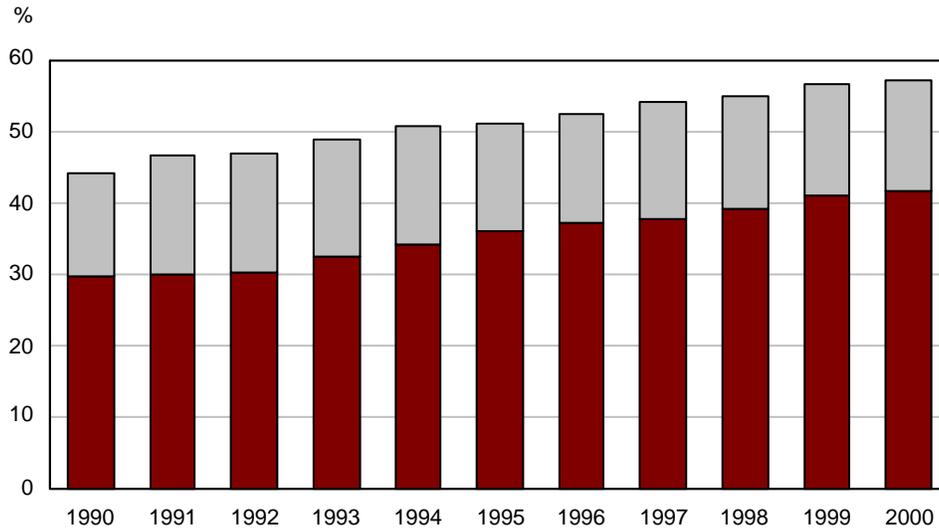
Pendant que la part de l'industrie du camionnage dans le PIB du secteur des transports continue de croître, celle du rail, principal compétiteur du transport routier, est tombé à 15,4 % en 2000 (voir la figure 1.2).

³ *Exports, Merchandise Trade, 2000, cat. no. 65-202, Imports, Merchandise Trade, 2000, cat. no. 65-203.*

³ *Exportations, commerce des marchandises, 2000, cat. n° 65-202, Importations, commerce des marchandises, 2000, cat. n° 65-203.*

Figure 1.2

Share of Trucking and Rail in Transportation GDP, 1990-2000



Source: Gross Domestic Product at Factor Cost, Statistics Canada, CANSIM, Matrix 4677.

Figure 1.2

Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1990-2000

Source : Produit intérieur brut au coût des facteurs, Statistique Canada, CANSIM, matrice 4677.

Domestic Trucking Activity

In 2000, the for-hire trucking companies (Canadian domiciled long-distance for-hire motor carriers with annual operating revenues of \$1 million or more) carried a total of 27.7 million domestic shipments accounting for 204.6 million tonnes and 84.8 billion tonne-kilometres. However, since private carriers and small for-hire carriers are excluded from these data, this would not represent the whole domestic trucking activity in Canada.

Employment

Employment in the transportation sector increased by 2% in 2000 reaching a total of 603,500 jobs. Employment in the trucking industry increased slightly by 1% to 157,300 in 2000. This sector still represents the top mode of transport for employment with more than one quarter of all jobs within the transportation sector (26%) (See figure 1.3).

Activité intérieure de camionnage

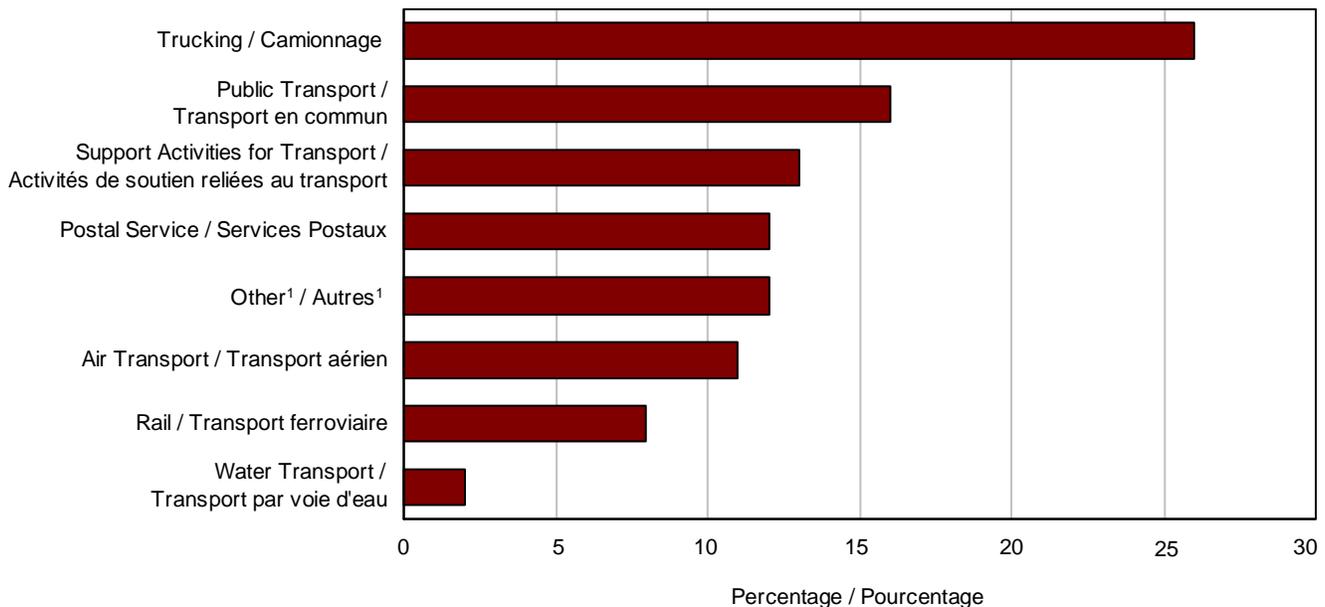
En 2000, les sociétés de transporteurs routiers pour compte d'autrui (transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui effectue principalement des expéditions sur de longues distances et dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus) ont effectué un total de 27,7 millions de livraisons intérieures représentant 204,6 millions de tonnes et 84,8 milliards de tonnes-kilomètres. Toutefois, attendu que les transporteurs privés et les petits transporteurs pour compte d'autrui sont exclus de ces données, celles-ci ne représentent pas l'ensemble de l'activité intérieure du camionnage au Canada.

Emploi

L'emploi dans le secteur du transport a augmenté de 2 % en 2000 pour atteindre un total de 603 500 emplois. Même si l'emploi dans l'industrie du camionnage est en hausse de seulement 1 % à 157 300 en 2000, ce secteur représente encore le mode de transport qui offre le plus d'emplois, soit plus du quart de tous les emplois du secteur du transport (26 %) (voir la figure 1.3).

Figure 1.3

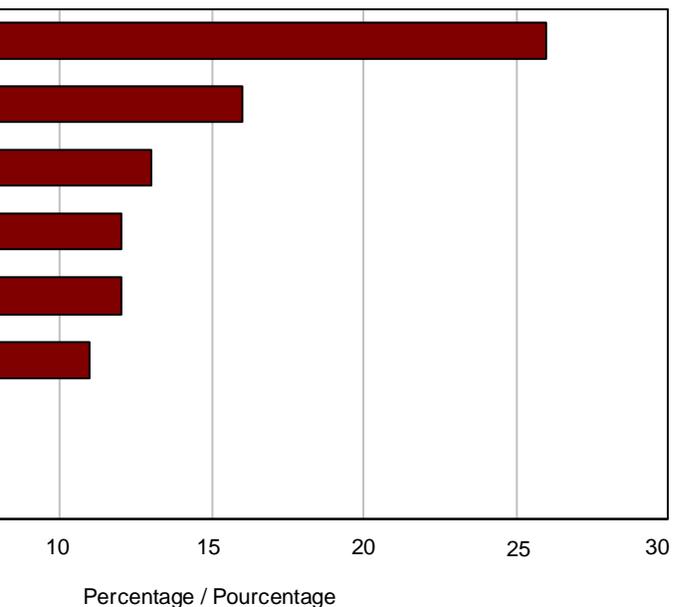
Proportion of Employment According to Means of Transport, 2000



¹ The Other Transportation category is composed of Pipeline, Scenic and Sightseeing Transportation, Land and Water, and Warehousing and Storage.
 Source: Estimates of all Employees, unadjusted for seasonal variation, by type of employee for selected industries classified using the North American Industry Classification System (NAICS), Annual, Statistics Canada, CANSIM, Table 281-0024.

Figure 1.3

Proportion de l'emploi selon le mode de transport, 2000



¹ Le groupe "autres transports" comprend les pipelines, le transport touristique de surface et maritime et l'entreposage.
 Source : Estimations de tous les employés, non-désaisonnalisé selon le genre d'employés pour les industries choisies et classées selon le système de classification des industries de l'Amérique du nord (SCIAN), données annuelles, Statistique Canada, Cansim, tableau 281-0024.

About this publication

Trucking in Canada, 2000 presents information about the trucking industry in 2000. This chapter provides a discussion of the role of trucking in the Canadian economy.

Table 1 summarizes Statistics Canada's coverage of the Canadian trucking industry, and explains how to use this publication to locate information about various classes of **for-hire** carriers.

Chapter 2 presents financial and operating data about for-hire carriers with annual operating revenues of **\$1 million or more** in 2000. These statistics were collected as part of the 2000 Motor Carriers of Freight (MCF) survey program. The MCF collects operating and financial data in a quarterly sample survey of for-hire carriers. The survey

A **For-Hire Carrier** is any carrier that undertakes the transport of goods for compensation.

Owner operators own or lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

A **private carrier** is a company whose principal occupation is not trucking, but which maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 2000 présente de l'information au sujet de l'industrie du camionnage en 2000. Ce chapitre discute du rôle du camionnage dans l'économie canadienne.

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 2000. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (TRM) de 2000. L'enquête sur les TRM

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

Le **propriétaire-exploitant** 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 à des transporteurs privés.

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

gathers information on size, structure and economic performance of motor freight carriers. In an annual supplement, it also collects balance sheet and equipment information. This chapter includes financial data on revenues, expenditures and operating ratios, plus selected economic indicators.

Chapter 3 presents statistics on carrier activity in the area of inter-city for-hire deliveries for 2000. Activity statistics describe industry output in terms of commodity movements. This chapter is based on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey (TOD Survey). It comprises all Canada-based for-hire trucking companies with annual operating revenues of **\$1 million or more**, the major part of which is derived from long-distance deliveries. Figures taken from this survey include revenues, tonnes, tonne-kilometres and the number of shipments for specific commodities and specific origin/destination pairs. In addition to providing information on domestic movements, the results of this survey are also used to describe trucking between Canada and the United States by Canadian-based carriers.

Chapter 4 contains a special study presenting the changes in the economic conditions of owner-operators, 1991-1998.

Finally, a description of the survey methodologies and data quality is presented in **Chapter 5**, followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

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** présente des statistiques sur l'activité des transporteurs pour compte d'autrui dans le secteur des livraisons interurbaines en 2000. Les statistiques de l'activité décrivent le rendement de l'industrie en fonction des mouvements de marchandises. Les données de ce chapitre sont tirées de l'Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion. Le chapitre inclut tous les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui effectue principalement des expéditions sur de longues distances et dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus. Les données tirées de cette enquête incluent les recettes, les tonnes, les tonnes-kilomètres et le nombre d'expéditions pour des marchandises particulières et certaines paires origine/ destination. En plus de fournir de l'information sur les mouvements intérieurs, les résultats de cette enquête servent également à décrire les activités de camionnage entre le Canada et les États-Unis des transporteurs domiciliés au Canada.

Le **chapitre 4** renferme une étude spéciale présentant l'évolution des conditions économiques des conducteurs-proprétaires 1991-1998.

En dernier lieu, une description des méthodologies d'enquêtes et de la qualité des données est présentée au **chapitre 5**, suivie d'un **glossaire** des termes utilisés dans la présente publication.

Table 1
2000 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

Tableau 1
Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 2000

Carrier type Type de transporteur	For Hire Carriers Transporteurs routiers pour compte d'autrui			Owner-Operators Chauffeurs contractants
Data Source Source des données	MCF Surveys (financial & operating statistics) Enquêtes TRM (données financières et opérationnelles)	MCF Survey Administrative Data (operational and financial) Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)	TOD Survey (commodity origin / destination) Enquête ODM (origine et destination des marchandises)	MCF Survey Administrative Data (operational and financial) Enquête TRM Données administratives (opérationnelles et financières)
Frequency Périodicité	Quarterly and Annual Trimestrielle et annuelle	Annual Annuelle	Quarterly Trimestrielle	Annual Annuelle
Carrier Size Taille du transporteur	Operating Revenue > or = \$1 million Recettes d'exploitation > ou = 1 million \$	Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$	Operating Revenue from Long Distance Trucking Companies > or = \$1 million Recettes d'exploitation d'entreprises de camionnage sur de longue distances > ou = 1 million \$	Operating Revenue \$30,000 - < \$1 million Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$
Class or Level Catégorie ou niveau	Medium – \$1 to 12 million Large – \$12 to 25 million Top – \$25 million and over (from annual revenue) Moyens – 1 à 12 millions \$ Grands – 12 à 25 millions \$ Principaux – 25 millions \$ et plus (des recettes annuelles)	Operating Revenue Small carriers \$30,000 - <\$1million (from annual revenue) Recettes d'exploitation Petits transporteurs 30 000 \$ - <1 million \$ (des recettes annuelles)	Class I (operating revenue > or = \$12 million) Class II (operating revenue \$1million - <\$12 million) Catégorie I (recettes d'exploitation > ou = 12 million \$) Catégorie II (recettes d'exploitation 1million \$ à <12 million \$)	N/A S/O
Geography Géographie	Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires	Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires	Canada Provinces Territories – Territoires Sub / Intra – Provincial	Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires
For more information Pour plus de détails	Chapter 2 – Chapitre 2 Sections 2.1 & 2.2	Service Bulletin Bulletin de Service	Chapter 3 Chapitre 3	Service Bulletin Bulletin de Service

Notes: MCF refers to the Motor Carriers of Freight. – TRM désigne les transporteurs routiers de marchandises.
TOD refers to the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination). – ODM désigne le transport routier pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).

Chapter 2

Survey of Motor Carriers of Freight, Financial Statistics, 2000

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 2000

Introduction

This chapter provides statistical information about the financial performance of companies operating in the Canadian for-hire trucking industry. The statistics are derived from the results of quarterly and annual surveys of for-hire motor carriers of freight based in Canada. This chapter consists of two sections, as follows:

- **Section 1:** findings of the **quarterly survey of motor carriers of freight** (with annual operating revenues of **at least \$1 million**), dealing primarily with the revenue and expense statements of for-hire carriers;

This quarterly survey is designed specifically to gather data on various components of the revenue and expense statements of for-hire motor carriers, broken down by region of domicile, type of service and type of movement.

- **Section 2:** findings of the **annual survey of motor carriers of freight** (with annual operating revenues of **at least \$1 million**), dealing primarily with the balance sheets of for-hire carriers;

This annual survey, which is a supplement to round out the financial information provided by the quarterly survey, collects data on the main elements of the balance sheets of for-hire trucking companies, broken down by region of domicile, type of service and size of company. It includes income and expense statements as well as financial ratios such as profitability, financial leverage and solvency.

Section 1 – Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight

1.1 International trade boosted for-hire trucking demand

The performance of for-hire trucking companies continued to improve in 2000, fuelled largely by the continued expansion of the export driven Canadian economy. For-hire trucking Gross Domestic Product (GDP) increased 6.8% in 2000, slightly higher than the 4.5% rise in the value of Canada's GDP for all industries and sectors.¹ While trucking industry GDP has historically mirrored general trends in the economy and goods producing industries, annual growth in trucking has exceeded advances in Canada's GDP between 1984 and 2000 (See figure 2.1).

¹ GDP statistics are drawn from the CANSIM database, Statistics Canada, matrix 4677, series 153001 and 153236.

Introduction

Ce chapitre présente des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises opérant dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Les statistiques sont tirées des résultats des enquêtes trimestrielle et annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui basés au Canada. Le chapitre se divise en deux parties, comme suit :

- **Partie 1 :** les résultats de l'**enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises** (ayant des recettes d'exploitation annuelles d'**au moins 1 million de dollars**), qui portent principalement sur l'état des résultats des transporteurs pour compte d'autrui;

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

- **Partie 2 :** les résultats de l'**enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises** (ayant des recettes d'exploitation annuelles d'**au moins 1 million de dollars**), qui portent principalement sur le bilan financier des transporteurs pour compte d'autrui;

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

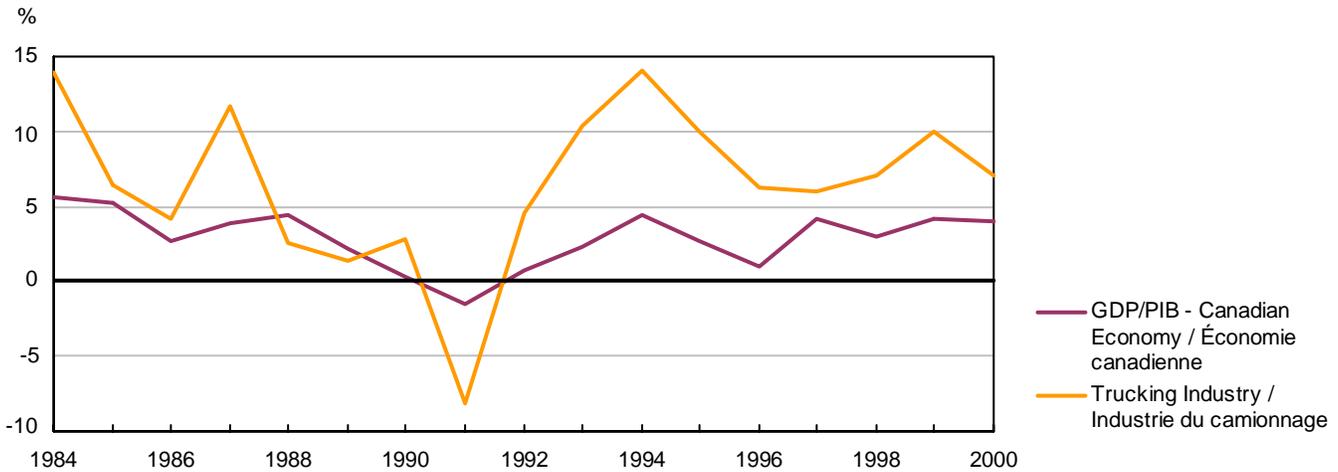
Partie 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises

1.1 Le commerce international fait bondir la demande du camionnage pour compte d'autrui

Les résultats des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont continué de s'améliorer en 2000, à la faveur surtout de l'expansion continue qui influence l'économie canadienne des exportations. Le produit intérieur brut (PIB) du camionnage pour compte d'autrui a augmenté de 6,8 % en 2000, soit un peu plus que la progression de 4,5 % du PIB du Canada pour l'ensemble des industries et des secteurs¹. Alors que le PIB du secteur du camionnage a toujours reflété les tendances générales de l'économie et des industries de biens, la croissance annuelle du camionnage a été supérieure à la progression du PIB du Canada entre 1984 et 2000 (voir figure 2.1).

¹ Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM, Statistique Canada, matrice 4677, séries 153001 et 153236.

Figure 2.1
Trucking Industry and the Canadian Economy,
Annual Percent Changes in the GDP, 1984-2000



Source: Gross Domestic Product at Factor Cost, Statistics Canada, Cansim matrix 4677.

Figure 2.1
Industrie du camionnage et l'économie canadienne,
variations annuelles en pourcentage du PIB, 1984-2000

Source : Produit intérieur brut au coût des facteurs, Statistique Canada, Cansim matrice 4677.

On January 01, 2000, in accordance with the provisions of the Agreement on Internal Trade calling for the elimination of economic controls on trucking, Part III of the Motor Vehicle Transport Act was repealed. This eliminated the possibility of any economic controls being imposed on extra-provincial² truck operators. The last vestiges of provincial economic regulation of intraprovincial trucking expired at the same time. Hence, trucking is no longer subject to entry or tariff control regulation in any part of Canada.³

Le 1^{er} janvier 2000, en application des dispositions de l'Accord sur le commerce intérieur demandant la suppression des contrôles économiques sur le camionnage, on a abrogé la partie III de la Loi sur les transports routiers. On a ainsi éliminé toute possibilité d'imposer des contrôles économiques sur les exploitants de camion extraprovinciaux². Les derniers vestiges de la réglementation économique provinciale sur le camionnage intraprovincial ont pris fin au même moment. Pour cette raison, le camionnage n'est plus assujéti à une réglementation sur l'entrée ou le contrôle tarifaire et ce dans toutes les régions du Canada³.

Increased export of energy products and machinery and equipment were the major forces driving the strong demand for trucking services. In 2000, the greatest increase of the major types of freight carried, as a percent of total transportation revenue, was other specialty freight⁴ rising 21% to \$3.1 billion. Household goods moving and liquid bulk's shares of total transportation revenue increased by 13% to \$0.7 billion and 11% to \$1.6 billion respectively. Less significantly, truckload (TL) general freight's proportion of total transportation revenue increased by 1% to \$7.9 billion in 2000. The share of less than truckload (LTL) general freight and forest product revenues to total transportation revenue fell by 8% to \$3.6 billion and 17% to \$0.8 billion respectively. The drop in the forest products freight contribution to total transportation revenue was due to the slowed demand for housing starts (see Table 2.1).

L'augmentation des exportations de produits énergétiques et de machines et matériel ont été les principaux déterminants de la vigoureuse demande de services de camionnage. En 2000, les autres marchandises spécialisées⁴, qui ont augmenté de 21 % en pourcentage des recettes totales pour passer à 3,1 milliards de dollars, représentent la plus forte augmentation parmi les principaux types de fret transportés. La part du transport d'articles ménagers et des liquides en vrac dans les recettes totales de transport a augmenté de 13 % et 11 % pour s'établir respectivement à 0,7 milliard de dollars et 1,6 milliard de dollars. De façon moins importante, le pourcentage du transport des charges complètes (CC) de fret général dans les recettes totales de transport a crû de 1 % pour monter à 7,9 milliards de dollars en 2000. La part des charges partielles (CP) de fret général et de produits forestiers dans les recettes totales de transport a chuté de 8 % et de 17 % pour s'établir respectivement à 3,6 milliards de dollars et 0,8 milliard de dollars. La contribution moindre des produits forestiers dans les recettes totales de transport est imputable au ralentissement de la demande de mises en chantier de logements (voir tableau 2.1).

² Both interprovincial and international activities.

² À la fois les activités interprovinciales et internationales.

³ Transport Canada (2001) Transportation in Canada 2000, Annual Report. TP13198E.

³ Transports Canada (2001), Les transports au Canada, Rapport annuel, TP13198F.

⁴ Includes auto haulers using special trailers to transport vehicles to the dealerships, couriers that use a variety of types of trucks to transport small parcels and mail, heavy machinery, etc.

⁴ Y compris les transporteurs d'automobiles utilisant des remorques spéciales pour transporter des véhicules aux concessionnaires, les messageries qui utilisent une diversité de types de camion pour transporter de petits colis et du courrier, les machines lourdes, etc.

As was the case in previous years, numerous partnerships, mergers and acquisitions of motor carriers altered the size and structure of the Canadian trucking industry.⁵ On average, there were 2,700 Canada based for-hire carriers with annual revenues of over \$1 million operating during each quarter of 2000. The estimated number of for-hire carriers with annual revenues of \$1 million or more represents almost an 8% increase over the number of companies recorded in 1999.

1.2 Economic events reflected in seasonally adjusted operating revenues and expenses

Seasonally adjusted revenues, expenses and operating ratios (with seasonal fluctuations removed) reveal the fundamental overall trends in the performance of Canadian for-hire trucking. Adjusted for-hire revenues continued to climb in 2000, advancing an average of 2% between the first, second, third and fourth quarters of the year. Carriers closed out the year with total adjusted fourth quarter 2000 revenues of \$5.0 billion, exceeding fourth quarter expenses of \$4.6 billion. The operating margin (difference between operating revenues and operating expenses, before interest expenses) has been taking on an increasing trend as demonstrated by the improvements of the operating ratios (operating expenses divided by operating revenues).

Seasonal adjustment removes seasonal fluctuations from the original or "unadjusted" data series. Thus, **seasonally adjusted data** captures the more fundamental trend in a data series and provides more appropriate comparisons over time.

The **operating ratio** is the share of total operating revenues absorbed by total operating expenses (excluding interest charges). It is calculated by dividing operating expenses by operating revenues. A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance. A ratio equal to or greater than 1.00 represents an operating loss.

For-hire carriers maintained a constant seasonally adjusted quarterly operating ratio of 0.93 for all quarters in 2000, which implies that for each dollar of revenue, 7 cents are of disposable gross profits (See figure 2.2 and figure 2.3). In 2000, it is the first time we observe a constant operating ratio (0.93) for all quarters. This is the longest sustained operating ratio for the fourth quarter. This is largely influenced by the performance of the top carriers (over \$25 million in annual revenues) since their operating ratios have been improving in the past decade. From a high in the first quarter of 1993 (0.97), the overall for-hire trucking operating ratio has steadily declined and has remained below 0.96 since the second half of 1993.⁶ A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance whereas a ratio greater than 1.00 represents an operating loss.

⁵ Transport Canada Transportation in Canada 2000, Annual Report, TP13198E.

⁶ For all the subsequent figures, 1993 is chosen as the reference year - it was the last year an operating ratio of 0.95 was recorded. We consider an operating ratio of 0.95 to be a benchmark for the industry. By using 1993 as the reference year, it captures the post 1990 recession as well as the peak year in 1994, where the operating ratio reached 0.92.

Comme les années précédentes, la multiplicité des partenariats, des fusions et des acquisitions chez les transporteurs routiers a modifié la taille et la structure de l'industrie canadienne du camionnage⁵. En moyenne, 2 700 transporteurs pour compte d'autrui basés au Canada et ayant des recettes annuelles de plus de 1 million de dollars ont été en service pendant chaque trimestre de 2000. Le nombre estimatif de transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles sont de 1 million de dollars et plus constitue une augmentation de 8 % par rapport au nombre d'entreprises observées en 1999.

1.2 L'activité économique se reflète dans les recettes et les dépenses d'exploitation désaisonnalisées

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. Les recettes désaisonnalisées du camionnage pour compte d'autrui ont poursuivi leur progression en 2000, au taux moyen de 2 % entre le premier, le deuxième, le troisième et le quatrième trimestres de l'année. Les transporteurs ont fermé l'année avec des recettes désaisonnalisées totales de 5,0 milliards de dollars pour le quatrième trimestre de 2000, ce qui est plus que les dépenses de 4,6 milliards de dollars pour le même trimestre. La marge d'exploitation (différence entre les recettes d'exploitation et les dépenses d'exploitation moins les intérêts débiteurs) affichent une tendance à la hausse comme en témoigne l'amélioration des ratios d'exploitation (dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation).

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.

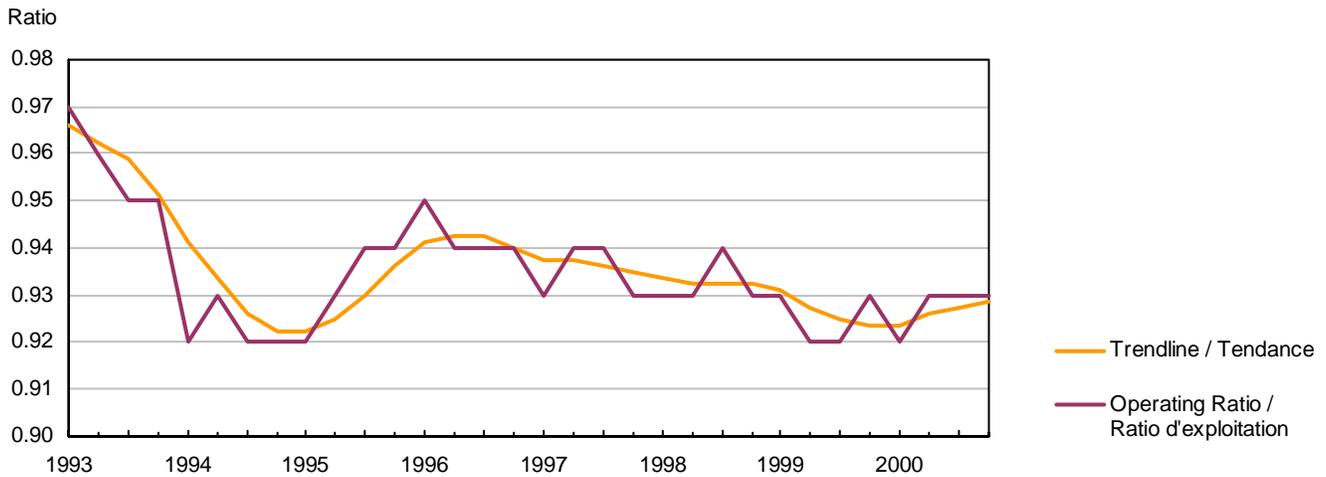
Le **ratio d'exploitation** est la part des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation totales (sans les frais d'intérêt). C'est le quotient de la division des dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation. Une baisse du ratio indique une amélioration des résultats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

Les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché un ratio d'exploitation trimestriel désaisonné constant de 0,93 pour tous les trimestres en 2000, ce qui laisse entendre que pour chaque dollar de recettes, 7 cents représentent le bénéfice brut disponible (voir figures 2.2 et 2.3). En 2000, on observe pour la première fois un ratio d'exploitation constant (0,93) pour tous les trimestres. Il s'agit du ratio d'exploitation maintenu pendant la plus longue période pour le quatrième trimestre. Ce ratio repose en grande partie sur la performance des principaux transporteurs (plus de 25 millions de dollars de recettes annuelles) depuis l'amélioration de leurs ratios d'exploitation au cours de la dernière décennie. Depuis son sommet du dernier trimestre de 1993 (0,97), le ratio global d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui n'a pas cessé de reculer et est demeuré en deçà de 0,96 depuis la deuxième moitié de 1993⁶. Une baisse du ratio indique une amélioration du rendement financier, tandis qu'un ratio supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation.

⁵ Transports Canada, Les transports au Canada 2000, Rapport annuel, TP13198F.

⁶ Pour les figures à venir, 1993 représente l'année de référence - c'est la dernière année où le secteur a affiché un ratio d'exploitation de 0,95. Nous considérons un ratio d'exploitation de 0,95 comme une donnée repère pour ce secteur. En utilisant 1993 comme année de référence, nous pouvons saisir la reprise d'après la récession de 1990 ainsi que l'année record 1994 où le ratio d'exploitation a atteint 0,92.

Figure 2.2
Quarterly Operating Ratios, Adjusted Series and Trend, All Carriers, 1993-2000



Note: Trendline is based on fourth quarter moving average.

Source: Quarterly Motor Carriers of Freight survey, Cansim matrix 144.

Figure 2.2
Ratios d'exploitation trimestriels, données ajustées et tendance, tous les transporteurs, 1993-2000

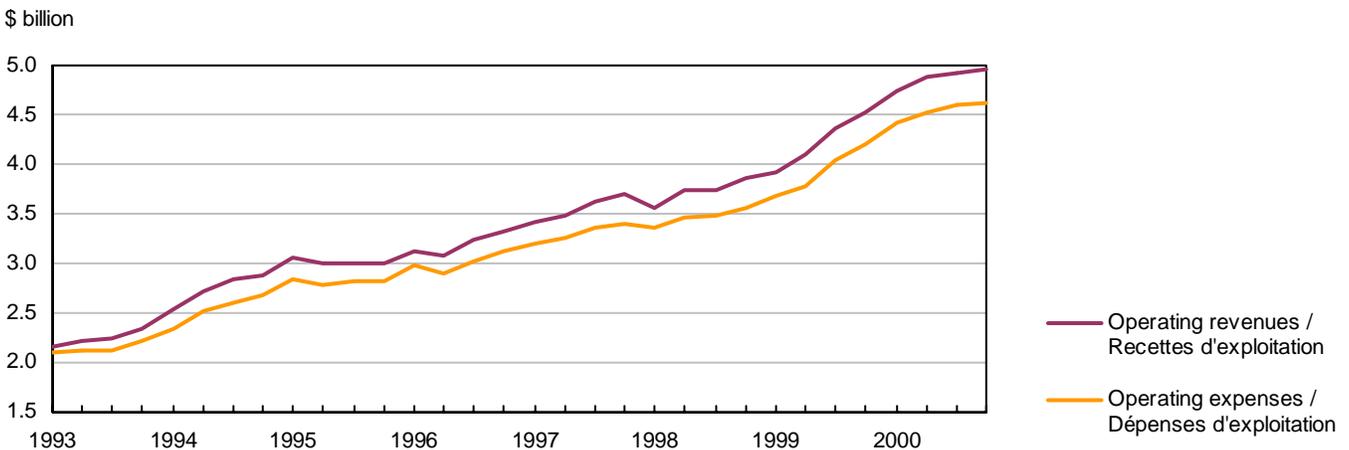
Note : Tendence selon une moyenne mobile basée sur le quatrième trimestre.

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, Cansim matrice 144.

On a year over year basis, for-hire carriers reported higher average revenue per carrier during the first six months of 2000, up 13% in the first quarter to \$1.7 million and 12% in the second quarter to \$1.8 million. Results for the second half of the year was not as immense, rising 3% in the third quarter to \$1.8 million and 1% in the fourth quarter to \$1.8 million.

Dans la comparaison d'une année à l'autre, les transporteurs pour compte d'autrui ont vu augmenter leurs recettes moyennes par transporteur au cours des six premiers mois de 2000, soit 13 % de plus au premier trimestre et 12 % au deuxième trimestre, ce qui s'est traduit par des recettes moyennes à 1,7 million de dollars et 1,8 million de dollars respectivement. Les résultats pour le deuxième semestre de l'année n'ont pas été aussi imposants, les recettes augmentant de 3 % au troisième trimestre et de 1 % au quatrième trimestre pour passer à 1,8 million de dollars dans les deux cas.

Figure 2.3
Operating Revenues and Expenses, Adjusted Series, 1993-2000



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, Cansim matrix 144.

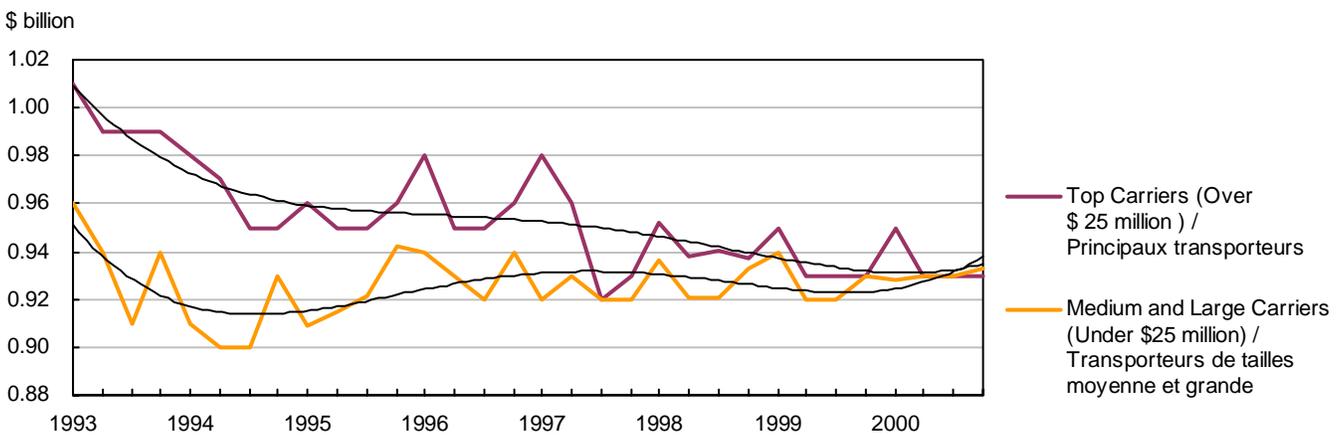
Figure 2.3
Recettes et dépenses d'exploitation, séries ajustées, 1993-2000

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, Cansim matrice 144.

Top carriers (over \$25 million in annual revenues) accounted for just over one-third of overall operating revenue and recorded an unadjusted operating ratio of 0.95 in the first quarter and 0.93 in subsequent quarters of 2000. For-hire trucking companies with annual revenues between \$12 million and \$25 million reported operating ratios of 0.93 in the first and second quarter and 0.94 in the third and fourth quarter of the year. Companies with annual revenues between \$1 million and \$12 million recorded operating ratios of 0.93 in the first and second quarter, 0.94 in the third quarter and back to 0.93 in the fourth quarter (See figure 2.4).

Les principaux transporteurs (dont les recettes annuelles sont supérieures à 25 millions de dollars) ont figuré pour un peu plus du tiers des recettes d'exploitation totales et ont affiché un ratio d'exploitation non désaisonnalisé de 0,95 au premier trimestre et de 0,93 aux trimestres suivants de 2000. Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes annuelles se situent entre 12 millions de dollars et 25 millions de dollars ont déclaré des ratios d'exploitation de 0,93 aux premier et deuxième trimestres et de 0,94 aux troisième et quatrième trimestres de l'année. Les entreprises dont les recettes annuelles se situent entre 1 million de dollars et 12 millions de dollars ont eu des ratios d'exploitation de 0,93 aux premier et deuxième trimestres, de 0,94 au troisième trimestre et de 0,93 au quatrième trimestre (voir figure 2.4).

Figure 2.4
Trends in Unadjusted Operating Ratios by Size of Carrier, 1993-2000



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, Cansim matrix 144.

Figure 2.4
Tendance des ratios d'exploitation non ajustés selon la taille du transporteur, 1993-2000

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, Cansim matrice 144.

The operating ratio of the top carriers has been improving throughout the years and has merged to the same level as for the medium and large carriers (under \$25 million in annual revenues). Every year, a number of mergers and acquisitions of motor carriers takes place, and 2000 was no exception. Large Canadian carriers merging allows the companies to focus on areas where their existing transportation business has higher growth and profit potential and where they already have a strong market niche. A significant business activity emerging in the trucking industry is the combining and streamlining of various companies' logistics operations. Supply chain integration is important because it allows smoother operations and greater efficiency while improving customer satisfaction. Companies are finding new and innovative ways to store, move and deliver products, services and information.⁷

Le ratio d'exploitation des principaux transporteurs s'est amélioré au fil des ans pour s'établir au même niveau que celui des moyens et grands transporteurs (moins de 25 millions de dollars en recettes annuelles). Tous les ans, un certain nombre de fusions et d'acquisitions de transporteurs ont lieu, et 2000 ne fait pas exception à la règle. Les fusions de grands transporteurs au Canada permettent à ces entreprises d'axer leurs efforts dans les domaines où elles peuvent accroître davantage leur chiffre d'affaires et leurs bénéfices et où elles occupent déjà une part importante de l'activité. Le regroupement et la simplification des opérations logistiques de diverses entreprises représentent une importante occasion d'affaires qui émerge actuellement dans l'industrie du camionnage. L'intégration de la chaîne d'approvisionnement joue un rôle important parce qu'elle autorise des opérations plus harmonieuses et une efficacité croissante tout en améliorant la satisfaction de la clientèle. Les entreprises trouvent des façons nouvelles et novatrices d'entreposer, de déplacer et de livrer les produits, les services et l'information⁷.

⁷ Transport Canada (2001) Transportation in Canada 2000, Annual Report. TP13198E.

⁷ Transports Canada (2001), Les transports au Canada, Rapport annuel, TP13198F.

1.3 Performance changes in local versus long-distance freight carriers

General freight carriers began the year with a first quarter 2000 operating ratio of 0.94, a one point improvement of the ratio reported for the first three months of 1999 (0.95). General freight operating ratios for the second (0.93) and fourth (0.94) quarters were unchanged from the ratios recorded one year earlier. However, the operating ratio of general freight carriers in the third quarter was 0.94, a one point deterioration of the ratio reported in 1999 (0.93). Long-distance general freight carriers, which account for approximately one-half of total for-hire carrier revenues, reported results similar to those reported in 1999. On a year over year basis, the operating ratio of general freight long-distance carriers was 0.94 for the first and third quarter of 1999, but was at 0.93 for the second and fourth quarter.

Specialized freight carriers hauling forest products, dry bulk or liquid bulk products account for just over one-third (38%) of total for-hire trucking revenues recorded in the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey. Local specialized carriers reported deteriorations in their operating ratios going from 0.89 in the first quarter to 0.90 for the second quarter and to 0.91 for the third and fourth quarters. The first quarter operating ratio for the long-distance specialized carriers remained unchanged at 0.94, but improved during the second quarter to 0.93, and improved by one point in the third quarter to 0.92. Long-distance specialized freight carriers closed out the year with a one point deterioration in their operating ratio at 0.93.

1.4 Crossborder trucking revenues continue to grow

The movements of goods within Canada, as in the past, accounted for about two-thirds of for-hire truck transportation revenues. On average, carriers reported domestic transportation revenues of about \$3.0 billion or \$1.1 million per carrier during each quarter of 2000, and two-thirds (66%) of this amount was derived from movements within provincial boundaries. International transborder activity between Canada and the United States also played a key role in the performance of these carriers, accounting for more than one-third (36%) of transportation revenues. Revenue per carrier from international movements to and from the United States and Mexico increased in 2000 with the fourth quarter average rising 19% over the level recorded in 1999.

Overall, trucking to and from the United States and Mexico has grown over time. The international movement share of total transportation revenues increased from 23% in 1993 to about one-third (36%) in 2000. Consequently, the domestic share of total transportation revenue has declined, slipping from 77% in 1993 to 64% in 2000 (See figure 2.5).

1.3 Fluctuation du rendement entre les transporteurs de marchandises locaux et de longues distances

Les transporteurs de marchandises générales ont débuté l'année avec un ratio d'exploitation de 0,94 au premier trimestre de 2000, soit un point de mieux que le ratio des trois premiers mois de 1999 (0,95). Les ratios d'exploitation des transporteurs de marchandises générales pour le deuxième (0,93) et le quatrième (0,94) trimestres n'ont pas bougé par rapport aux ratios réalisés un an plus tôt. Toutefois, le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales s'est établi à 0,94 au troisième trimestre, un point de moins que le ratio déclaré en 1999 (0,93). Les transporteurs de marchandises générales sur longues distances, qui représentent environ la moitié du total des recettes des transporteurs pour compte d'autrui, ont affiché des résultats semblables à ceux de 1999. Dans la comparaison d'une année à l'autre, le ratio d'exploitation des transporteurs de marchandises générales de longues distances s'est établi à 0,94 pour le premier et le troisième trimestres de 1999, mais s'est fixé à 0,93 pour les deuxième et quatrième trimestres.

Les transporteurs de marchandises spécialisées qui ont transporté des produits forestiers et des produits en vrac secs ou en vrac liquides représentent un peu plus d'un tiers (38 %) de l'ensemble des recettes pour camionnage pour compte d'autrui relevées dans l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises. Les transporteurs locaux de marchandises spécialisées ont indiqué une détérioration de leur ratio d'exploitation, qui est passé de 0,89 au premier trimestre à 0,90 au deuxième trimestre, et à 0,91 pour le troisième et le quatrième trimestres. Le ratio d'exploitation des transporteurs spécialisés de longues distances est demeuré inchangé à 0,94 au premier trimestre, mais il s'est amélioré au deuxième trimestre pour se fixer à 0,93 avant de monter encore d'un point (0,92) au troisième trimestre. Les transporteurs de marchandises spécialisées de longues distances ont terminé l'année avec une détérioration de un point de leur ratio d'exploitation, à 0,93.

1.4 Les recettes du camionnage transfrontalier continuent d'augmenter

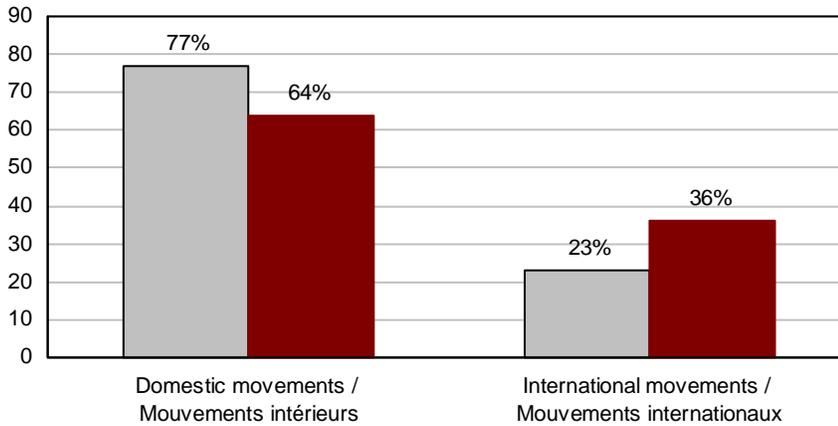
Les mouvements des marchandises à l'intérieur du Canada représentent, comme par le passé, environ les deux tiers des recettes du transport par camion pour compte d'autrui. En moyenne, les transporteurs ont déclaré, pour le transport intérieur, des recettes de l'ordre d'environ 3,0 milliards de dollars, ou 1,1 million de dollars par transporteur au cours de chacun des trimestres de 2000, et deux tiers (66 %) de ce montant sont liés au transport à l'intérieur des limites provinciales. L'activité transfrontalière entre le Canada et les États-Unis a également joué un rôle clé dans les résultats de ces transporteurs, intervenant pour plus d'un tiers (36 %) des recettes du transport. Les recettes par transporteur au titre des mouvements internationaux à destination et en provenance des États-Unis et du Mexique ont augmenté en 2000, la moyenne du quatrième trimestre progressant de 19 % par rapport au niveau constaté en 1999.

Dans l'ensemble, le transport par camion à destination et en provenance des États-Unis et du Mexique a crû avec le temps. La part des mouvements internationaux dans les recettes totales du transport est passée de 23 % en 1993 à environ un tiers (36 %) en 2000. Pour cette raison, la part intérieure des recettes totales du transport a fléchi, glissant de 77 % en 1993 à 64 % en 2000 (voir figure 2.5).

Figure 2.5

Domestic and International Movement Share of Transportation Revenue, 1993 and 2000

%



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey.

Figure 2.5

La part des mouvement intérieurs et internationaux des recettes tirées du transport, 1993 et 2000

Based on quarterly average / Selon une moyenne trimestrielle

□ 1993
■ 2000

Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises.

1.5 Carriers incurred higher fuel expenses

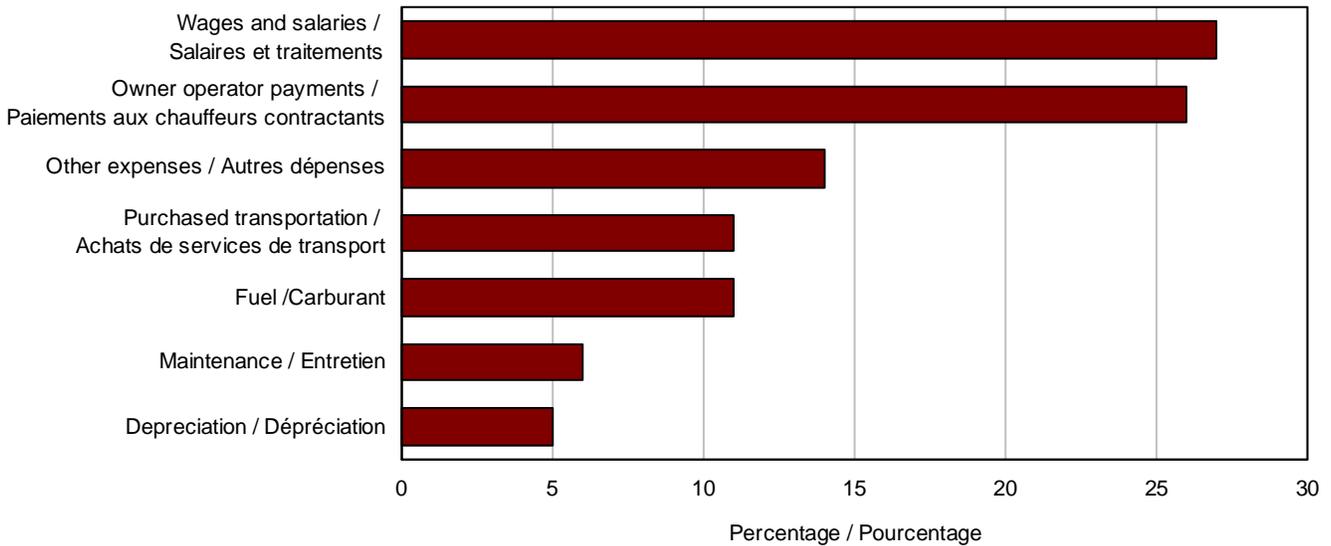
Wages and salaries as well as payments for owner operators continued to be the leading expense categories in most segments surveyed. For-hire carriers spent a substantial share of their operating budgets on wages and salaries (including employee benefits) (27%), owner operator payments (26%), miscellaneous expenses (14%), purchases of transportation services (11%) and fuel (11%). Maintenance (6%) and depreciation (5%) accounted for a relatively smaller share of costs (See figure 2.6).

1.5 Les transporteurs ont dépensé davantage en carburant

Les salaires ainsi que les versements aux chauffeurs contractants sont demeurés les principales catégories de dépenses dans la plupart des segments observés. Les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré une part considérable de leur budget d'exploitation aux salaires (y compris les avantages sociaux) (27 %), aux paiements aux chauffeurs contractants (26 %), aux dépenses diverses (14 %), aux achats de services de transport (11 %) et au carburant (11 %). L'entretien (6 %) et la dépréciation (5 %) ont représenté une part relativement moindre des coûts (voir figure 2.6).

Figure 2.6

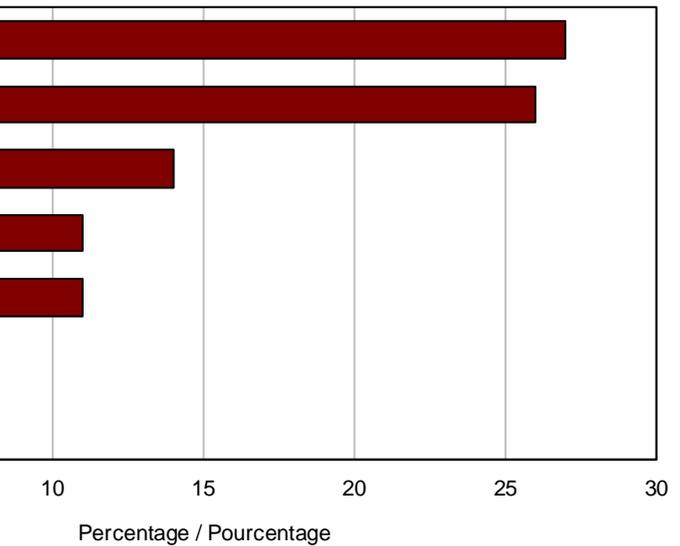
Percent Distribution of Operating Expenses, All Carriers, 2000



Source: Quarterly Motor Carrier of Freight survey, 2000.

Figure 2.6

Répartition des dépenses d'exploitation en pourcentage, tous les transporteurs, 2000



Source : Enquête trimestrielle des transporteurs routiers de marchandises, 2000.

Fuel was the most volatile expense item for carriers in 2000 as rising crude oil prices gave way to higher diesel fuel prices and increased fuel expenses among for-hire carriers surveyed. On a per carrier basis, double-digit year over year increases in fuel expenses were recorded in the first (50%), second (51%), third (18%), and fourth (22%) quarters, surpassing all levels recorded in the previous three years. Much of the large increases in fuel expenses may be tied to rising diesel fuel prices in most parts of Canada (See figure 2.7). By the close of 2000, both national diesel fuel prices (excluding taxes and transportation) as well as the average monthly retail price for diesel fuel in larger cities such as Toronto, Montreal, Calgary, Vancouver and Ottawa reached or surpassed levels recorded during the mid-1990s.

Le carburant a été le poste de dépenses le plus instable pour les transporteurs en 2000, la hausse des prix du pétrole brut ayant donné lieu à une augmentation des prix du carburant diesel et un accroissement des dépenses en carburant chez les transporteurs pour compte d'autrui qui ont participé à l'enquête. Par transporteur, d'une année à l'autre, les dépenses en carburant ont affiché des augmentations à deux chiffres dans tous les trimestres soit respectivement, 50 %; 51 %; 18 %; 22 % trimestres, dépassant tous les niveaux enregistrés dans les trois années précédentes. Une bonne part des fortes augmentations des dépenses en carburant peut être liée à l'accroissement des prix du carburant diesel dans la plupart des régions du Canada (voir figure 2.7). À la fin de 2000, les prix nationaux du carburant diesel (sans les taxes et le transport) ainsi que le prix de détail mensuel moyen du carburant diesel dans les grandes villes comme Toronto, Montréal, Calgary, Vancouver et Ottawa ont atteint ou dépassé les niveaux observés au milieu des années 90.

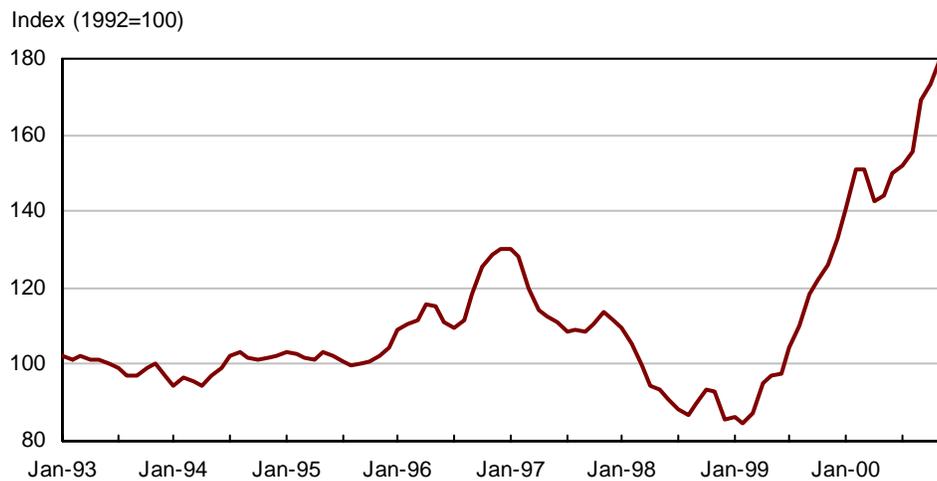
Road diesel fuel price increases started in the third quarter of 1999 and continued until the second quarter of 2000. Prices stayed at these high levels throughout the rest of 2000. In 2000, Canadian fuel costs are more than 65% higher than in June of 1999, the impact to the industry is significant. After absorbing the fuel price increases for a few months, a majority of Canadian carriers reluctantly implemented fuel surcharges. The fuel surcharge for LTL carriers ranged between 2.8 cents per liter and 5.6 cents per liter while for TL carriers, it ranged between 6.5 cents per liter and 13.1 cents per liter in 2000.⁸

⁸ <http://www.fca-natc.org/>

L'augmentation des prix du carburant diesel routier a commencé au troisième trimestre de 1999 et s'est poursuivie jusqu'au deuxième trimestre de 2000. Les prix sont demeurés à ces hauts niveaux pendant le reste de 2000. En 2000, les coûts du carburant au Canada sont de 65 % supérieurs à ce qu'ils étaient en juin 1999, son incidence sur l'industrie est importante. Après avoir absorbé pendant quelques mois les hausses de prix du carburant, une majorité de transporteurs au Canada ont commencé, à contrecœur, à appliquer une surtaxe pour le carburant. Cette surtaxe chez les transporteurs de charges partielles a varié entre 2,8 cents et 5,6 cents le litre, tandis qu'elle s'est échelonnée de 6,5 cents à 13,1 cents le litre chez les transporteurs de charges complètes en 2000⁸.

⁸ <http://www.fca-natc.org/>

Figure 2.7
Diesel Fuel Price Index (Excluding taxes and transportation) - Monthly 1993-2000



Source: Statistics Canada Cansim matrix 1876 Diesel Fuel Price Index, Canada, Industrial Product Price Index.

Figure 2.7
Indice des prix du carburant diesel (Excluant les taxes et le transport) - Mensuel 1993-2000

Source : Statistique Canada sur Cansim matrice 1876 L'indice des prix du carburant diesel, L'indice des prix des produits industriels du Canada.

ELECTRONIC PUBLICATIONS AVAILABLE AT | **PUBLICATIONS ÉLECTRONIQUES DISPONIBLES À**
www.statcan.ca



Table 2.1

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Summary Statistics by Quarter, 2000 - Canada**

Tableau 2.1

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
statistiques sommaires selon le trimestre, 2000 - Canada**

	Quarter - Trimestre			
	I	II	III	IV
	Number - Nombre			
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	718	710	726	734
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	2,690	2,631	2,705	2,706
	\$'000,000			
Revenues and Expenses				
General Freight : Truckload - Fret général : charge complète	1,944.6	1,970.4	2,008.0	1,979.9
General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle	815.0	901.6	920.0	989.1
Dry Bulk - Produits secs en vrac	236.4	195.1	233.3	204.2
Liquid Bulk - Liquides en vrac	391.0	423.3	421.8	385.1
Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers	120.0	162.7	228.4	156.0
Forest Products - Produits forestiers	222.2	167.0	220.1	210.9
Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹	733.4	798.7	764.8	828.3
Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport	46.4	35.4	36.0	50.4
Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport	4,509.0	4,654.2	4,832.5	4,803.9
Other Revenues - Autres Recettes	161.0	176.4	165.2	166.9
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	4,670.1	4,830.6	4,997.7	4,970.7
Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²	1,120.8	1,214.2	1,262.9	1,266.1
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	490.4	494.9	494.6	556.3
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et de garage	267.9	295.6	284.4	291.7
Owner-Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants	1,183.4	1,153.5	1,220.5	1,146.9
Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³	504.7	514.5	529.6	526.2
Depreciation - Dépréciation	199.1	203.7	209.4	211.5
Other Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴	599.8	612.3	638.4	637.6
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	4,366.1	4,488.7	4,639.7	4,636.4
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.93	0.93	0.93	0.93
	Number - Nombre			
Employment - Emploi				
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	57,329	63,473	64,266	65,261
Owner Operators - Chauffeurs contractants	40,293	38,575	36,788	34,648
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	97,621	102,047	101,054	99,909
Company Employess - Employés de la compagnie	103,758	108,181	110,138	110,872
Power Units - Véhicules Motorisés				
Number of Trucks - Nombre de camions	8,399	12,476	12,119	9,086
Number of Road Tractors - Nombre de tracteurs routiers	52,201	54,131	55,055	55,076

¹ Other includes heavy machinery, etc. - Autres comprend la machinerie lourde, etc.

² Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

³ Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. - 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.

⁴ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Table 2.2

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: Summary Statistics by Region, 2000**

Tableau 2.2

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
sommaire statistique selon la région, 2000**

Quarter - Trimestre	Atlantic Region				Québec				Ontario			
	Région de l'Atlantique											
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
	Number - Nombre											
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	115	124	128	133	129	127	127	123	165	160	169	172
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	183	189	192	199	598	599	621	594	929	925	977	970
	\$'000,000											
General Freight : Truckload - Fret général : charge complète	156.4	159.9	154.0	159.2	400.5	386.1	359.5	356.7	973.4	992.7	1,072.8	1,047.6
General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle	98.8	103.5	110.7	111.9	107.0	116.7	147.1	144.5	400.9	445.3	419.6	489.8
Dry Bulk - Produits secs en vrac	3.2	5.2	8.4	6.4	53.9	44.2	52.5	50.2	99.8	97.7	107.9	83.5
Liquid Bulk - Liquides en vrac	5.7	10.7	10.2	9.3	62.7	79.9	81.9	74.3	147.4	155.2	134.4	123.9
Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers	7.2	10.8	15.3	9.9	19.7	25.6	40.4	23.0	47.3	73.1	95.2	66.5
Forest Products - Produits forestiers	22.5	17.3	23.9	26.5	56.4	40.9	83.9	58.4	22.9	29.1	21.7	28.3
Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹	66.1	64.9	64.8	63.9	120.2	95.3	121.9	106.4	204.7	291.4	272.6	300.6
Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport	1.7	0.7	1.8	1.6	12.3	7.1	9.0	2.5	21.2	11.8	18.0	37.9
Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport	361.6	373.0	389.2	388.8	832.7	795.8	896.1	815.9	1,917.6	2,096.2	2,142.3	2,178.2
Other Revenues - Autres Recettes	6.4	5.5	2.8	2.7	27.7	44.5	44.5	36.7	65.1	73.4	72.0	86.7
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	368.0	378.5	391.9	391.5	860.4	840.3	940.6	852.7	1,982.6	2,169.7	2,214.3	2,264.9
Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²	73.5	74.8	77.0	80.9	216.4	224.9	237.6	229.6	500.6	561.6	581.6	597.7
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	34.5	32.7	29.5	33.3	121.8	116.2	121.2	127.0	196.4	203.0	202.5	233.2
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et de garage	17.2	17.6	17.0	16.4	56.4	67.5	66.9	61.0	105.2	118.0	113.2	121.2
Owner-Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants	118.3	122.5	126.4	111.5	150.3	131.9	170.6	146.8	497.9	511.6	559.8	538.0
Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³	52.8	52.9	52.4	58.5	102.5	82.8	100.0	77.7	206.5	235.0	243.9	242.3
Depreciation - Dépréciation	10.8	10.2	11.5	12.8	43.1	43.2	46.6	42.0	91.9	100.4	92.4	100.0
Other Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴	40.5	43.4	48.8	50.9	120.5	120.2	131.4	120.3	246.4	276.3	276.0	278.8
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	347.7	354.2	362.6	364.3	811.0	786.8	874.2	804.4	1,844.9	2,005.8	2,069.4	2,111.2
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.94	0.93	0.93	0.94	0.94	0.93	0.94	0.93	0.92	0.93	0.93
	Nombre - Nombre											
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	2,970	3,132	3,021	3,302	13,161	14,766	13,943	13,060	23,471	26,169	28,193	29,733
Owner Operators - Chauffeurs contractants	3,244	3,596	3,674	3,260	5,396	4,869	4,757	4,281	18,114	17,634	16,600	15,008
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	6,214	6,728	6,695	6,561	18,557	19,635	18,701	17,340	41,585	43,803	44,793	44,741

¹ Other includes heavy machinery, etc. - Autres comprend la machinerie lourde, etc.

² Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

³ Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. - 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.

⁴ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Table 2.2

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Summary Statistics by Region 2000**

Tableau 2.2

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
sommaire statistique selon la région 2000**

Prairies				British Columbia and Territories Colombie-Britannique et les Territoires				Canada				Quarter - Trimestre
I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	
Number - Nombre												
212	206	209	211	97	93	93	95	718	710	726	734	Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés
629	617	618	634	351	301	297	309	2,690	2,631	2,705	2,706	Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs
\$'000,000												
344.4	357.4	350.7	348.6	69.8	74.4	71.0	67.9	1,944.6	1,970.4	2,008.0	1,979.9	General Freight : Truckload - Fret général : charge complète
164.2	187.5	189.6	188.3	44.1	48.6	53.0	54.5	815.0	901.6	920.0	989.1	General Freight : Less than Truckload - Fret général : charge partielle
55.8	39.9	54.1	50.0	23.8	8.1	10.4	14.1	236.4	195.1	233.3	204.2	Dry Bulk - Produits secs en vrac
146.7	164.7	188.4	171.4	28.5	12.7	6.9	6.2	391.0	423.3	421.8	385.1	Liquid Bulk - Liquides en vrac
30.2	29.4	46.1	35.3	15.6	23.9	31.4	21.3	120.0	162.7	228.4	156.0	Household Goods Moving - Déménagement d'articles ménagers
55.4	18.5	12.8	24.5	65.0	61.2	77.8	73.2	222.2	167.0	220.1	210.9	Forest Products - Produits forestiers
197.9	206.9	187.1	219.2	144.6	140.2	118.4	138.2	733.4	798.7	764.8	828.3	Other Specialized Freight ¹ - Autres marchandises spécialisées ¹
7.7	15.2	5.5	6.7	3.5	0.7	1.8	1.6	46.4	35.4	36.0	50.4	Other Transportation Revenue - Autres recettes tirées du transport
1,002.3	1,019.3	1,034.2	1,044.0	394.8	369.8	370.7	377.0	4,509.0	4,654.2	4,832.5	4,803.9	Total Transportation Revenues - Total des recettes tirées du transport
43.5	40.8	35.1	32.3	18.4	12.1	10.8	8.4	161.0	176.4	165.2	166.9	Other Revenues - Autres Recettes
1,045.8	1,060.2	1,069.3	1,076.3	413.3	381.9	381.5	385.4	4,670.1	4,830.6	4,997.7	4,970.7	Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation
241.5	262.9	271.3	269.3	88.7	90.0	95.3	88.6	1,120.8	1,214.2	1,262.9	1,266.1	Salaries and Wages ² - Salaires et traitements ²
98.5	109.2	107.8	123.9	39.2	33.9	33.5	39.0	490.4	494.9	494.6	556.3	Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant
65.7	69.5	66.8	71.1	23.3	23.1	20.5	22.0	267.9	295.6	284.4	291.7	Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et de garage
302.7	282.2	267.4	249.5	114.2	105.2	96.3	101.1	1,183.4	1,153.5	1,220.5	1,146.9	Owner-Operator Expenses - Paiements pour les chauffeurs contractants
102.0	95.2	88.6	102.0	40.9	48.5	44.8	45.7	504.7	514.5	529.6	526.2	Purchased Transportation ³ - Achats de service de transport ³
36.6	39.1	45.8	45.5	16.7	10.7	13.0	11.2	199.1	203.7	209.4	211.5	Depreciation - Dépréciation
132.8	129.8	133.6	133.9	59.6	42.5	48.7	53.7	599.8	612.3	638.4	637.6	Other Expenses ⁴ - Autres dépenses ⁴
979.8	988.0	981.4	995.2	382.6	353.9	352.1	361.3	4,366.1	4,488.7	4,639.7	4,636.4	Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation
0.94	0.93	0.92	0.92	0.93	0.93	0.92	0.94	0.93	0.93	0.93	0.93	Operating Ratio - Ratio d'exploitation
Number - Nombre												
12,696	14,913	14,452	14,647	5,030	4,493	4,657	4,519	57,329	63,473	64,266	65,261	Company Drivers - Conducteurs de la compagnie
9,892	8,988	8,838	9,035	3,646	3,487	2,919	3,064	40,293	38,575	36,788	34,648	Owner Operators - Chauffeurs contractants
22,588	23,901	23,289	23,682	8,676	7,980	7,575	7,583	97,621	102,047	101,054	99,909	Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs

¹ Other includes heavy machinery, etc. - Autres comprend la machinerie lourde, etc.

² Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

³ Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. - 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.

⁴ Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.) - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Table 2.3

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers:
General and Specialized Freight by Quarter, 2000**

Tableau 2.3

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises
générales et spécialisées, par trimestre 2000**

	Quarter I - Trimestre I			Quarter II - Trimestre II		
	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total
	Number - Nombre					
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	305	413	718	304	406	710
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,192	1,498	2,690	1,173	1,458	2,631
	\$'000,000					
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	2,867.6	1,802.4	4,670.1	3,044.6	1,786.0	4,830.6
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	678.9	441.9	1,120.8	749.7	464.5	1,214.2
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	298.2	192.2	490.4	309.2	185.7	494.9
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et de garage	133.6	134.3	267.9	153.7	142.0	295.6
Owner-Operator Expenses - Dépenses pour les chauffeurs contractants	763.5	419.9	1,183.4	728.3	425.1	1,153.5
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	359.3	145.4	504.7	368.8	145.7	514.5
Depreciation - Dépréciation	110.4	88.7	199.1	120.1	83.6	203.7
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	351.7	248.1	599.8	413.0	199.3	612.3
Total Operating Expenses- Dépenses totales d'exploitation	2,695.5	1,670.5	4,366.1	2,842.8	1,645.9	4,488.7
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.93	0.93	0.93	0.92	0.93
	Number - Nombre					
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	33,251	24,078	57,329	39,003	24,470	63,473
Owner Operator - Chauffeurs contractants	27,558	12,734	40,293	24,390	14,185	38,575
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	60,809	36,812	97,621	63,393	38,654	102,047

¹ Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. - 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 Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.).

⁴ Except for financial data, the values shown are averages of the Quarterly data. - Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Table 2.3

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: General and Specialized Freight by Quarter, 2000 – Concluded

Tableau 2.3

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : marchandises générales et spécialisées selon le trimestre, 2000 – fin

	Quarter III - Trimestre III			Quarter IV - Trimestre IV		
	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total	General Freight Marchandises générales	Specialized Freight Marchandises spécialisées	Total
	Number - Nombre					
Number of Carriers Surveyed - Nombre de transporteurs enquêtés	311	415	726	309	425	734
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,224	1,482	2,705	1,211	1,494	2,706
	\$'000,000					
Total Operating Revenues - Recettes totales d'exploitation	3,061.2	1,936.4	4,997.7	3,118.8	1,851.9	4,970.7
Salaries and Wages ¹ - Salaires et traitements ¹	785.7	477.2	1,262.9	790.5	475.6	1,266.1
Fuel Expenses - Dépenses pour le carburant	303.2	191.4	494.6	342.4	214.0	556.3
Maintenance and Garage Expenses - Frais d'entretien et de garage	154.6	129.8	284.4	155.9	135.8	291.7
Owner-Operator Expenses - Dépenses pour les chauffeurs contractants	764.8	455.6	1,220.5	720.9	426.0	1,146.9
Purchased Transportation ² - Achats de service de transport ²	386.0	143.6	529.6	386.8	139.5	526.2
Depreciation - Dépréciation	116.7	92.6	209.4	126.4	85.0	211.5
Other Expenses ³ - Autres dépenses ³	359.3	279.1	638.4	394.1	243.4	637.6
Total Operating Expenses - Dépenses totales d'exploitation	2,870.3	1,769.4	4,639.7	2,917.1	1,719.2	4,636.4
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.91	0.93	0.94	0.93	0.93
	Number - Nombre					
Company Drivers - Conducteurs de la compagnie	39,234	25,032	64,266	39,981	25,280	65,261
Owner Operator - Chauffeurs contractants	24,313	12,474	36,788	22,949	11,700	34,648
Total Number of Drivers - Nombre total de conducteurs	63,547	37,506	101,054	62,930	36,979	99,909

¹ Including employee benefits. - Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent, total purchased transportation and load broker services. - 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 Includes terminal expenses and other operating expenses (insurance, administration, etc.). - Inclut les frais de terminus, de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.).

⁴ Except for financial data, the values shown are averages of the Quarterly data. - Sauf pour les données financières, les valeurs indiquées représentent une moyenne des données trimestrielles.

Table 2.4
For-hire Carriers, revenues by type of movement by quarter,
2000

Tableau 2.4
Transporteurs pour compte d'autrui, recettes selon le genre de
mouvement par trimestre, 2000

	Quarter - Trimestre			
	I	II	III	IV
	Number - Nombre			
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	718	710	726	734
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	2,690	2,631	2,705	2,706
	\$'000,000			
Operating Revenues - Recettes d'exploitation				
Domestic - Intérieur				
Intraprovincial - Intraprovinciaux	1,842.6	1,980.6	2,150.8	2,033.7
Interprovincial - Interprovinciaux	1,008.4	1,037.3	1,027.3	994.0
Total - Domestic - Trafic intérieur	2,851.0	3,017.9	3,178.1	3,027.7
International - Internationaux				
Into Canada - À destination du Canada	819.0	755.7	779.9	850.5
Out of Canada - En provenance du Canada	839.1	880.6	872.3	925.7
International - Total - Internationaux	1,658.1	1,636.3	1,652.2	1,776.2
Total - Other - Autre	0.0	0.0	2.2	0.0
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	4,509.0	4,654.2	4,832.5	4,803.9
Other Revenues - Autres recettes	161.0	176.4	165.2	166.9
Operating Revenue - Total - Recettes d'exploitation	4,670.1	4,830.6	4,997.7	4,970.7

Section 2

Annual Survey of Motor Carriers of Freight, 2000

The estimated size of the population in the 2000 survey (annual supplement Q5) was 2,831 carriers, compared to 2,523 carriers in 1999 an increase of 12.2%.

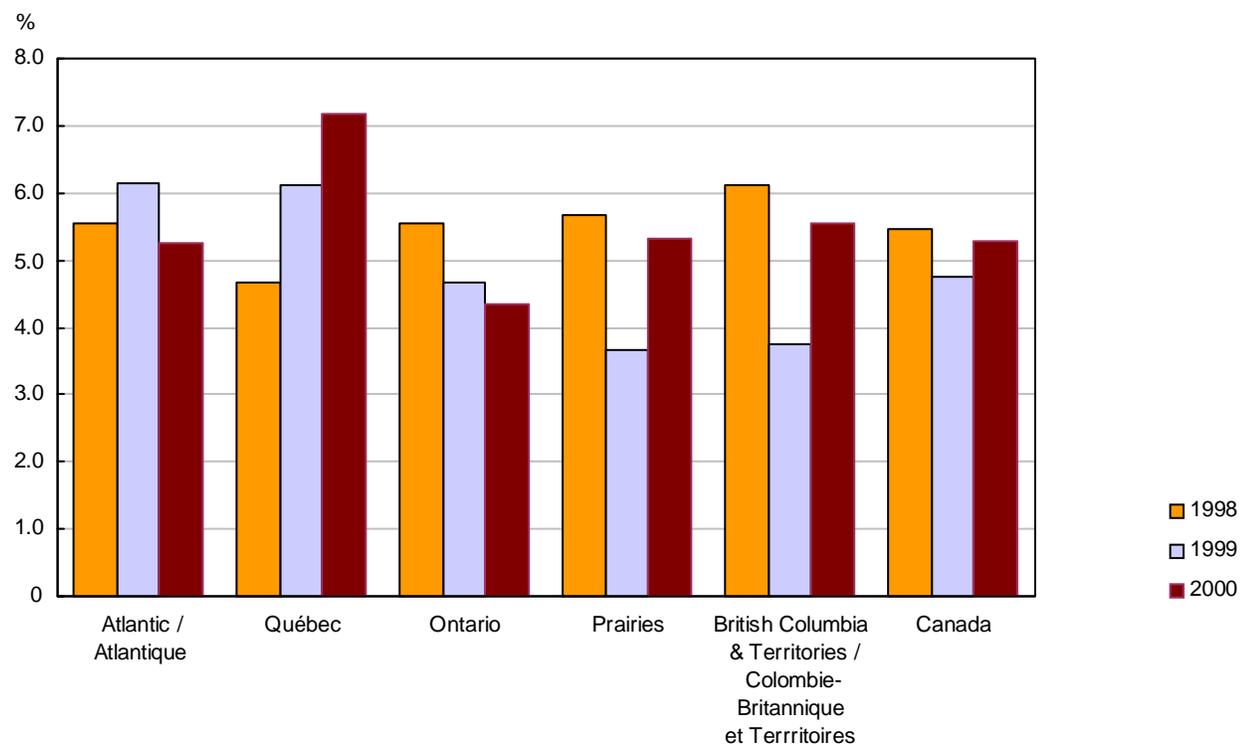
2.1 Increased profitability

Analysis of the balance sheets of Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more revealed that carriers were generally profitable in 2000. These companies generated net operating revenues of \$930 million (\$17.6 billion in total revenues and \$16.7 billion in total expenses). The operating profit margin was higher in 2000 (5.3%) than the margin posted in 1999 (4.7%) (Table 2.5).

In 2000, although the operating profit margin for carriers in Atlantic and Ontario decreased; the profit margins increased in Quebec, the Prairies and British Columbia. The greatest increase in operating profit margins were recorded among companies transporting general freight, liquid bulk and other specialized freight. Carriers of dry bulk and forest products saw their margins deteriorate in 2000 compared to the previous year (figure 2.8 and table 2.7).

By size group, the profit margin of top carriers (annual revenues of more than \$25 million) increased slightly from

Figure 2.8
Profit Margins by Region



Partie 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 2000

La taille estimée de la population dans l'enquête de 2000 (supplément annuel T5) a atteint 2 831 transporteurs comparativement à 2 523 en 1999 soit une hausse de 12,2 %.

2.1 Hausse de la rentabilité

Une analyse des bilans financiers a révélé 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 généralement été rentables en 2000. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint 930 millions de dollars (recettes totales de 17,6 milliards de dollars et dépenses totales de 16,7 milliards de dollars). La marge bénéficiaire d'exploitation a été plus haute en 2000 (5,3 %) que la marge enregistrée en 1999, soit 4,7 % (voir le tableau 2.5).

En 2000, les marges bénéficiaires d'exploitation de ce groupe de transporteurs routiers ont chuté dans les provinces de l'Atlantique et en Ontario. Les changements à la hausse ont été observés au Québec, dans la région des Prairies et en Colombie-Britannique. Selon le genre d'activité, les marges bénéficiaires affichent des hausses pour le transport de fret général, le vrac liquide et les autres marchandises spécialisées. Des baisses ont été rapportées par les entreprises de transport de produits forestiers et les produits secs en vrac en 2000 comparativement à l'année précédente (voir la figure 2.8 et le tableau 2.7).

Selon la taille, la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles) a

Figure 2.8
Marges bénéficiaires selon la région

4.9% in 1999 to 5.4% in 2000. Large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) posted lower operating profit margins in 2000 (4.1%) compared to 1999 (4.4%). Medium-sized carriers (annual revenues of between \$1 and \$2 million, of between \$2 and \$5 million, and of between \$5 and \$12 million) posted operating profit margins of 8.0%, 5.4% and 4.9% respectively in 2000. For the \$1-\$2 million group this represented an increase of 3.5 points over 1999 (Table 2.9).

2.2 Changes in short-term liquidity

In 2000, the financial performance of for-hire motor carriers of freight was reflected in improvements in a number of balance sheet items. Total assets totalled \$9.4 billion, up an average of 2.8% per carrier.

Total liabilities were \$6.3 billion in 2000, up an average of 1% per carrier from 1999. The proportion of long-term debt relative to total liabilities was up slightly in 2000 at 51.7%. Shareholders' equity reached \$3.1 billion in 2000 from \$2.7 billion in 1999.

Overall, the 2000 short-term liquidity of for-hire carriers remained unchanged from that of 1999, as the working capital ratio was fixed at 1.16. Between 1999 and 2000, the working capital ratio improved for general freight, dry bulk and other specialized trucking but declined for carriers of liquid bulk and forest products.

Grouping carriers by revenue size, there was an improvement in short-term liquidity between 1999 and 2000 for carriers with annual revenues between \$2 and \$5 million and the top carriers. Short-term liquidity was lower for carriers in the following revenue size groups: \$1 to \$2; \$5 to \$12 and \$12 to \$25 million respectively at 1.14, 1.13, 1.06. Short term liquidity improved across all regions with the exception of Ontario (see Table 2.6, 2.7, 2.9).

2.3 Long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, improved from 0.51 in 1999 to 0.52 in 2000. Carriers in all regions were very close to the Canadian average (0.52) except for British-Columbia (0.42). The long-term debt to equity ratio increased for general freight, dry bulk trucking and forests products but exposed a downward trend for liquid bulk and other specialized freight carriers. Based on the North American Industrial Classification System excluding movers, there was no significant difference for local carriers and long-distance carriers of general freight with a long-term debt to equity ratio respectively of 0.52 as compared to 0.51 (see Tables 2.5, 2.6, 2.7, 2.8).

progressé quelque peu, passant de 4,9 % en 1999 à 5,4 % en 2000. Les transporteurs de grande taille (recettes annuelles entre 12 et 25 millions de dollars) ont enregistré des marges bénéficiaires d'exploitation plus faibles en 2000 (4,1 %) qu'en 1999 (4,4 %). Les entreprises de taille moyenne (recettes annuelles entre 1 et 2 millions de dollars, entre 2 et 5 millions de dollars et entre 5 et 12 millions de dollars) ont affiché des marges de 8,0 %, 5,4 % et 4,9 % respectivement en 2000. Le groupe des 1-2 millions de dollars a été plus particulièrement favorisé par une hausse de plus de 3,5 points par rapport à 1999 (voir le tableau 2.9).

2.2 Variation de la solvabilité à court terme

En 2000, la performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui a été marquée par des améliorations dans certains postes du bilan. L'actif total en 2000 a atteint 9,4 milliards de dollars, soit une hausse moyenne par transporteur de près de 2,8 %.

Par ailleurs, le passif total s'est chiffré à 6,3 milliards de dollars en 2000, une hausse moyenne par transporteur de 1,0 % par rapport à 1999. La proportion de la dette à long terme dans le passif total est à la hausse en 2000, à 51,7 %. Enfin, la participation des actionnaires a augmenté passant de 2,7 milliards de dollars en 1999 à 3,1 milliards en 2000.

En 2000, les transporteurs pour compte d'autrui ont affiché une solvabilité à court terme similaire à celle de 1999, le ratio du fonds de roulement s'établissant à 1,16. Entre 1999 et 2000 et selon le genre d'activité le ratio du fonds de roulement a progressé dans le transport du fret général, les produits sec en vrac et les autres marchandises spécialisées, mais il s'est retrouvé en baisse pour le transport de vrac liquide et les produits forestiers.

De même, selon la tailles des entreprises, la solvabilité à court terme s'est amélioré de 1999 à 2000 chez les transporteurs ayant des recettes annuelles entre 2 et 5 millions de dollars et les principaux transporteurs. La solvabilité à court terme était à la baisse pour les transporteurs ayant des recettes entre 1 et 2 millions de dollars; entre 5 et 12 millions de dollars et le groupe des 12-25 millions de dollars, respectivement à 1,14, 1,13 et 1,06. La solvabilité à court terme a également été en hausse dans toutes les régions, à l'exception de l'Ontario (voir les tableaux 2.6, 2.7 et 2.9).

2.3 Solvabilité à long terme

La solvabilité à long terme, mesurée par le ratio dette à long terme sur l'avoir des actionnaires a augmenté par rapport à 1999, passant de 0,51 à 0,52 en 2000. Les transporteurs de toutes les régions affichaient toujours un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires près de la moyenne canadienne (0,52), sauf en Colombie-Britannique (0,42). Le ratio a augmenté pour le transport de fret général, des produits secs en vrac et les produits forestiers mais il a chuté dans le transport des produits liquides en vrac et les autres marchandises spécialisées. Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (les transporteurs d'articles ménagers non compris), les transporteurs routiers locaux de marchandises générales, ne se démarquaient pas des transporteurs de longues distances avec un ratio dette à long terme - avoir de 0,52 contre 0,51 respectivement (voir les tableaux 2.5, 2.6, 2.7 et 2.8).

2.4 Financial leverage again positive

In 2000, the return on equity of 17.8% (as compared to 16.8% in 1999) keeps a positive gap on the return on capital employed (14.8%). This means that, in 2000, for-hire trucking companies posted, for a 4th consecutive year, a higher return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, producing more cash flow for financing company operations. Geographically, return on equity exceeded return on capital employed in all regions during 2000 except in British-Columbia. By type of activity, financial leverage strengthened in all industries. By company size, financial leverage was comparable to 1999 in most groups except for the \$1-\$2 million in revenues whose return on equity improved to 13.8% and return on capital employed reached 14.6%. (see Table 2.5, 2.6, 2.9).

2.5 Trends for leased equipment

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 2000 survey results, the quantity of equipment in service totalled 160,000 units, i.e. an average of 57 per carrier. Owned equipment decreased from 129,000 in 1999 to 128,000 overall in 2000, led by Ontario region with a decrease of 8%.

The proportion of leased equipment in service (semi-trailers and other equipment) was established at 20% overall. Leased units in service increased three percentage points between 1999 and 2000 to 32,000 units. Leased units in service by type of activity (semi-trailers and other equipment), represented 23% for general freight carriers and 15% for specialized freight carriers. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and non-controlled semi-trailers and low beds) to overall categories of both leased and owned equipment was 15% for general freight carriers and 5% for specialized freight carriers (see Table 2.11).

2.4 Effet de levier encore une fois positif

En 2000, à 17,8 % (comparativement à 16,8 % en 1999), le rendement de l'avoir conserve un écart positif sur le rendement des capitaux utilisés (14,8 %). Cela signifie qu'en 2000, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré un rendement sur l'avoir supérieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés, ce qui leur a donné, pour une quatrième année consécutive plus de marge de manœuvre pour le financement de leurs activités. Sur le plan régional, en 2000 le rendement sur l'avoir a été plus élevé que le rendement des capitaux dans toutes les régions sauf en Colombie-Britannique. Selon le type d'activité, l'effet de levier a été favorable dans l'ensemble des industries. Selon la taille des entreprises le rendement de l'avoir était comparable à celui de 1999 chez la plupart des transporteurs, à l'exception du groupe des 1-2 millions de dollars où le rendement de l'avoir s'est amélioré passant à 13,8 % et le retour sur les capitaux employés a atteint 14,6 % (voir les tableaux 2.5, 2.6 et 2.9).

2.5 Tendances pour l'équipement loué

L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui permet également de recueillir des renseignements sur le matériel en service. Selon les résultats de l'enquête de 2000, la quantité de matériel en service totalisait 160 000 unités, soit une moyenne de 57 par transporteur. Le matériel possédé est passé de 129 000 en 1999 à 128 000 unités en 2000, l'Ontario affichant la plus forte baisse (8 %) pour l'équipement possédé (voir le tableau 2.10).

Bien que la proportion du matériel en service loué (semi-remorques et autre matériel) sur le total du matériel en service s'est établie à près de 20 %, l'équipement loué était en hausse de 3 points entre 1999 et 2000 à quelques 32,000 unités. Selon le genre d'activité, les données montrent pour les transporteurs de marchandises générales que les unités en service louées (semi-remorques et autre matériel) représentaient 23 % de la flotte et 15 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées. La proportion de semi-remorques louées (semi-remorques thermiques, non thermiques et surbaissées) sur l'ensemble de la flotte possédé et loué était de 15 % pour les transporteurs de marchandises générales et de 5 % pour les transporteurs de marchandises spécialisées (voir le tableau 2.11).

Table 2.5

**Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers,
Summary of Financial Statistics, 1996-2000**

Tableau 2.5

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques
financières, 1996-2000**

	1996	1997	1998	1999	2000
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	618	791	757	731	765
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	2,197	2,349	2,375	2,523	2,831
Balance Sheet – Bilan			000,000		
Current Assets - Actifs à court terme	2,409.5	2,804.9	2,699.1	3,061.1	3,548.5
Current Liabilities - Passifs à court terme	2,255.0	2,420.0	2,564.9	2,649.9	3,046.2
Working Capital - Fonds de roulement	154.5	384.8	134.1	411.2	502.3
Long-Term Assets - Actifs à long terme	3,822.9	4,220.5	4,616.4	5,070.2	5,826.5
Net Assets - Actif net	3,977.4	4,605.3	4,750.6	5,481.4	6,328.8
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	2,106.5	2,253.9	2,345.8	2,795.2	3,262.2
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	1,870.9	2,351.4	2,404.7	2,686.2	3,066.0
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	3,977.4	4,605.3	4,750.6	5,481.4	6,328.2
Income Statement – État des revenus et dépenses			000,000		
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	13,102.6	14,271.2	14,888.1	16,180.7	17,601.9
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	12,682.1	13,587.2	14,074.9	15,413.9	16,672.0
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	420.5	684.0	813.2	766.8	929.9
Other Revenues - Autres recettes	260.0	380.1	234.7	346.4	555.8
Other Expenses - Autres dépenses	385.8	449.3	377.7	491.9	734.1
Net Other Income - Autres recettes nettes	-125.8	-69.2	-142.9	-145.5	-183.2
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	294.7	614.8	670.2	621.3	746.6
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	85.7	154.0	193.6	170.3	201.5
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	209.0	460.7	476.6	451.0	545.2
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	10.3	7.2	14.0	12.8	21.8
Net Profit - Recettes nettes	198.7	453.5	462.6	438.2	523.4
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability – Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	3.21%	4.79%	5.46%	4.74%	5.28%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.97	0.95	0.95	0.95	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	3.35%	6.56%	6.51%	5.55%	5.82%
Leverage – Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	11.17%	19.59%	19.82%	16.79%	17.78%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	11.56%	16.49%	17.07%	14.23%	14.84%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	2.78	5.25	5.76	4.91	4.88
Solvency – Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.069	1.160	1.050	1.160	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.530	0.490	0.490	0.510	0.520

Table 2.6

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers, Financial Statistics by Region, 2000

Tableau 2.6

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par région, 2000

	Canada	Atlantic Region Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia and Territories Colombie-Britannique et Territoires
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	765	140	130	174	213	108
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	2,831	198	614	1,021	661	336
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000					
Current Assets - Actifs à court terme	3,548.5	255.6	683.7	1,353.3	944.2	311.6
Current Liabilities - Passifs à court terme	3,046.2	194.6	641.2	1,222.5	734.8	253.1
Working Capital - Fonds de roulement	502.3	61.0	42.6	130.8	209.5	58.5
Long-Term Assets - Actifs à long terme	5,826.5	317.5	1,392.7	2,442.6	1,251.1	422.6
Net Assets - Actif net	6,328.8	378.5	1,435.3	2,573.4	1,460.6	481.1
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	3,262.2	191.1	777.1	1,315.3	773.6	205.1
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	3,066.0	187.4	658.2	1,258.1	686.9	275.4
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	6,328.2	378.5	1,435.3	2,573.4	1,460.6	480.4
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000					
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	17,601.9	1,444.5	3,215.8	7,503.3	3,876.2	1,562.0
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	16,672.0	1,368.5	2,985.4	7,177.7	3,670.2	1,470.2
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	929.9	76.0	230.4	325.7	206.0	91.8
Other Revenues - Autres recettes	555.8	25.8	274.9	129.5	88.8	36.7
Other Expenses - Autres dépenses	734.1	37.2	338.9	197.9	105.6	54.5
Net Other Income - Autres recettes nettes	-183.2	-16.4	-63.9	-68.3	-16.8	-17.9
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	746.6	59.7	166.5	257.3	189.2	73.9
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	201.5	24.2	42.9	63.1	42.1	29.2
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	545.2	35.5	123.6	194.2	147.2	44.7
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	21.8	1.0	0.5	13.2	6.4	0.8
Net Profit - Recettes nettes	523.4	34.5	123.1	181.0	140.8	43.9
Financial Ratios - Ratios financiers						
Profitability - Rentabilité						
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.28%	5.26%	7.17%	4.34%	5.31%	5.88%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.95	0.93	0.96	0.95	0.94
Return on Assets - Rendement de l'actif	5.82%	6.19%	5.95%	5.12%	6.70%	6.09%
Leverage - Levier financier						
Return on Equity - Rendement de l'avoir	17.78%	18.92%	18.78%	15.43%	21.42%	16.23%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	14.84%	18.14%	14.29%	13.76%	15.20%	18.54%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.88	7.65	5.32	3.66	6.77	5.89
Solvency - Solvabilité						
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.160	1.310	1.070	1.110	1.290	1.230
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.520	0.500	0.540	0.510	0.530	0.430

Table 2.7

For-hire Carriers, Summary Statistics by Type of Activity, 2000

Tableau 2.7

Transporteurs routiers pour compte d'autrui, statistiques sommaires selon le genre d'activité, 2000

	General Freight	Movers	Liquid Bulk	Dry Bulk	Forest Products	Other Specialized Freight	All Industries
	Marchandises générales	Déménageurs	Liquides en vrac	Produits secs en vrac	Produits forestiers	Autres marchandises spécialisées	Toutes les Industries
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	364	76	80	67	55	123	765
Estimated Total Number of Carriers - Estimation du nombre total de transporteurs	1,394	207	298	210	269	453	2,831
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000						
Current Assets - Actifs à court terme	2,197.5	89.9	380.7	182.7	153.2	544.5	3,548.5
Current Liabilities - Passifs à court terme	1,927.5	78.1	329.3	158.4	128.8	424.0	3,046.2
Working Capital - Fonds de roulement	269.9	11.8	51.4	24.3	24.4	120.5	502.3
Long-Term Assets - Actifs à long terme	3,164.8	142.4	600.7	509.8	335.9	1,073.0	5,826.5
Net Assets - Actif net	3,434.7	154.2	652.1	534.1	360.3	1,193.4	6,328.8
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	1,866.5	76.2	332.5	281.0	151.5	554.5	3,262.2
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	1,568.2	78.0	319.0	253.2	208.7	638.9	3,066.0
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	3,434.7	154.2	651.5	534.1	360.3	1,193.4	6,328.2
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000						
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	11,260.2	515.4	1,308.5	907.3	804.0	2,806.5	17,601.9
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	10,668.9	484.7	1,239.5	864.2	760.5	2,654.3	16,672.0
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	591.2	30.7	69.0	43.2	43.5	152.2	929.9
Other Revenues - Autres recettes	348.4	14.9	7.1	55.2	33.5	96.8	555.8
Other Expenses - Autres dépenses	503.0	26.3	22.6	50.9	29.6	101.6	734.1
Net Other Income - Autres recettes nettes	-154.7	-11.5	-15.5	4.3	3.9	-9.8	-183.2
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	436.5	19.3	53.5	47.4	47.5	142.4	746.6
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	138.2	3.8	9.4	11.4	11.6	27.0	201.5
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	298.3	15.5	44.1	36.0	35.9	115.4	545.2
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	0.5	1.7	8.2	0.2	10.4	0.9	21.8
Net Profit - Recettes nettes	297.8	13.8	35.9	35.8	25.5	114.5	523.4
Financial Ratios – Ratios financiers							
Profitability – Rentabilité							
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.25%	5.97%	5.27%	4.76%	5.42%	5.42%	5.28%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.95	0.94	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	5.56%	6.66%	4.50%	5.20%	7.34%	7.13%	5.82%
Leverage - Levier financier							
Return on Equity - Rendement de l'avoir	19.02%	19.81%	13.83%	14.22%	17.19%	18.06%	17.78%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	16.31%	16.65%	9.76%	12.13%	15.18%	14.24%	14.84%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.53	4.03	6.31	3.73	7.58	6.16	4.88
Solvency - Solvabilité							
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.140	1.150	1.160	1.150	1.190	1.280	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.540	0.490	0.510	0.530	0.420	0.460	0.520

Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers,
Summary of Financial Statistics, by Local and Long
Distance, 2000

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui, sommaire des statistiques
financières, selon le camionnage local et sur de longues distances,
2000

	General Freight		Specialized Freight		Total excluding Movers		Movers	Total
	Marchandises générales		Marchandises spécialisées		Total excluant les déménageurs		Déménageurs	
	Local	Long Distance Longue Distance	Local	Long Distance Longue Distance	Local	Long Distance Longue Distance		
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	121	243	100	225	221	468	76	765
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	424	970	524	706	948	1,676	207	2,831
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000							
Current Assets - Actifs à court terme	439.3	1,758.1	283.6	977.6	722.9	2,735.7	89.9	3,548.5
Current Liabilities - Passifs à court terme	308.3	1,619.2	272.0	768.5	580.3	2,387.8	78.1	3,046.2
Working Capital - Fonds de roulement	131.0	138.9	11.6	209.0	142.6	347.9	11.8	502.3
Long-Term Assets - Actifs à long terme	504.2	2,660.6	612.3	1,907.1	1,116.5	4,567.7	142.4	5,826.5
Net Assets - Actif net	635.2	2,799.5	623.9	2,116.1	1,259.1	4,915.6	154.2	6,328.8
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	359.6	1,506.9	296.7	1,022.9	656.2	2,529.8	76.2	3,262.2
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	275.6	1,292.6	327.2	1,092.5	602.9	2,385.1	78.0	3,066.0
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	635.2	2,799.5	623.9	2,115.4	1,259.1	4,914.9	154.2	6,328.2
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000							
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	1,754.1	9,506.1	1,439.7	4,386.7	3,193.8	13,892.7	515.4	17,601.9
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	1,656.2	9,012.8	1,363.2	4,155.2	3,019.4	13,168.0	484.7	16,672.0
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	97.9	493.3	76.5	231.4	174.4	724.7	30.7	929.9
Other Revenues - Autres recettes	63.6	284.7	29.0	163.5	92.6	448.3	14.9	555.8
Other Expenses - Autres dépenses	84.6	418.4	31.8	172.8	116.5	591.3	26.3	734.1
Net Other Income - Autres recettes nettes	-21.0	-133.7	-2.8	-14.3	-23.8	-148.0	-11.5	-183.2
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	76.9	359.6	73.6	217.2	150.6	576.8	19.3	746.6
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	26.0	112.2	17.2	42.2	43.3	154.4	3.8	201.5
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	50.9	247.4	56.4	175.0	107.3	422.4	15.5	545.2
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	0.1	0.4	16.0	3.7	16.0	4.1	1.7	21.8
Net Profit - Recettes nettes	50.8	247.0	40.5	171.3	91.3	418.3	13.8	523.4
Financial Ratios – Ratios financiers								
Profitability – Rentabilité								
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	5.58%	5.19%	5.31%	5.28%	5.46%	5.22%	5.97%	5.28%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.94	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.94	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	5.40%	5.60%	6.30%	6.07%	5.83%	5.78%	6.66%	5.82%
Leverage - Levier financier								
Return on Equity - Rendement de l'avoir	18.47%	19.14%	17.24%	16.02%	17.80%	17.71%	19.81%	17.78%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	16.18%	16.34%	13.80%	12.62%	15.00%	14.74%	16.65%	14.84%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	3.97	4.68	6.91	5.36	4.93	4.91	4.03	4.88
Solvency - Solvabilité								
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.420	1.090	1.040	1.270	1.250	1.150	1.150	1.160
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.570	0.540	0.480	0.480	0.520	0.510	0.490	0.520

Table 2.9

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers:
Financial Statistics by Revenue Size, 2000

Tableau 2.9

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises,
transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la
taille des recettes, 2000

	> \$1M to à < \$2M	> \$2M to à < \$5M	> \$5M to à < \$12M	\$12M to à < \$25	> \$25M
Number of Carriers in Sample - Nombre de transporteurs dans l'échantillon	231	218	137	101	78
Estimated Number of Carriers - Nombre estimatif de transporteurs	1,135	1,011	431	176	78
Balance Sheet – Bilan	\$'000,000				
Current Assets - Actifs à court terme	351.7	661.2	594.5	602.4	1,338.7
Current Liabilities - Passifs à court terme	309.1	512.1	525.9	568.9	1,130.2
Working Capital - Fonds de roulement	42.6	149.1	68.7	33.5	208.5
Long-Term Assets - Actifs à long terme	747.9	1,089.9	1,102.8	952.8	1,933.2
Net Assets - Actif net	790.4	1,239.0	1,171.4	986.2	2,141.7
Long-Term Liabilities - Passifs à long terme	381.3	586.4	621.4	548.6	1,124.6
Owner(s) Equity - Avoir des actionnaires	408.5	652.6	550.1	437.7	1,017.1
Long-Term Capital Employed - Capitaux employés à long terme	789.8	1,239.0	1,171.4	986.2	2,141.7
Income Statement – État des revenus et dépenses	\$'000,000				
Operating Revenues - Recettes d'exploitation	1,562.5	3,185.1	3,196.8	3,376.5	6,280.9
Operating Expenses - Dépenses d'exploitation	1,438.2	3,011.8	3,039.5	3,238.3	5,944.2
Net Operating Income - Recettes nettes d'exploitation	124.3	173.3	157.3	138.2	336.7
Other Revenues - Autres recettes	102.7	284.1	53.4	30.4	85.1
Other Expenses - Autres dépenses	132.9	282.0	82.9	83.3	152.9
Net Other Income - Autres recettes nettes	-35.1	2.1	-29.5	-52.9	-67.8
Net Income before Taxes - Recettes nettes avant impôt	89.2	175.4	127.8	85.3	268.9
Provisions for Income Taxes - Provisions pour impôt sur le revenu	33.0	32.9	39.7	14.3	81.5
Net Income before Extraordinary Items - Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires	56.2	142.5	88.2	71.0	187.4
Extraordinary Items - Gains / pertes extraordinaires	10.7	9.4	0.0	0.0	1.7
Net Profit - Recettes nettes	45.5	133.1	88.1	70.9	185.7
Financial Ratios – Ratios financiers					
Profitability – Rentabilité					
Operating Profit Margin - Marge bénéficiaire d'exploitation	7.96%	5.44%	4.92%	4.09%	5.36%
Operating Ratio - Ratio d'exploitation	0.92	0.95	0.95	0.96	0.95
Return on Assets - Rendement de l'actif	5.11%	8.14%	5.19%	4.56%	5.73%
Leverage - Levier financier					
Return on Equity - Rendement de l'avoir	13.75%	21.83%	16.03%	16.21%	18.42%
Return on Capital Employed - Rendement des capitaux employés	14.62%	16.95%	13.75%	11.28%	15.93%
Interest Coverage Ratio - Ratio de couverture des intérêts	4.40	6.07	4.85	4.29	4.72
Solvency - Solvabilité					
Working Capital Ratio - Ratio du fonds de roulement	1.140	1.290	1.130	1.060	1.180
Long-Term Debt to Equity Ratio - Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires	0.480	0.470	0.530	0.560	0.530

Table 2.10
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Region, 2000

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, 2000

	Atlantic Region	Québec	Ontario	Prairies	British Columbia and Territories	Territories	Canada
	Région de l'Atlantique				Colombie-Britannique et Territoires	Territoires	
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques non-thermiques	5,295	19,963	33,597	12,306	4,102	124	75,387
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques thermiques	1,981	3,407	8,622	4,412	1,656	93	20,171
Flatdeck - Semi-remorques surbaissées	1,945	4,242	10,038	7,457	3,844	130	27,655
Other Trailers ¹ - Autres remorques ¹	969	4,306	6,145	3,597	3,067	101	18,185
Tank (Liquid and Dry Bulk) - Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	404	2,572	5,663	5,376	960	107	15,082
Other Type of Equipment - Autres genres de matériel	211	212	1,283	1,288	338	10	3,343
Grand Total	10,805	34,702	65,348	34,437	13,966	565	159,823
Owned -possédées	8,971	29,011	52,090	26,203	10,815	550	127,640
Leased - louées	1,834	5,691	13,258	8,234	3,151	15	32,183

¹ Includes Full trailers, Dump trailers and Container-Chassis. – Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

Table 2.11
Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers: Semi-Trailers and Other Operated Equipment by Industry, 2000

Tableau 2.11
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : Semi-remorques et autre matériel par industrie, 2000

	General Freight		Specialized Freight		All Industries	
	Fret général		Fret spécialisé		Toutes les industries	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédée	Louées	ossédée	Louées	ossédée	Louées
Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques non-thermiques	48,104	17,715	8,667	901	56,771	18,616
Van / Semi-Trailer Temperature Controlled - Fourgons / semi-remorques thermiques	10,081	3,251	4,790	2,049	14,871	5,301
Flatdeck - Semi-remorques surbaissées	12,424	1,553	11,403	2,274	23,827	3,828
Other Trailers ¹ - Autres remorques ¹	9,523	1,464	6,649	550	16,171	2,014
Tank (Liquid and Dry Bulk) - Citernes (produits secs ou liquides en vrac)	1,735	127	11,484	1,736	13,219	1,864
Other Type of Equipment - Autres genres de matériel	118	78	2,663	484	2,781	561
Grand Total	81,986	24,188	45,654	7,996	127,640	32,183

¹ Includes Full trailers, Dump trailers and Container-Chassis. – Inclut les remorques, les semi-remorques à benne et les chassis porte-conteneurs.

ELECTRONIC PUBLICATIONS AVAILABLE AT | **PUBLICATIONS ÉLECTRONIQUES DISPONIBLES À**
www.statcan.ca



**For-hire Intercity Trucking Activity
of Canada-based Carriers**

The universe for the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is comprised of Canada-based for-hire trucking companies with annual operating revenues of one million dollars or more, the major part of which is derived from long-distance deliveries. The definition of long distance (80 km and above) is based on the North American Industry Classification System (NAICS) which was implemented in 1997. These carriers represent the survey universe; however, the survey population included all shipments made for a distance of 25 kilometres or more.

The total population of for-hire trucking companies classified as long-distance carriers in the new NAICS classification with operating revenues of one million dollars or more increased by 1.1% from 1,694 companies in 1999 to 1,711 in 2000. This increase in the survey population was observed primarily in for-hire trucking companies with lower annual operating revenues.

Data for the 2000 reference year was collected under the new Standard Classification of Transported Goods (SCTG). As a result of this methodology change, estimates of the 2000 survey data can only be compared with 1999 data, at a commodity level. With the implementation of the new SCTG classification, the former *food and food preparations* commodity group has been grouped with *miscellaneous transported products* for analysis purposes. The amount of this former commodity group is however available upon request.

For more information on the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and reliability of estimates see Chapter 5, Survey Methodology and Data Limitations.

**Transport interurbain de marchandises pour
compte d'autrui assuré par les compagnies de
camionnage domiciliées au Canada**

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) comprend les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provient des livraisons sur de longues distances. La définition de longue distance (80 km et plus) est conforme au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) mis en application en 1997. Ces transporteurs représentent l'univers de l'enquête, toutefois la population observée chez ces transporteurs comprenait toutes les livraisons effectuées sur une distance de 25 kilomètres ou plus.

La population totale des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, qui sont classées comme transporteurs de longues distances dans le SCIAN et qui ont réalisé des recettes d'exploitation de 1 million de dollars ou plus a augmenté de 1,1 % passant de 1 694 entreprises en 1999 à 1,711 en 2000. Cette augmentation de la population visée par l'enquête a surtout été observée dans la catégorie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui déclarent des recettes annuelles d'exploitation moins élevées.

Les données de l'année de référence 2000 ont été recueillies selon la Classification type des biens transportés (CTBT). Puisque la méthode a changé, il n'est possible de comparer les estimations des données de l'enquête de 2000 qu'aux données de 1999, au niveau des biens. La nouvelle classification CTBT regroupe l'ancien groupe de produits *aliments et préparations alimentaires* et celui des *biens transportés divers* aux fins d'analyse. Cependant, le montant correspondant à l'ancien groupe de produits peut être obtenu sur demande.

Pour de plus amples renseignements décrivant l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), la méthodologie et la fiabilité des estimations, se reporter au chapitre 5, Méthodologie d'enquête et limites des données.

Section 1 – Total Trucking Activity

The Canadian economy continued with steady growth of its Gross Domestic Product (GDP) from the previous year. Canada's GDP rose by 4.5% compared to 4.8% in 1999. Employment in the Canadian economy also rose by 3.3% in 2000.¹

¹ GDP statistics are drawn from the CANSIM II data base, Statistics Canada, Table 379-0017. It is important to note that real GDP has been rebased from 1992 prices to 1997 prices and the concept of factor cost has been replaced by GDP at basic prices. Employment figures are taken from the Annual Estimates of Employment, Earnings and Hours, Statistics Canada, Catalogue No. 72F00023-XIB and are also based on the 1997 North American Industrial Classification (NAICS).

Partie 1 – Trafic total

L'économie canadienne a été marquée encore une fois par la croissance soutenue du produit intérieur brut (PIB) observée l'année précédente. Le PIB au Canada a augmenté de 4,5 % en comparaison de 4,8 % en 1999. En 2000, l'emploi dans l'économie canadienne a aussi monté de 3,3 %¹.

¹ Les statistiques du PIB sont tirées de la base de données CANSIM II, Statistique Canada, tableau 379-0017. Il est important de souligner que la base du PIB réel a été rajeunie de 1992 à 1997 et qu'on a remplacé la notion de coût des facteurs par celle des prix de base. Les chiffres sur l'emploi proviennent de l'Enquête annuelle sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail, Statistique Canada, n° 72F00023-XIB au catalogue, et ils reposent aussi sur le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord de 1997 (SCIAN).

The transportation sector also realized similar growth as that of the overall economy for GDP and employment levels in 2000. The GDP, at basic prices, for the transportation industry,² also rose by 4.5% in 2000, while employment increased 2.0%. Truck transport industries continued to outpace the transportation industries and overall economy recording a higher growth rate as a whole. The truck transport industries registered a growth of 6.1% in GDP, a significant increase since truck transport constitutes over 27% of the total transportation industries GDP.

After significant increases in traffic volumes in 1999, the Canadian trucking industry began to show signs of slowdown in 2000. Rising fuel prices, protests and blockades by owner operators over issues concerning driver wages, conditions and expenses, and uncertainty with the Canadian economy all played major roles in this slowdown.

Canada-based for-hire long-distance trucking companies, with annual operating revenues of one million dollars or more, transported 35.6 million shipments in 2000, a decrease of 2.2% from 1999. Although a decrease in shipments, they accounted for 278.4 million tonnes of freight being hauled, an increase of 3.4% from the 269 million tonnes moved in 1999. These carriers performed over 164 billion tonne-kilometres and generated revenues of \$13.8 billion, increases of 4.2% and 7.3% from 1999, respectively.

Transborder³ movements amounted to 7.9 million shipments or 22% of the total shipments carried by the Canada-based for-hire trucking companies in 2000. These shipments accounted for 73.9 million tonnes or 26.5% of the total tonnage carried. Although accounting for a smaller percentage of total shipments and tonnage, these transborder movements generated over 46% of total revenues and 48% of the tonne-kilometres performed, indicating higher revenue per shipment and greater distances travelled.

Table 3.1
Trucking activity in 2000 and 1999

		2000	1999	% change variation en %		
Revenues	\$ 000,000	13,772	12,836	7.3	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	278.4	269.3	3.4	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	164 720	158 104	4.2	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	35.6	36.4	-2.2	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.07	3.15	-2.5	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	387.30	352.54	9.9	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 830	7 396	5.9	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	798	771	3.5	km	Distance par expédition

² The transport industry is defined here according to the 1997 North American Industrial Classification (NAICS). The NAICS classification has replaced the 1980 Standard Industrial Classification of the System of National Accounts (SNA).

³ Transborder movements pertain to shipments carried by Canada-based for-hire trucking carriers originating in Canada destined to the United States or originating in the United States destined to Canada.

Le secteur des transports a aussi connu une croissance similaire à celle de l'économie dans son ensemble pour ce qui est du PIB et du niveau de l'emploi en 2000. Le PIB aux prix de base pour l'industrie du transport² a aussi progressé de 4,5 % en 2000, tandis que l'emploi s'accroissait de 2,0 %. Les industries du transport routier ont continué à se démarquer des industries du transport et de l'économie dans son ensemble, affichant en général un taux de croissance supérieur. Le PIB des industries du transport routier a progressé de 6,1 %, ce qui représente une augmentation considérable puisque le transport routier constitue plus de 27 % du PIB de l'ensemble des industries du transport.

Après avoir connu une augmentation marquée du trafic en 1999, l'industrie du transport routier au Canada a commencé à montrer des signes de ralentissement en 2000. Divers facteurs, dont l'augmentation des prix de l'essence, les barrages routiers et protestations faits par des propriétaires exploitants concernant des questions salariales, l'incertitude de l'économie canadienne ainsi que les conditions de travail et les dépenses des chauffeurs, ont tous joué un rôle important dans ce ralentissement.

En 2000, les transporteurs routiers de longues distances pour compte d'autrui domiciliés au Canada, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, ont acheminé 35,6 millions d'expéditions, ce qui représente une diminution de 2,2 % comparativement à 1999. Malgré cette diminution, ils ont transporté 278,4 millions de tonnes de marchandises comparativement à 269 millions de tonnes en 1999, une hausse de 3,4 %. Ces transporteurs ont réalisé plus de 164 milliards de tonne-kilomètres et généré des recettes de 13,8 milliards de dollars, des augmentations de 4,2 % et 7,3 % respectivement par rapport à 1999.

En 2000, il y a eu 7,9 millions d'expéditions transfrontalières³, soit 22 % de toutes les expéditions acheminées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Ces expéditions ont représenté 73,9 millions de tonnes, ou 26,5 % du tonnage total transporté. Même s'ils ne représentent qu'un petit pourcentage de l'ensemble des expéditions et du tonnage, ces mouvements transfrontaliers ont rapporté plus de 46 % des recettes totales et constitué 48 % des tonne-kilomètres réalisées, générant ainsi des recettes plus élevées par expédition et des distances supérieures à celles des expéditions intérieures.

Tableau 3.1
Activité de transport routier en 2000 et 1999

		2000	1999	% change variation en %		
Revenues	\$ 000,000	13,772	12,836	7.3	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	278.4	269.3	3.4	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	164 720	158 104	4.2	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	35.6	36.4	-2.2	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.07	3.15	-2.5	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	387.30	352.54	9.9	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 830	7 396	5.9	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	798	771	3.5	km	Distance par expédition

² L'industrie du transport est définie ici selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). La classification SCIAN a remplacé la Classification type des industries du Système de comptabilité nationale (SCN).

³ Les mouvements transfrontaliers englobent les expéditions effectuées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada en provenance du Canada à destination des États-Unis ou en provenance des États-Unis à destination du Canada.

Section 2 – Domestic Trucking Activity

There were 27.7 million shipments hauled within Canada in 2000, accounting for 204.6 million tonnes and generating \$7.3 billion in revenues. This resulted in increases of 5.4% in revenues and an increase of 3.1% in tonnage from 1999. Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 73.5% of the total tonnage hauled and 53.3% of the revenues earned by the Canada-based for-hire carriers.

Table 3.2
Trucking activity in 2000

		Domestic	Transborder			
		Intérieur	Transfrontalier	Total		
Revenues	\$ 000,000	7,336	6,436	13,772	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	204.6	73.9	278.4	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	84 752	79 968	164 720	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	27.7	7.9	35.6	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.55	1.36	3.07	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	265.15	815.56	387.30	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 394	9 360	7 830	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	689	1 177	798	km	Distance par expédition

Partie 2 - Trafic intérieur

En 2000, 27,7 millions d'expéditions ont permis de déplacer 204,6 millions de tonnes de marchandises à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de 7,3 milliards de dollars. Il y a eu ainsi une croissance de 5,4 % des recettes et une augmentation de 3,1 % du tonnage par rapport à 1999. Les expéditions intérieures (les expéditions dont l'origine et la destination étaient le Canada) ont représenté 73,5 % du tonnage total transporté et 53,3 % des recettes des transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

Tableau 3.2
Activité de transport routier en 2000

Table 3.3
Domestic Activity in 2000 and 1999

		1999	1998	% change		
		variation en %				
Revenues	\$ 000,000	7,336	6,957	5.4	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	204.6	198.4	3.1	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	84 752	82 474	2.8	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	27.7	28.3	-2.1	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	3.55	3.62	-1.9	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	265.15	245.8	7.9	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	7 394	7 010	5.5	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	689	674	2.2	km	Distance par expédition

Tableau 3.3
Le trafic intérieur en 2000 et 1999

Regional Overview

For the purpose of this analysis, the ten provinces and three territories have been regrouped according to the five major traditional regions of Canada, namely the Atlantic Region, Quebec, Ontario, the Prairies, and British Columbia and the Territories.

Intra-regional movements (shipments originating and terminating within the same region) accounted for almost 82% of the total domestic freight tonnage. The carriers earned over \$4 billion or 57.8% of their domestic freight revenues from these intra-regional movements. Quebec had the lowest proportion (71%) of intra-regional tonnage. The proportion of intra-regional tonnage in the other four regions ranged between 79% and 89%.

Aperçu régional

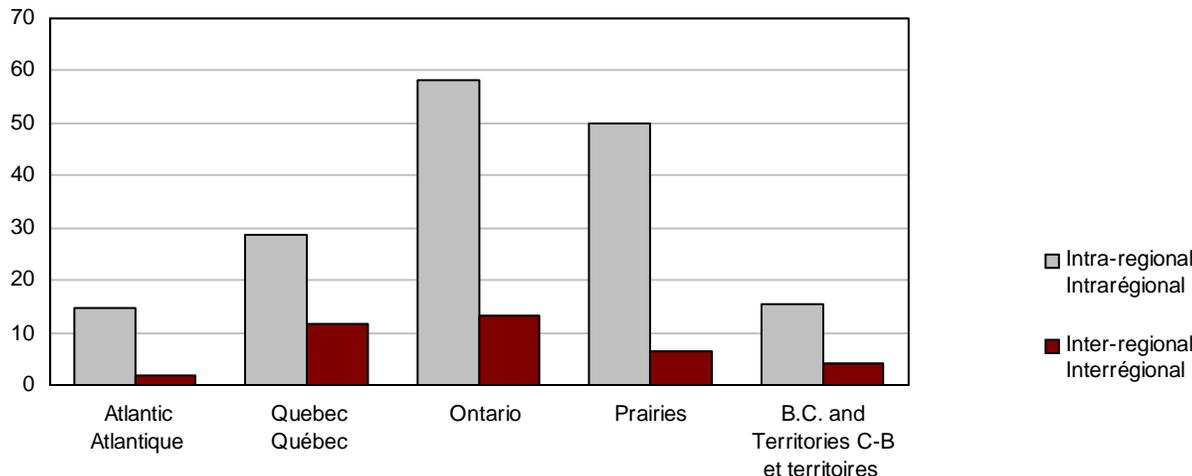
Pour fins d'analyse, les dix provinces et les trois territoires ont été regroupés selon les cinq grandes régions traditionnelles au Canada que sont l'Atlantique, le Québec, l'Ontario, les Prairies et la Colombie-Britannique et les Territoires.

Les mouvements intrarégionaux (les expéditions dont l'origine et la destination sont dans la même région) ont représenté presque 82 % de l'ensemble du tonnage associé au trafic intérieur. Les transporteurs ont réalisé plus de 4 milliards de dollars ou 57,8 % de leurs recettes au titre du transport intérieur de marchandises à partir de ces mouvements intrarégionaux. C'est le Québec qui a enregistré la plus faible proportion (71 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a varié de 79 % à 89 %.

Figure 3.1

Domestic Tonnage, Intra-regional and Inter-regional, by Region of Origin, 2000

Millions



Atlantic Region

The Economy

The Atlantic Region, consisting of Newfoundland, Prince-Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick, experienced a growth of 3% of its real GDP in 2000.⁴

Newfoundland led the group of the four Atlantic Provinces and was a close second (Alberta 5.8%) for all ten provinces with a growth rate of 5.7%. This growth was largely attributable to the further growth in oil production from Hibernia and the strength of the mining sector.

The construction and communications industries accounted for the economic growth in Prince Edward Island as GDP rose by 3.2% in 2000.

Nova Scotia experienced a growth in GDP of 2.0%, mainly attributable to continued growth in the communications industries and exports.

In New Brunswick, the economy grew by 2.1% partly due to an increase in the manufacturing sector.

Regional Trucking

Shipments originating from the Atlantic region accounted for 16.4 million tonnes, or 8% of the total domestic freight moved within Canada. This was a decrease of 5.1% from 1999. Over 89% of this tonnage originated and remained in the Atlantic region. These

⁴ Provincial data on economic growth measured using the gross domestic product in constant 1997 dollars are taken from Statistics Canada's major release in "The Daily", Tuesday October 30, 2001 and CANSIM II table 379-0025 (Gross Domestic Product at basic prices, by North American Industrial Classification System and province, annual).

Figure 3.1

Tonnage intérieur, intrarégional et interrégional, selon la région d'origine, 2000

Région de l'Atlantique

L'économie

La région atlantique, qui regroupe Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, a affiché un taux de croissance de 3 % de son PIB réel en 2000⁴.

Avec un taux de croissance de 5,7 %, Terre-Neuve a mené le bal par rapport aux quatre provinces de l'Atlantique et a terminé au deuxième rang, tout juste après l'Alberta (5,8 %), pour l'ensemble des dix provinces. Cette croissance est attribuable en grande partie à la poursuite de la production pétrolière à Hibernia et à la vigueur du secteur minier.

Les secteurs de la construction et des communications ont nourri la croissance économique de l'Île-du-Prince-Édouard, dont le PIB a connu une croissance de 3,2 % en 2000.

Le PIB a affiché une croissance de 2,0 % en Nouvelle-Écosse, cette hausse étant principalement attribuable à la croissance continue des secteurs des communications et des exportations.

Au Nouveau-Brunswick, l'économie a augmenté de 2,1 %, en partie dûe à une hausse du secteur manufacturier.

Camionnage régional

En 2000, 16,4 millions de tonnes ou 8 % des marchandises acheminées à l'intérieur du Canada par des transporteurs pour compte d'autrui provenaient de la région de l'Atlantique. Ces chiffres représentent une diminution de 5,1 % par rapport à 1999. Plus de 89 % de ce tonnage est demeuré à l'intérieur de la région

⁴ Les données provinciales sur la croissance économique mesurée par le produit intérieur brut en dollars constants de 1997 sont tirées de la principale publication de Statistique Canada, « Le Quotidien », du mardi 30 octobre 2001 et du tableau 379-0025 de CANSIM (Produit intérieur brut aux prix de base selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord et la province, annuel).

Figure 3.2

Domestic Tonnage by Region of Origin, 1998-2000

Millions

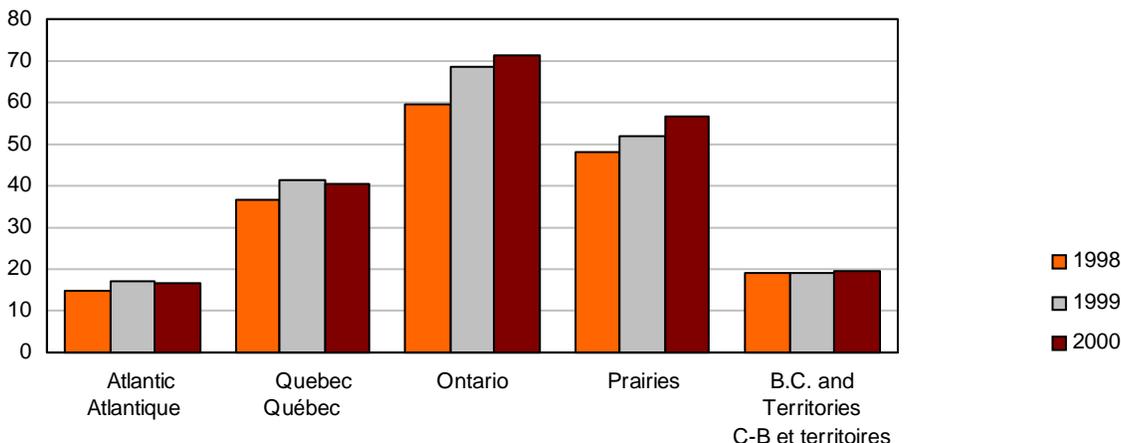


Figure 3.2

Tonnage intérieur selon la région d'origine, 1998-2000

intra-regional shipments generated approximately 69% of the \$495 million in revenues earned from domestic truck movements that originated from the region.

Wood products remained the top commodity moved within the Atlantic Region, accounting for just over 3.1 million tonnes of freight, representing 21% of the intra-regional tonnage. In terms of tonnage, *wood products* was also the main commodity trucked out of the region, accounting for almost 10% of its inter-regional revenues and 21% of its inter-regional tonnage.

Quebec

The Economy

The Quebec growth rate in real GDP, at basic prices was 4.2% in 2000. The economy grew at a slightly lower rate than that of the Canadian average mainly as a result of strong export demand and continued growth in the manufacturing industries.

Regional Trucking

Over 40.5 million tonnes of freight, almost 20% of the total tonnage carried within Canada originated from Quebec. This was a decrease of 2.4% from 1999. Quebec registered the lowest proportion of intra-regional tonnage in Canada at 71%. These intra-regional movements accounted for 49% of the \$1.4 billion in revenues generated from domestic truck shipments originating from Quebec.

Waste and scrap remained the top commodity group trucked within Quebec, accounting for 6.4 million tonnes or 22% of the total intra-regional tonnage hauled within the province. These shipments of *waste and scrap* generated 15.7% of total intra-regional revenues. The top commodity, in terms of tonnage, transported out of Quebec was *miscellaneous transported products*, which represented almost 31% of inter-regional revenues and 22% of the inter-regional tonnage.

de l'Atlantique. Ces expéditions intrarégionales ont représenté environ 69 % des 495 millions de dollars de recettes provenant des mouvements intérieurs par camion ayant pour origine cette région.

Les *produits du bois* sont demeurés les principales marchandises transportées dans la région de l'Atlantique, soit un peu plus de 3,1 millions de tonnes de marchandises représentant 21 % du tonnage intrarégional. Les *produits du bois* ont aussi été, en termes de poids, les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région, intervenant pour près de 10 % des recettes interrégionales et 21 % du tonnage interrégional.

Québec

L'économie

En 2000, le taux de croissance du PIB réel, aux prix de base, s'est élevé à 4,2 %. L'économie a crû à un taux légèrement moins rapide que la moyenne canadienne. Cette croissance est attribuable surtout à une forte demande d'exportation et à une croissance continue des industries manufacturières.

Camionnage régional

Plus de 40,5 millions de tonnes de fret, soit 20 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient du Québec. Ces chiffres représentent une diminution de 2,4 % par rapport à 1999. Le Québec a enregistré la proportion la plus faible du tonnage intrarégional au Canada, soit 71 %. Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté 49 % des 1,4 milliard de dollars de recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

En termes de poids, les *déchets et débris* ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur des frontières du Québec, intervenant pour 6,4 millions de tonnes de marchandises ou 22 % du tonnage intrarégional total. Les expéditions de *déchets et débris* ont rapporté 15,7 % des recettes intrarégionales totales. Le groupe le plus important de marchandises transportées hors du Québec a été celui des *biens transportés divers*; ce groupe a représenté 31 % des recettes interrégionales et 22 % du tonnage interrégional.

Ontario

The Economy

In 2000, Ontario's real GDP grew at a higher rate than the Canadian economy increasing by 5.0%. This was a result of strong growth in the manufacturing industries along with consumer spending and continued increases in the housing market.

Regional Trucking

Truck movements originating from Ontario amounted to 71.6 million tonnes in 2000, an increase of 4.5% from 1999. These shipments generated over \$2.6 billion for the carriers and represented 35% of the total domestic tonnage and 36% of the total domestic revenues. Over 58 million tonnes or 81% of the total tonnes originating from Ontario remained in this region. These intra-regional shipments accounted for 52% of total revenue generated within the region.

Miscellaneous transported products accounted for over 19% of the total revenue generated in Ontario. *Miscellaneous transported products* remained the largest group of freight transported outside of the province accounting for 38% of inter-regional revenues and just over 36% of the inter-regional tonnage.

The Prairies

The Economy

The Prairie region ended a period of slow growth over the past few years by registering a substantial growth of 4.8%, just above the national average in 2000. Alberta registered the largest growth in the region with an increase of 5.8% of its real GDP, followed by Saskatchewan (3.3%) and Manitoba (2.5%). Alberta recorded the best growth rate of all the ten provinces mainly because of the increased growth in the energy and manufacturing sectors. Strong U.S. demand and increases in the manufacturing industry contributed to the growth in Saskatchewan. In Manitoba, strength of the mining industry helped maintain similar growth with the previous year.

Regional Trucking

Truck freight originating from the Prairie region amounted to 56.5 million tonnes, an increase of 8.4% from 1999. This tonnage represented over 27% of the total domestic tonnage in Canada. Intra-regional traffic accounted for almost 50 million tonnes of freight or 88% of the total tonnage originating from the Prairies. These intra-regional shipments generated \$1.4 billion in revenues or 69% of the total revenues generated in the region.

Crude petroleum continued its dominance as the top commodity transported within the region, accounting for 8.1 million tonnes of freight or 16% of the total intra-regional tonnage. *Miscellaneous transported products* remained the top commodity transported out of the Prairie region accounting for 1.3 million tonnes of freight or 20% of the inter-regional tonnage.

Ontario

L'économie

En 2000, Le PIB réel de l'Ontario a affiché un taux de croissance supérieur à celui de l'économie canadienne, augmentant de 5,0 %, à la faveur d'une forte croissance des industries manufacturières, conjuguée à des dépenses de consommation et à une hausse continue du marché du logement.

Camionnage régional

En 2000, 71,6 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario, ce qui représente une hausse de 4,5 % par rapport à 1999. Ces expéditions ont généré plus de 2,6 milliards de dollars pour les transporteurs et ont représenté 35 % du tonnage total intérieur et 36 % des recettes totales sur le marché intérieur. Plus de 58 millions de tonnes ou 81 % du tonnage ayant pour origine cette province sont demeurés à l'intérieur de l'Ontario. Ces expéditions intra-régionales ont représenté 52 % du tonnage total en provenance de l'Ontario.

Les *biens transportés divers* ont représenté plus de 19 % de toutes les recettes générées en Ontario. Les *biens transportés divers* sont demeurés le groupe le plus important de marchandises transportées à l'extérieur de la province, intervenant pour 38 % des recettes interrégionales et un peu plus de 36 % du tonnage interrégional.

Les Prairies

L'économie

En 2000, la région des Prairies a mis fin à la période de croissance lente qui prévalait au cours des dernières années en enregistrant une croissance marquée de 4,8 %, juste au-dessus de la moyenne nationale. L'Alberta a enregistré la plus forte croissance de la région avec une augmentation de 5,8 % de son PIB réel, suivie par la Saskatchewan (3,3 %) et le Manitoba (2,5 %). L'Alberta a affiché le meilleur taux de croissance des dix provinces, situation principalement attribuable à l'augmentation de la croissance dans les secteurs de l'énergie et de la fabrication. Une forte demande des États-Unis et des augmentations dans l'industrie manufacturière ont contribué à la croissance en Saskatchewan. Au Manitoba, la vigueur de l'industrie minière a aidé à préserver une croissance similaire à celle de l'année précédente.

Camionnage régional

En 2000, 56,5 millions de tonnes de marchandises transportées par camion, c'est-à-dire 27 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada, provenaient de la région des Prairies. Ces chiffres représentent une augmentation de 8,4 % par rapport à 1999. Les expéditions intrarégionales ont représenté près de 50 millions de tonnes de marchandises, ou 88 % du tonnage total ayant pour origine la région des Prairies. Ces expéditions intrarégionales ont généré des recettes de 1,4 milliard de dollars, soit 69 % des recettes totales générées dans la région.

Le *pétrole brut* est demeuré la principale marchandise transportée à l'intérieur des Prairies, intervenant pour 8,1 millions de tonnes de marchandises, soit 16 % du tonnage intrarégional total. Les *biens transportés divers* sont demeurés les principales marchandises transportées à l'extérieur des Prairies, représentant 1,3 million de tonnes de marchandises ou 20 % du tonnage interrégional.

British Columbia and the Territories

The Economy

British Columbia and the Territories registered a growth rate of 3.8% of real GDP in 2000. The 3.7% growth in British Columbia was the largest increase since 1993. This growth can be attributed to the increase in the manufacturing, mining and retail trade industries. The Yukon Territory continued with its slow growth posting an increase in GDP of 0.6% in 2000.

The Northwest Territories experienced the highest rate of growth in the country with an 8.3% increase in GDP in 2000. A new diamond mine construction and rising crude oil prices contributed to this large increase.

Nunavut also recorded a strong growth rate in GDP at 3.9% in 2000, mostly due to the growth in the mining sector.

Regional Trucking

Domestic shipments originating from the Pacific Region (British Columbia, Yukon, Northwest and Nunavut Territories) amounted to 19.5 million tonnes of freight in 2000, an increase of 3.1% from 1999. Intra-regional shipments accounted for 15.5 million tonnes or 79% of the total domestic freight originating from this region. These shipments generated almost 58% of the intra-regional revenues.

Although their shares of the total tonnage and revenues decreased, *wood products* was once again the main commodity hauled within the region accounting for 37.4% of the intra-regional tonnage and 27% of intra-regional revenues. *Wood products* was also the top commodity trucked out of the region accounting for 18.8% of the 4.1 million tonnes of inter-regional freight.

La Colombie-Britannique et les Territoires

L'économie

La Colombie-Britannique et les Territoires ont enregistré un taux de croissance de 3,8 % du PIB réel en 2000. La croissance de 3,7 % en Colombie-Britannique est la plus importante depuis 1993, ce qui peut être attribué à la hausse affichée dans les industries manufacturières, minières, et du commerce de détail. Le Territoire du Yukon a continué d'enregistrer une croissance lente, son PIB augmentant de 0,6 % en 2000.

Les Territoires du Nord-Ouest ont connu la plus forte hausse au pays avec une augmentation de 8,3 % de leur PIB en 2000. L'exploitation d'une nouvelle mine de diamants et l'augmentation des prix du brut ont favorisé cette forte augmentation.

Le Nunavut a aussi enregistré un fort taux de croissance de son PIB en 2000 (3,9 %), surtout à la faveur d'une croissance du secteur minier.

Camionnage régional

En 2000, les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon, Territoire du Nunavut) ont atteint 19,5 millions de tonnes de marchandises, une augmentation de 3,1 % par rapport à 1999. Les expéditions intrarégionales ont représenté 15,5 millions de tonnes, soit 79 % du tonnage intérieur total ayant pour origine cette région. Ces expéditions ont généré presque 58 % des recettes intrarégionales.

Même si leurs parts du tonnage total et des recettes totales ont diminué, les *produits du bois* sont demeurés les principales marchandises transportées à l'intérieur de la région, intervenant pour 37,4 % du tonnage intrarégional et 27 % des recettes intrarégionales. Les *produits du bois* étaient aussi les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région, représentant 18,8 % des 4,1 millions de tonnes du fret inter régional.

Table 3.4
Domestic For-hire Trucking, 2000:
Intra-regional Traffic

Tableau 3.4
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000:
Volume de transport intrarégional

	Revenues	Share of Total		Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Man., Sask, Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,392	33	49.9	30	16 132	39	5.1	26
Ontario - Ontario	1,377	32	58.1	35	11 443	28	6.9	36
Quebec - Québec	684	16	28.8	17	6 598	16	3.1	16
British Columbia, Territories - Colombie-Britannique et les Territoires	451	11	15.5	9	4 190	10	1.8	9
Atlantic Provinces - Provinces de l'Atlantique	339	8	14.6	9	3 142	8	2.5	13
Total, Intra-regional - Intrarégional	4,243	100	166.9	100	41 504	100	19.4	100

Table 3.5
Domestic For-hire Trucking, 2000:
Inter-regional Traffic

Tableau 3.5
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000:
Volume de transport interrégional

	Revenues	Share of Total	Tonnes	Share of Total	Tonne-kilometres	Share of Total	Shipments	Share of Total
	Recettes	Part du total	Tonnes	Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Expéditions	Part du total
	\$'000,000	%	'000 000	%	'000 000	%	'000,000	%
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	469	15	9.3	25	5 991	14	1.7	21
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	419	14	9.3	25	5 845	14	1.3	16
Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories - de Man., Sask., Alb. aux C.-B. et Territoires	371	12	4.8	13	4 537	10	0.8	10
Ontario to Man., Sask., Alta. - de l'Ontario aux Man., Sask., Alb.	361	12	1.9	5	5 295	12	0.8	10
Ontario to Atlantic provinces - de l'Ontario aux Provinces de l'Atlantique	238	8	1.7	4	2 994	7	0.8	10
Other Inter-regional Movements - Autres mouvements inter-régionaux	1,234	40	10.7	28	18 587	43	2.7	33
Total, Inter-regional - Interrégional	3,093	100	37.7	100	43 248	100	8.2	100

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 2000: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination

Destination	Atlantic provinces		Quebec	Ontario
	Provinces de l'Atlantique		Québec	
Origin				
Atlantic provinces				
Revenues	\$'000	338,951	56,883	82,628
C.V. ¹		a	a	b
Tonnes	'000	14 619	983	799
C.V. ¹		c	b	b
Tonne-kilometres	'000	3 141 844	821 222	1 282 694
C.V. ¹		a	b	b
Number of shipments	'000	2,529.30	138.6	198.4
Revenues per tonne ²	\$	1,850.85	3,714.49	4,304.48
Revenues per tonne-km ²	\$	8.01	3.81	2.53
Revenues per shipment ²	\$	134.01	410.38	416.54
Weight per shipment ²	kg	5 780	7 092	4 027
Distance per shipment ²	km	354	986	1 719
Quebec				
Revenues	\$'000	154,266	684,339	419,424
C.V. ¹		a	a	a
Tonnes	'000	1 825	28 819	9 326
C.V. ¹		b	a	a
Tonne-kilometres	'000	1 691 956	6 597 700	5 844 833
C.V. ¹		b	a	b
Number of shipments	'000	518.4	3,073.8	1,316.6
Revenues per tonne ²	\$	2,920.78	1,375.90	3,897.62
Revenues per tonne-km ²	\$	2.69	7.62	5.63
Revenues per shipment ²	\$	297.59	222.64	318.57
Weight per shipment ²	kg	3 520	9 376	7 084
Distance per shipment ²	km	1 149	253	594
Ontario				
Revenues	\$'000	237,501	469,490	1,376,868
C.V. ¹		b	a	a
Tonnes	'000	1 684	9 301	58 128
C.V. ¹		b	b	c
Tonne-kilometres	'000	2 994 242	5 990 533	11 443 143
C.V. ¹		b	b	b
Number of shipments	'000	836.6	1,750.0	6,928.8
Revenues per tonne ²	\$	3,022.85	979.49	492.29
Revenues per tonne-km ²	\$	1.68	1.62	3.70
Revenues per shipment ²	\$	283.89	268.28	198.72
Weight per shipment ²	kg	2 014	5 314	8 389
Distance per shipment ²	km	1 868	646	249

See footnote (s) at end of table

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination

Man., Sask., Alta.	B.C. and Territories	Total	Destination
Man., Sask. et Alb.	C.B. et les territoires		Origine
			Provinces de l'Atlantique
11,724	4,951	495,137	\$'000 Recettes
c	c	a	C.V. ¹
26	6	16 432	'000 Tonnes
d	d	c	C.V. ¹
108 724	33 059	5 387 542	'000 Tonnes-kilomètres
d	d	a	C.V. ¹
13.1	5.3	2,884.7	'000 Nombre d'expéditions
6,523.18	7,974.52	2,141.60	\$ Recettes par tonne ²
1.65	1.37	7.39	\$ Recettes par tonne-km ²
894.65	933.77	171.64	\$ Recettes par expédition ²
1 949	1 114	5 696	kg Poids par expédition ²
4 285	5 703	505	km Distance par expédition ²
			Québec
90,511	47,380	1,395,920	\$'000 Recettes
b	b	a	C.V. ¹
404	161	40 535	'000 Tonnes
b	c	a	C.V. ¹
1 285 015	751 485	16 170 901	'000 Tonnes-kilomètres
b	c	a	C.V. ¹
190.7	104.5	5,203.9	'000 Nombre d'expéditions
1,012.56	1,125.46	2,149.44	\$ Recettes par tonne ²
0.31	0.24	6.21	\$ Recettes par tonne-km ²
474.55	453.51	268.24	\$ Recettes par expédition ²
2 118	1 541	7 789	kg Poids par expédition ²
3 228	4 631	625	km Distance par expédition ²
			Ontario
361,244	197,991	2,643,093	\$'000 Recettes
a	b	a	C.V. ¹
1 862	590	71 565	'000 Tonnes
b	b	b	C.V. ¹
5 295 323	2 597 741	28 320 973	'000 Tonnes-kilomètres
b	b	b	C.V. ¹
806.6	375.7	10,697.7	'000 Nombre d'expéditions
998.32	1,343.45	837.94	\$ Recettes par tonne ²
0.39	0.31	2.83	\$ Recettes par tonne-km ²
447.86	527.05	247.07	\$ Recettes par expédition ²
2 309	1 570	6 690	kg Poids par expédition ²
2 926	4 424	789	km Distance par expédition ²

Voir note (s) à la fin du tableau

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 2000: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-Kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Region of Origin to Region of Destination – Concluded

Destination	Atlantic provinces		Quebec	Ontario
	Provinces de l'Atlantique		Québec	
Origin				
Manitoba, Saskatchewan and Alberta				
Revenues	\$'000	19,973	46,845	190,845
C.V. ¹		c	b	a
Tonnes	'000	54	325	1 426
C.V. ¹		c	c	b
Tonne-kilometres	'000	245 609	1 000 471	3 089 543
C.V. ¹		d	c	b
Number of shipments	'000	16.2	61.7	360.2
Revenues per tonne ²	\$	2,864.86	1,291.34	939.12
Revenues per tonne-km ²	\$	0.63	0.43	0.78
Revenues per shipment ²	\$	1,232.41	758.99	529.85
Weight per shipment ²	kg	3 335	5 271	3 959
Distance per shipment ²	km	4 417	3 054	1 953
British Columbia and Territories				
Revenues	\$'000	6,676	23,106	80,724
C.V. ¹		c	c	b
Tonnes	'000	... ³	96	349
C.V. ¹		e	c	c
Tonne-kilometres	'000	... ³	440 795	1 506 453
C.V. ¹		e	c	c
Number of shipments	'000	7.5	35.8	120.3
Revenues per tonne ²	\$	...³	1,106.83	1,281.65
Revenues per tonne-km ²	\$	...³	0.24	0.29
Revenues per shipment ²	\$	890.88	645.42	671.21
Weight per shipment ²	kg	... ³	2 669	2 905
Distance per shipment ²	km	5 764	4 638	4 392
Canada				
Revenues	\$'000	757,367	1,280,664	2,150,489
C.V. ¹		a	a	a
Tonnes	'000	18 197	39 523	70 028
C.V. ¹		c	a	b
Tonne-kilometres	'000	8 162 376	14 850 722	23 166 578
C.V. ¹		a	a	b
Number of shipments	'000	3,908.0	5,059.9	8,924.2
Revenues per tonne ²	\$	2,246.74	1,299.93	1,108.09
Revenues per tonne-km ²	\$	5.90	5.30	3.80
Revenues per shipment ²	\$	193.80	253.10	240.97
Weight per shipment ²	kg	4 657	7 811	7 847
Distance per shipment ²	km	810	474	457

¹ Coefficient of variation, see Chapter 5.

a: C.V. range 0% – 5%

b: 6% – 10%

c: 11% – 20%

d: 21% – 30%

e: over 30%

An estimate whose C.V. is greater than 30% is considered unreliable and therefore the value has been suppressed.

² The estimated ratios published in this table (eg. Revenue per tonne) are shipment level averages. That is, each represents, for domain of interest, an estimate of the average of the individual shipments ratios. These estimates may differ considerably from an industry level ratio, calculated by dividing an estimate for one total (eg. Total revenues for the domain of interest) by an estimate for another total (eg. total tonnes for the domain of interest).

³ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

For example:

$$\text{Average revenue per tonne} = \frac{\text{estimates of revenue per tonne}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre d'expéditions et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la région d'origine à la région de destination – fin

Man., Sask., Alta.	B.C. and Territories	Total	Destination
Man., Sask. et Alb.	C.B. et Territoires		Origine
			Manitoba, Saskatchewan et Alberta
1,392,495	370,988	2,021,148	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
49 885	4 794	56 484	'000 Tonnes
b	a	a	C.V. ¹
16 131 711	4 536 686	25 004 020	'000 Tonnes-kilomètres
b	a	a	C.V. ¹
5,143.00	823.2	6,404.3	'000 Nombre d'expéditions
443.06	655.08	512.51	\$ Recettes par tonne ²
1.65	0.70	1.46	\$ Recettes par tonne-km ²
270.76	450.68	315.59	\$ Recettes par expédition ²
9 700	5 824	8 820	kg Poids par expédition ²
382	1 098	598	km Distance par expédition ²
			Colombie-Britannique et les territoires
219,757	450,635	780,899	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
3 632	15 456	19 549	'000 Tonnes
b	a	a	C.V. ¹
3 643 269	4 189 775	9 869 007	'000 Tonnes-kilomètres
b	a	a	C.V. ¹
555.9	1,762.0	2,481.5	'000 Nombre d'expéditions
489.71	446.22	508.44	\$ Recettes par tonne ²
0.41	2.71	2.03	\$ Recettes par tonne-km ²
395.31	255.75	314.69	\$ Recettes par expédition ²
6 534	8 772	7 878	kg Poids par expédition ²
1 238	378	843	km Distance par expédition ²
			Canada
2,075,731	1,071,946	7,336,197	\$'000 Recettes
a	a	a	C.V. ¹
55 810	21 007	204 565	'000 Tonnes
b	a	a	C.V. ¹
26 464 017	12 108 745	84 752 190	'000 Tonnes-kilomètres
a	a	a	C.V. ¹
6,709.4	3,070.6	27,668.6	'000 Nombre d'expéditions
541.74	648.09	1,115.70	\$ Recettes par tonne ²
1.36	1.79	3.55	\$ Recettes par tonne-km ²
309.38	349.10	265.15	\$ Recettes par expédition ²
8 318	6 841	7 394	kg Poids par expédition ²
847	1 220	689	km Distance par expédition ²

¹ Coefficient de variation, voir chapitre 5.

a: C.V. rang 0% – 5%

b: 6% – 10%

c: 11% – 20%

d: 21% – 30%

e: plus de 30%

Une estimation dont le C.V. est supérieur à 30% est jugée non fiable, donc la valeur n'est pas publiée.

² Les ratios estimés et publiés dans ce tableau (p.ex. recettes par tonne) sont des moyennes au niveau d'expédition. C'est-à-dire que chacun représente, pour le domaine d'intérêt, une estimation de la moyenne des ratios des expéditions individuelles. Ces estimations peuvent différer de façon significative des estimations au niveau de l'industrie, calculées en divisant une estimation pour un total (p. ex. Les recettes totales d'un domaine d'intérêt) par une estimation pour un autre total (p. ex. tonnes totales d'un domaine d'intérêt).

³ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Exemple:

Recettes moyennes par tonne = $\frac{\text{estimations des recettes par tonne}}{\text{estimation du nombre de livraisons}}$

Table 3.7
Domestic For-hire Trucking, 2000: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.7
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon l'origine des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes

Origin	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Origine	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
Toronto	1,201,060	1	21 038	1	11 268 842	1	5,657	1
Montreal	620,481	2	12 293	2	6 137 659	2	2,969	2
Edmonton	442,855	3	10 168	3	5 518 298	3	1,725	3
Vancouver	402,361	4	6 351	5	5 032 401	4	1,626	4
Calgary	342,383	5	6 249	6	4 255 814	5	1,116	5
Winnipeg	201,973	6	2 593	11	2 032 724	7	805	6
Hamilton	175,551	7	7 431	4	2 425 094	6	578	8
Regina	113,033	8	3 446	7	1 730 973	8	412	12
Kitchener	104,111	9	2 142	13	805 176	12	491	10
Windsor	99,575	10	3 070	8	951 889	11	429	11
Québec	95,686	11	3 052	9	1 201 765	9	369	14
Saskatoon	83,559	12	1 749	14	798 476	13	572	9
Halifax	78,087	13	1 723	15	658 675	14	694	7
London	65,840	14	2 209	12	498 386	15	376	13
Ottawa-Hull	62,133	15	... ¹	10	... ¹	10	255	15
Oshawa	39,359	16	812	17	258 834	20	214	17
St.Catherines-Niagara	35,469	17	1 379	16	407 043	16	109	19
Sudbury	29,831	18	622	19	307 091	19	90	20
Thunder Bay	24,313	19	733	18	344 684	17	81	21
Saint John	24,028	20	584	21	225 262	21	239	16
Chicoutimi-Jonquière	20,717	21	604	20	321 878	18	40	23
St.John's	18,538	22	194	23	124 483	23	181	18
Trois-Rivières	18,378	23	510	22	202 283	22	56	22
Victoria	8,692	24	160	24	45 060	24	30	24
Total	4,308,043		92 156		46 720 201		19,112	
Grand Total - Total Général	7,336,197		204 565		84 752 190		27,669	

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

¹ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.8

Domestic For-hire Trucking, 2000: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Destination	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank				
	Recettes	Classement							Classement	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000								'000		'000	
Toronto	703,549	1	25 871	1	9 303 322	1	2,710	1				
Montréal	508,466	2	14 022	2	6 349 702	2	2,001	2				
Vancouver	426,568	3	5 811	3	5 899 688	3	968	3				
Edmonton	297,698	4	5 647	4	3 952 210	5	840	4				
Calgary	293,738	5	4 338	5	3 983 420	4	813	5				
Winnipeg	208,278	6	2 533	9	3 260 159	6	550	8				
Ottawa-Hull	131,066	7	2 428	10	973 565	11	641	6				
Halifax	130,868	8	1 904	15	1 516 869	7	555	7				
Saskatoon	107,226	9	2 299	11	1 478 447	8	309	15				
Québec	104,506	10	2 577	8	1 017 000	10	497	9				
Hamilton	103,149	11	4 249	6	1 358 358	9	448	11				
Kitchener	84,208	12	2 835	7	628 573	16	458	10				
Windsor	72,421	13	2 155	13	869 022	14	326	14				
St. John's	72,294	14	358	24	664 035	15	189	19				
Thunder Bay	69,788	15	1 364	18	877 337	12	183	21				
London	67,401	16	2 105	14	549 285	18	369	12				
Sudbury	56,735	17	1 041	21	409 950	20	230	17				
Regina	56,701	18	1 359	19	875 893	13	277	16				
Saint John	53,649	19	2 277	12	591 844	17	332	13				
Victoria	46,842	20	602	23	229 476	24	195	18				
St. Catharines-Niagara	44,405	21	1 691	16	454 402	19	188	20				
Trois-Rivières	37,645	22	1 484	17	397 583	21	158	22				
Chicoutimi-Jonquière	31,947	23	704	22	307 857	22	128	24				
Oshawa	29,699	24	1 217	20	294 883	23	135	23				
Total	3,738,848		90 871		46 242 881		13,502					
Grand Total - Total Général	7,336,197		204 565		84 752 190		27,669					

Tableau 3.8

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon la destination des mouvements de marchandises, et selon certaines estimations fondées sur les recettes

Destination	Revenues	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank				
	Recettes	Classement							Classement	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000								'000		'000	
Toronto	703,549	1	25 871	1	9 303 322	1	2,710	1				
Montréal	508,466	2	14 022	2	6 349 702	2	2,001	2				
Vancouver	426,568	3	5 811	3	5 899 688	3	968	3				
Edmonton	297,698	4	5 647	4	3 952 210	5	840	4				
Calgary	293,738	5	4 338	5	3 983 420	4	813	5				
Winnipeg	208,278	6	2 533	9	3 260 159	6	550	8				
Ottawa-Hull	131,066	7	2 428	10	973 565	11	641	6				
Halifax	130,868	8	1 904	15	1 516 869	7	555	7				
Saskatoon	107,226	9	2 299	11	1 478 447	8	309	15				
Québec	104,506	10	2 577	8	1 017 000	10	497	9				
Hamilton	103,149	11	4 249	6	1 358 358	9	448	11				
Kitchener	84,208	12	2 835	7	628 573	16	458	10				
Windsor	72,421	13	2 155	13	869 022	14	326	14				
St. John's	72,294	14	358	24	664 035	15	189	19				
Thunder Bay	69,788	15	1 364	18	877 337	12	183	21				
London	67,401	16	2 105	14	549 285	18	369	12				
Sudbury	56,735	17	1 041	21	409 950	20	230	17				
Regina	56,701	18	1 359	19	875 893	13	277	16				
Saint John	53,649	19	2 277	12	591 844	17	332	13				
Victoria	46,842	20	602	23	229 476	24	195	18				
St. Catharines-Niagara	44,405	21	1 691	16	454 402	19	188	20				
Trois-Rivières	37,645	22	1 484	17	397 583	21	158	22				
Chicoutimi-Jonquière	31,947	23	704	22	307 857	22	128	24				
Oshawa	29,699	24	1 217	20	294 883	23	135	23				
Total	3,738,848		90 871		46 242 881		13,502					
Grand Total - Total Général	7,336,197		204 565		84 752 190		27,669					

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 2000: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Principaux
mouvements de marchandises par région, selon les tonnes
transportées

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Marchandise	Recettes	Tonnes
			\$'000	'000
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	Intra-regional - Intrarégional	26 Wood products - Produits du bois	37,252	3 109
		13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	...	...
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	79,383	1 651
		25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	12,640	1 277
		15 Coal - Charbon	...	...
		Subtotal - Sous - total	338,951	14 619
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	Inter-regional - Interrégional	26 Wood products - Produits du bois	15,509	387
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	11,331	167
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	22,812	167
		05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	22,185	148
		03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	7,154	115
		Subtotal - Sous - total	156,187	1 813
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique		Total	495,137	16 432
Quebec - Québec	Intra-regional - Intrarégional	41 Waste and scrap - Déchets et débris	107,548	6 358
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	129,304	2 679
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	39,591	2 074
		26 Wood products - Produits du bois	42,545	1 979
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	29,971	1 521
		Subtotal - Sous - total	684,339	28 819
Quebec - Québec	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	219,850	2 574
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	45,435	1 432
		26 Wood products - Produits du bois	45,094	1 079
		27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	31,061	843
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	37,186	748
		Subtotal - Sous - total	711,581	11 716
Quebec - Québec		Total	1,395,920	40 535
Ontario	Intra-regional - Intrarégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	261,806	...
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	63,390	5 087
		36 Vehicles - Véhicules	205,470	4 359
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	79,870	4 044
		26 Wood products - Produits du bois	77,990	3 991
		Subtotal - Sous - total	1,376,868	58 128
Ontario	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	482,352	4 908
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	53,509	1 288
		33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	75,694	728
		23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	52,727	574
		07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	36,605	514
		Subtotal - Sous - total	1,266,226	13 437
Ontario		Total	2,643,093	71 565

Table 3.9
Domestic For-hire Trucking, 2000: Major Commodity
Movements by Region, Based on Tonnage Transported –
Concluded

Tableau 3.9
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 :
Principaux mouvements de marchandises par région, selon les
tonnes transportées – fin

Origin	Destination	Commodity	Revenues	Tonnage
Origine		Marchandise	Recettes	Tonnes
			\$'000	'000
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Intra-regional - Intrarégional	16 Crude petroleum - Pétrole brut	67,399	8 082
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	245,520	5 588
		07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	46,315	2 923
		22 Fertilizers and fertilizer material - Engrais et matériaux pour engrais	53,492	2 584
		33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	151,893	2 501
		Subtotal - Sous - total	1,392,495	49 885
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.	Inter-regional - Interrégional	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	139,280	1 325
		26 Wood products - Produits du bois	39,217	781
		05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	67,498	479
		17 Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	13,897	358
		18 Fuel oils - Mazouts	8,872	... ¹
		Subtotal - Sous - total	628,652	6 599
Man., Sask. and Alta - Man., Sask. et Alb.		Total	2,021,148	56 484
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Intra-regional - Intrarégional	26 Wood products - Produits du bois	120,967	5 780
		25 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	31,633	2 478
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	66,451	1 479
		17 Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	9,651	862
		31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	15,586	618
		Subtotal - Sous - total	450,635	15 456
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Inter-regional - Interrégional	26 Wood products - Produits du bois	38,097	769
		42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	79,449	673
		13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	5,414	319
		33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	23,848	256
		32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	13,241	241
		Subtotal - Sous - total	330,264	4 093
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires		Total	780,899	19 549
Canada		Total	7,336,197	204 565

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

¹ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.10
Domestic For-hire Trucking, 2000: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 3.10
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises

Commodity	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Marchandise	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
010 Live animals and live fish - Animaux et poissons vivants	54,440	36	1 427	33	673 920	34	81	61
021 Wheat - Blé	32,006	55	2 213	22	...	16	67	70
032 Vegetables except potatoes - Légumes excluant les pommes de terre	47,747	41	1 180	40	808 120	28	98	56
042 Animal food preparations - Préparation pour l'alimentation des animaux	25,846	60	...	47	289 546	64	108	52
051 Meat including poultry, except preparations - Viandes, incluant volaille, excluant préparations	148,429	11	1 656	30	1 964 415	7	610	7
052 Fish except live, and seafood, except preparations - Poissons non vivants, fruits de mer, excl. prép.	36,880	48	327	83	371 802	50	110	50
053 Preparations and extracts of meat, fish & seafood - Prép. et extraits, viande, poissons, fruits de mer	69,311	30	1 012	46	842 661	27	186	33
064 Bakery products - Produits de la boulangerie	36,136	49	506	71	310 519	60	140	43
071 Dairy products excluding preparations of milk - Produits laitiers, excl. prép. à base de lait	79,986	27	2 176	25	803 220	29	299	24
076 Confectionery, cocoa, and cocoa preparations - Sucrieries, cacao et préparations de cacao	23,352	66	225	90	235 991	73	149	41
078 Non-alcoholic beverages n.e.c. and ice - Boissons non alcooliques n.c.a. et glace	56,403	35	3 447	16	914 428	26	172	35
081 Malt beer - Bières de malt	24,986	62	774	55	368 809	51	130	47
110 Natural sands - Sables naturels	19,567	72	1 745	28	312 459	59	54	80
120 Gravel and crushed stone - Gravier et pierres concassées	23,358	65	3 098	19	330 126	56	96	57
131 Salt - Sel	39,778	45	2 188	24	645 427	35	78	64
139 Other non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques	61,395	34	5 611	9	1 138 860	19	174	34
149 Other metallic ores and concentrates - Autres minerais et concentrés métalliques	19,393	73	...	26	467 033	42	63	74
151 Non-agglomerated bituminous coal - Charbon bitumineux non aggloméré	6,844	106	...	38	128 401	86	37	92
160 Crude petroleum oil and bituminous mineral oil - Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	72,652	29	8 503	5	1 145 927	18	290	25
171 Gasoline - Essence	108,143	18	8 674	4	1 597 826	11	300	23
180 Fuel oils - Mazouts	62,019	33	4 198	11	1 048 588	22	151	40
193 Gaseous hydrocarbons - Hydrocarbures gazeux	33,838	52	1 267	37	401 637	46	55	78
199 Other products of coal and petroleum refining - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	88,325	24	3 676	15	1 085 054	21	159	39
202 Inorganic chemicals n.e.c. - Produits chimiques inorganiques n.c.a.	65,036	31	2 062	27	785 648	30	119	49
210 Pharmaceutical products - Produits pharmaceutiques	42,224	44	507	70	283 058	66	267	28
220 Fertilizers and fertilizer material - Engrais et matériaux pour engrais	81,361	25	3 414	18	1 306 132	14	126	48
231 Paints, varnishes, dyes, putty, inks - Peintures, vernis, tanins, mastics, encres	31,659	56	516	69	278 272	67	203	31
239 Other chemical products and preparations - Autres produits et préparations chimiques	158,430	9	3 930	14	1 854 553	10	448	13
241 Plastics and rubber in primary forms - Matières plastiques, caoutchouc, formes primaires	44,201	42	1 080	44	378 585	47	106	53
242 Man-made fibres & plastics basic shapes and articles - Fibres synthét., form. de base, articles, plastique	94,316	22	1 107	43	774 704	31	472	10
243 Rubber articles - Articles en caoutchouc	49,832	39	945	49	376 587	48	315	20
250 Logs and other wood in the rough - Rondins et autres bois bruts	80,266	26	5 700	8	1 477 520	12	192	32
261 Wood chips or particles - Bois en copeaux ou en particules	154,578	10	8 839	3	2 025 438	5	322	19
262 Lumber, wood shaped along any faces, shingles - Bois d'oeuvre, profilés sur une face ou +, bardeaux	203,245	2	7 722	7	4 399 954	2	309	22
263 Veneer sheets, plywood, particleboard, fibreboard - Placages, contreplaqués, pann. particules, fibres	35,478	50	1 277	36	771 450	32	51	81
264 Builder's joinery of wood - Ouvrages de menuiserie	52,845	37	1 305	34	606 553	36	139	44
269 Other wood products - Autres produits du bois	38,860	46	1 141	42	433 203	45	142	42

Table 3.10
Domestic For-hire Trucking, 2000: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded

Tableau 3.10
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Certaines estimations choisies se rapportant aux mouvements de marchandises, selon le groupe de marchandises – fin

Commodity	Revenues	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
Marchandise	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonne-kilomètres	Classement	Expéditions	Classement
	\$'000		'000		'000		'000	
273 Uncoated paper & paperboard in large roll or sheet - Papiers, cartons non couch., larges roul., feuil.	113,946	17	3 421	17	1 936 817	9	287	26
280 Paper and paperboard articles - Articles de papier ou de carton	107,508	19	2 195	23	1 148 534	17	449	12
299 Other printed products - Autres produits imprimés	33,262	53	263	85	225 95274	282	27	
301 Textile fibres, yarns, broadwoven, knitted fabrics - Fibres textiles, fils, tissus larges, tricotés	42,996	43	617	62	454 344	43	226	29
302 Textile clothing and accessories, and headgear - Vêtements, accessoires du vêtement, et coiffures	22,786	68	112	101	131 836	85	168	37
303 Textiles and textile articles, n.e.c. - Textiles et articles textiles n.c.a.	36,891	47	517	68	268 413	68	331	18
311 Hydraulic cements - Ciments hydrauliques	91,003	23	4 074	12	1 106 338	20	131	46
313 Glass and glass products - Verre et produits en verre	48,723	40	1 037	45	585 634	38	161	38
319 Other non-metallic mineral products - Autres produits minéraux non métalliques	145,574	12	5 182	10	2 010 623	6	334	17
322 Flat-rolled products of iron or steel - Produits laminés plats en fer ou en acier	164,752	7	7 882	6	3 139 322	3	359	16
323 Bar, rod, angle, shape, wire, of iron or steel - Barres, profilés, angles, fils, en fer ou en acier	34,367	51	1 169	41	589 202	37	109	51
324 Non-ferrous metal, in unwrought or basic forms - Métaux non ferreux, formes brutes et de base	50,284	38	1 296	35	975 334	25	82	60
331 Pipes, tubes and fittings of base metal - Tuyaux, tubes et joints en métaux communs	142,591	13	3 081	20	1 418 339	13	311	21
333 Hand tools, cutlery, hardware, of base metal - Outils, coutellerie, quincaillerie, métaux communs	95,088	21	982	48	449 177	44	469	11
339 Other articles of metal - Autres articles de métal	199,732	3	3 068	21	1 941 380	8	688	6
345 Materials-handling, excavating, related machinery - Appareils de manutention, excavation, et connexes	139,681	14	1 634	31	745 340	33	170	36
349 Other machinery - Autres machines et appareils	160,936	8	1 520	32	1 020 985	23	702	5
352 Electric cooking and domestic appliances - Appareil de cuisson élect. et autres, à usage dom.	24,705	63	179	93	115 663	87	131	45
359 Other electronic and electrical equipment - Autres appareils électroniques et électriques	63,038	32	391	80	360 743	53	476	9
361 Automobiles, vehicles for transport <10 people - Automobiles, véhicules transport <10 personnes	132,850	15	1 187	39	373 918	49	1,123	3
362 Freight motor vehicles - Véhicules pour le transport de marchandises	78,844	28	915	50	335 312	54	412	14
364 Parts and accessories for motor vehicles - Pièces et accessoires pour véhicules automobiles	199,392	4	3 939	13	983 633	24	1,028	4
390 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	103,586	20	608	63	540 026	40	481	8
409 Miscellaneous manufactured products - Produits manufacturés divers	185,071	5	427	78	529 442	41	203	30
411 Metallic waste and scrap - Déchets et débris métalliques	32,855	54	1 740	29	571 961	39	67	71
412 Non-metallic waste and scrap - Déchets et débris non métalliques	171,342	6	9 286	2	2 298 519	4	397	15
421 Mail and parcels - Courrier et colis	114,942	16	663	58	1 202 615	15	1,900	2
423 Unidentified freight or cargo - Fret ou cargo non identifié ²	1,611,203	1	32 200	1	18 953 311	1	7,029	1
Total for all commodities - Total pour tous les produits	7,336,197		204 565		84 752 190		27,672	

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

¹ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

² Includes the former "food and food preparations" commodity group. More specifically, \$469.3 million, 8.7 million tonnes, 5.5 billion tonne-kilometers and 1.5 million shipments.

² Inclus l'ancien groupe de marchandises "Ingrédients alimentaires et préparations alimentaires". Plus précisément, 469,3 million de dollars, 8,7 million de tonnes, 5,5 milliard de tonne-kilomètres et 1,5 million d'expéditions.

Table 3.11
Domestic For-hire Trucking, 2000: Selected Statistics
for Commodity Groups by Shipment Weight (Ranked by
Revenues)

Tableau 3.11
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 :
Statistiques choisies pour des groupes de marchandises selon
le poids (classées en fonction des recettes)

Commodity	Revenues	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments	
Marchandise	Recettes		Tonnes-kilomètres	Expéditions	
	\$'000	'000	'000	'000	
SHIPMENT WEIGHT <= 10 000 kg -					
POIDS D'EXPÉDITION <=10 000 kg					
42	Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	873,434	4 751	4 272 417	7,672
36	Vehicles - Véhicules	333,433	2 599	1 015 633	2,361
33	Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	240,814	1 303	798 573	1,302
34	Machinery - Machines	194,886	749	596 485	1,029
40	Miscellaneous manufactured products - Produits manufacturés divers	180,839	285	391 293	272
35	Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composants	113,308	499	438 955	803
24	Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	108,241	725	427 895	768
05	Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer et préparations	100,838	610	519 021	772
39	Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	90,997	387	383 573	468
23	Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	89,858	571	425 776	640
30	Textiles, leather, and articles - Matières textiles, cuir, et articles	89,595	452	398 353	778
26	Wood products - Produits du bois	66,811	349	170 841	286
07	Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et grasses et huiles	66,704	630	380 281	505
28	Paper and paperboard articles - Articles de papier ou de carton	60,099	629	259 200	373
31	Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	57,317	389	213 355	334
	TOTAL (<= 10 000 kg)	2,998,592	17 827	12 189 101	20,498
SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg -					
POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg					
42	Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	852,773	28 116	15 883 708	1,257
26	Wood products - Produits du bois	418,196	19 934	8 065 756	677
31	Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	249,751	10 500	3 745 009	363
33	Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	225,915	6 154	3 232 536	250
32	Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	210,843	10 278	4 572 279	333
41	Waste and scrap - Déchets et débris	199,672	10 976	2 855 652	444
07	Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	178,365	8 166	2 626 730	350
34	Machinery - Machines	155,922	2 758	1 426 919	114
05	Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	153,782	2 385	2 659 856	135
23	Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	149,227	4 640	2 196 190	223
27	Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	128,531	4 589	2 508 366	197
19	Petroleum refining products nec and coal products - Autres prod. du charbon et du raffinage du pétrole	128,518	5 435	1 577 982	195
17	Gasoline and aviation turbine fuel - Essence et carburéacteur	108,145	8 712	1 640 056	279
36	Vehicles - Véhicules	103,730	3 999	921 606	265
13	Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a.	95,550	7 746	1 766 786	231
	TOTAL (> 10 000 kg)	4,337,605	186 737	72 564 052	7,174
	GRAND TOTAL	7,336,197	204 565	84 752 190	27,672

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.12
Domestic For-hire Trucking, 2000: Selected Estimates by Region of Origin by Weight Group

	Regional totals	
	Totaux régionaux	
	>10 000 kg	<=10 000 kg
Revenues - Recettes	\$'000,000	\$'000,000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	463	318
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,351	671
Ontario	1,370	1,273
Quebec - Québec	843	553
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	311	184
Total	4,338	2,999
Tonnes	'000	'000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	18 021	1 527
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	52 546	3 938
Ontario	64 041	7 524
Quebec - Québec	36 679	3 856
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	15 450	982
Total	186 737	17 827

Tableau 3.12
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Certaines estimations selon la région d'origine et le poids

	Regional totals	
	Totaux régionaux	
	>10 000 kg	<=10 000 kg
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000 000	'000 000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	8 369	1 500
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	22 516	2 488
Ontario	22 858	5 463
Quebec - Québec	14 010	2 161
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	4 810	578
Total	72 563	12 189
Shipments - Expéditions	'000	'000
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	701	1,781
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	1,935	4,469
Ontario	2,483	8,215
Quebec - Québec	1,488	3,716
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	568	2,317
Total	7,174	20,498

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.13
Domestic For-hire Trucking, 2000: Distribution of Truck Traffic by Weight Group

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic Pourcentage du trafic			
	Revenues	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Expéditions
	%	%	%	%
Up to 100 kg - Jusqu'à 100 kg	4	0	0	23
100 to 999 kg - 100 à 999 kg	13	2	3	33
1 000 to 1 999 kg - 1 000 à 1 999 kg	7	1	2	9
2 000 to 4 499 kg - 2 000 à 4 499 kg	8	2	3	6
4 500 to 9 999 kg - 4 500 à 9 999 kg	10	4	6	4
10 000 to 19 999 kg - 10 000 à 19 999 kg	22	20	24	9
20 000 to 29 999 kg - 20 000 à 29 999 kg	18	24	26	7
30 000 to 44 999 kg - 30 000 à 44 999 kg	15	37	27	7
45 000 to 64 999 kg - 45 000 à 64 999 kg	2	7	6	1
65 000 kg and over - 65 000 kg et plus	1	4	3	0
Total	100	100	100	100

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Note : Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 3.14

Domestic For-hire Trucking, 2000: Selected Estimates by Originating Region, by Weight Group

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100- 999 kg	1 000- 1 999 kg	2 000- 4 499 kg	4 500- 9 999 kg	10 000- 19 999 kg
Atlantic provinces							
Revenues	\$'000	27,682	53,113	30,825	33,859	39,384	94,118
Tonnes	'000	25	198	163	215	402	2 137
Tonne-kilometres	'000	12 623	122 000	86 706	130 130	257 719	1 027 867
Shipments	'000	1,455	598	129	78	58	135
Quebec							
Revenues	\$'000	54,263	178,822	93,162	103,719	131,370	315,613
Tonnes	'000	37	610	712	857	1 751	9 226
Tonne-kilometres	'000	31 586	465 935	333 927	497 677	908 705	3 707 524
Shipments	'000	861	1,722	598	309	253	578
Ontario							
Revenues	\$'000	121,445	426,707	211,803	240,315	289,639	572,088
Tonnes	'000	103	1 279	1 295	1 825	3 353	14 638
Tonne-kilometres	'000	99 953	1 266 749	850 799	1 289 563	2 072 286	6 879 546
Shipments	'000	2,377	3,715	1,068	663	487	957
Manitoba, Saskatchewan and Alberta							
Revenues	\$'000	52,804	197,653	96,236	147,395	182,568	487,706
Tonnes	'000	59	776	501	983	1 759	10 975
Tonne-kilometres	'000	39 291	518 649	351 589	615 510	1 034 359	6 042 074
Shipments	'000	1,284	2,211	386	365	250	672
British Columbia and the Territories							
Revenues	\$'000	20,057	113,431	57,100	60,736	71,017	146,996
Tonnes	'000	21	348	283	359	611	3 554
Tonne-kilometres	'000	21 801	341 271	245 815	313 396	631 002	2 486 020
Shipments	'000	437	915	227	132	90	229
Canada							
Revenues	\$'000	276,250	969,727	489,126	586,023	713,978	1,616,521
Tonnes	'000	245	3 212	2 954	4 239	7 876	40 530
Tonne-kilometres	'000	205 255	2 714 604	1 868 802	2 846 282	4 903 983	20 143 030
Shipments	'000	6,415	9,162	2,410	1,548	1,138	2,571

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

Tableau 3.14

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 : Certaines estimations selon la région d'origine et le groupe de poids

20 000- 29 999 kg	30 000- 44 999 kg	45 000- 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
						Provinces de l'Atlantique
129,848	78,644	6,374	... ¹	495,137	\$'000	Recettes
4 906	7 764	... ¹	... ¹	16 432	'000	Tonnes
2 116 572	1 417 613	179 785	... ¹	5 387 542	'000	Tonnes-kilomètres
201	218	9	... ¹	2,885	'000	Expéditions
						Québec
244,750	252,038	16,484	5,698	1,395,920	\$'000	Recettes
9 993	15 404	1 242	703	40 535	'000	Tonnes
3 977 357	5 398 098	531 539	318 643	16 170 901	'000	Tonnes-kilomètres
410	443	25	9	5,204	'000	Expéditions
						Ontario
367,296	363,238	36,631	... ¹	2,643,093	\$'000	Recettes
13 714	26 242	... ¹	... ¹	71 565	'000	Tonnes
6 105 659	7 742 069	... ¹	... ¹	28 320 973	'000	Tonnes-kilomètres
568	724	90	... ¹	10,698	'000	Expéditions
						Manitoba, Saskatchewan et Alberta
404,759	346,919	76,296	28,811	2,021,148	\$'000	Recettes
14 477	19 650	5 521	1 783	56 484	'000	Tonnes
6 789 764	6 329 343	... ¹	890 054	25 004 020	'000	Tonnes-kilomètres
593	523	109	23	6,404	'000	Expéditions
						Colombie-Britannique et les territoires
188,228	94,386	20,614	8,335	780,899	\$'000	Recettes
6 029	5 951	1 492	900	19 549	'000	Tonnes
3 043 649	1 868 853	576 971	340 227	9 869 007	'000	Tonnes-kilomètres
255	163	28	12	2,481	'000	Expéditions
						Canada
1,334,882	1,135,225	156,400	58,065	7,336,197	\$'000	Recettes
49 119	75 011	13 333	... ¹	204 565	'000	Tonnes
22 033 001	22 755 977	4 734 365	2 547 551	84 752 190	'000	Tonnes-kilomètres
2,027	2,071	261	101	27,669	'000	Expéditions

¹ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.15
Domestic For-hire Trucking, 2000: Selected Ratios for the
10 Major Commodity Groups Based on Revenues

Tableau 3.15
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 2000 :
Certains ratios pour les 10 principaux groupes de marchandises
fondés sur les recettes

Commodity	Estimated Revenues	Estimated Revenue per Shipment	Estimated Revenue per Tonne	Estimated Weight per Shipment
Marchandise	Recettes estimatives	Recettes estimatives par expédition	Recettes estimatives par tonne	Poids estimatif par expédition
	\$'000	\$	\$	kg
42 Miscellaneous transported products - Biens transporté divers	1,726,207	193.32	1,829.14	3 681
26 Wood products - Produits du bois	485,007	503.67	4,670.26	21 064
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	466,730	300.82	754.36	4 806
36 Vehicles - Véhicules	437,163	166.45	504.46	2 512
34 Machinery - Machines	350,808	306.87	1,218.19	3 068
31 Non-metallic mineral products - Produits minéraux non métalliques	307,068	440.58	462.00	15 624
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	254,620	280.77	352.66	3 302
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	253,403	452.99	314.54	18 883
07 Prepared foodstuffs n.e.c. and fats and oils - Prép. alimentaires n.c.a. et graisses et huiles	245,069	286.64	488.30	10 289
23 Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	239,084	277.07	575.98	6 039

Section 3 – For hire Trucking Activity Between Canada and the United States

International Trade

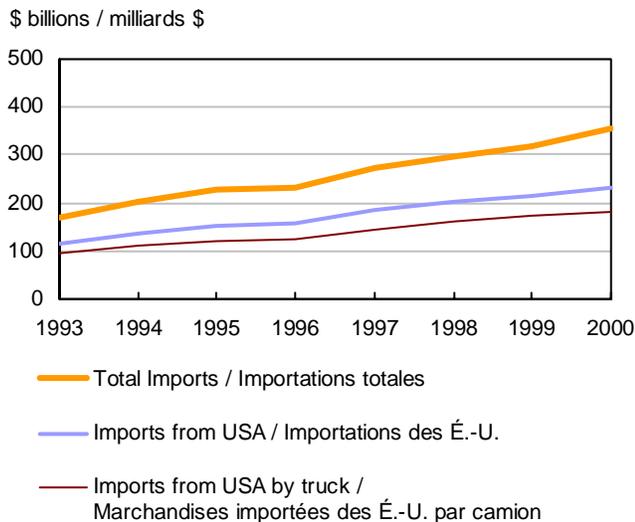
Canada realized yet another trade surplus in 2000, with exports amounting to \$384.6 billion, an increase in trade of 16% from 1999. Canada's total imports rose by 11% from 1999, reaching \$356.6 billion in 2000. Trade with the United States accounted for 87% of Canada's exports and 64% of its imports. Exports to, and imports from, the United States increased by 17% and 7% respectively.

These trade figures, measured by the dollar value of the goods, neither reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States nor the nationality of the carriers involved. Trade statistics include all modes of transport and data for private carriers as well as all carriers irrespective of nationality.

Trade between Canada and the United States is primarily dominated by road transportation. In terms of value, over 54% of the exports from Canada to the United States and 80% of imports from the United States into Canada were delivered by truck in 2000.

Figure 3.3

Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking



Sources: Exports, *Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue number 65-202.*
 Imports, *Merchandise Trade, various issues, Statistics Canada, Catalogue number 65-203.*

Partie 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis

Commerce international

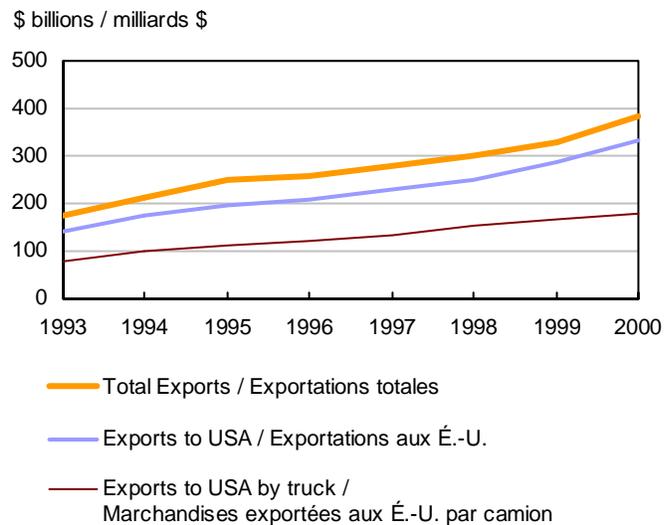
Le Canada a connu en 2000 une autre année excédentaire au niveau de sa balance commerciale, ses exportations s'élevant à 384,6 milliards de dollars, ce qui représente une hausse de 16 % par rapport à 1999. Les importations totales du Canada ont progressé de 11 % par rapport à 1999 pour atteindre 356,6 milliards de dollars en 2000. Les échanges avec les États-Unis ont représenté 87 % des exportations et 64 % des importations du Canada. Les exportations à destination et les importations en provenance des États-Unis ont augmenté de 17 % et 7 % respectivement.

Ces chiffres, qui sont fondés sur la valeur des produits, ne reflètent pas le volume des marchandises transportées entre le Canada et les États-Unis ni la nationalité des transporteurs. Les statistiques sur le commerce comprennent tous les modes de transport ainsi que des données sur les transporteurs pour compte propre et les transporteurs sans égard à la nationalité.

Le transport routier est le principal mode de transport pour le commerce entre le Canada et les États-Unis. En 2000, l'industrie du camionnage a acheminé plus de 54 % des exportations canadiennes aux États-Unis et 80 % des importations canadiennes en provenance des États-Unis.

Figure 3.3

Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier



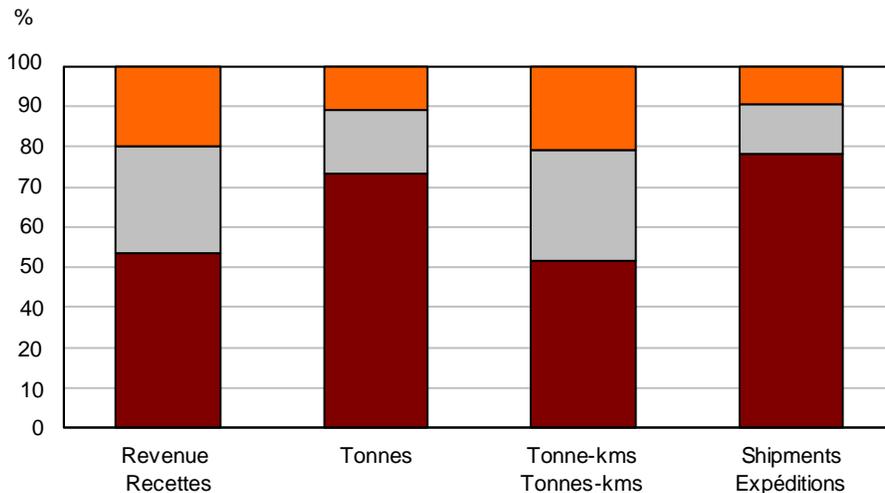
Sources: Exports, *commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, numéro 65-202 au catalogue.*
 Importations, *commerce de marchandises, diverses parutions, Statistique Canada, numéro 65-203 au catalogue.*

There were a total of 7.9 million shipments crossing the Canada-United States border in 2000, carrying almost 80 million tonnes of freight. Although shipments decreased by 2.5% from 1999, tonnage rose by 4.1%. These transborder shipments generated \$6.4 billion in revenues by the Canada-based for-hire carriers, an increase of 9.5% from 1999.

Transborder activity can be broken down into southbound (to the United States) and northbound (from the United States) deliveries.

Figure 3.4

Transborder activity has a significant impact on total trucking activity, 2000



Southbound traffic (freight movements originating in Canada going to the United States) accounted for 57.4% of transborder shipments in 2000. These shipments represented 58.9% of the transborder tonnage and generated over 57.2% of the transborder revenues. This was a substantial increase of 11.4% in revenues from 1999, while tonnage increased at a rate of 5.6% from the previous year.

Northbound shipments amounted to over 30 million tonnes of freight or 41.1% of the transborder tonnage and generated over 42.8% of the transborder revenues. This represented an increase of 8.2% from the revenues generated from northbound shipments in 1999 and a further increase of 3% in tonnage from these same movements.

Miscellaneous transported products remained the top commodity group trucked to the United States in 2000, in terms of revenues. This commodity accounted for just over \$480 million and 4.6 million tonnes. Vehicles including parts and accessories was the second leading commodity generating over \$439 million in revenues. Wood products ranked third in revenues with \$312 million but accounted for the single largest amount of tonnes hauled at 5.9 million.

En 2000, 7,9 millions d'expéditions transfrontalières ont acheminé presque 80 millions de tonnes de marchandises. Malgré une diminution de 2,5 % du nombre d'expéditions par rapport à 1999, le tonnage a augmenté de 4,1 %. Ces expéditions transfrontalières ont rapporté des recettes de 6,4 milliards de dollars aux transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, une augmentation de 9,5 % par rapport à 1999.

Le trafic transfrontalier des marchandises peut se répartir en livraisons en direction du sud (à destination des États-Unis) et en livraisons en direction du nord (en provenance des États-Unis).

Figure 3.4

Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage, 2000

En 2000, les expéditions destinées vers le sud (en provenance du Canada vers les États-Unis) ont compté pour 57,4 % des activités de camionnage transfrontalières. Ces expéditions ont représenté 58,9 % du tonnage transfrontalier et rapporté plus de 57,2 % des recettes transfrontalières. Ces revenus ont constitué une augmentation marquée de 11,4 % comparativement à 1999, tandis que le tonnage total a augmenté à un taux de 5,6 % par rapport à l'année précédente.

Les expéditions destinées vers le nord ont représenté plus de 30 millions de tonnes de marchandises, soit 41,1 % du tonnage transfrontalier, et généré plus de 42,8 % des recettes découlant du transport transfrontalier. Il s'agit d'une hausse de 8,2 % par rapport aux recettes générées par les expéditions vers le nord en 1999, et d'une progression supplémentaire de 3 % du tonnage provenant de ces mêmes expéditions.

En termes de recettes, les biens transportés divers sont demeurés les principales marchandises transportées aux États-Unis en 2000. Ces marchandises ont représenté un peu plus de 4,6 millions de tonnes et généré des recettes de 480 millions de dollars. Le deuxième plus important groupe de marchandises transportées a été les véhicules automobiles, pièces et accessoires, pour des recettes de plus de 439 millions de dollars. Classés en troisième place au chapitre des recettes, ayant rapporté 312 millions de dollars, les produits du bois ont constitué les principales marchandises transportées en termes de tonnage, soit 5,9 millions de tonnes.

Miscellaneous transported products was also the top commodity shipped into Canada generating over \$447 million. These shipments accounted for 16.3% of the total northbound revenues in 2000. This commodity amounted to 4.8 million tonnes of freight or 15.8% of the total northbound tonnage. *Vehicles including parts and accessories* was the second leading commodity (in terms of revenue) shipped northbound generating over \$366 million in revenues and totalling 3.7 million tonnes.

Appendix A contains a concordance table of the U.S. regions and the states, which make up each region.

Du côté des expéditions en provenance des États-Unis, les *biens transportés divers* sont demeurés les principaux produits transportés. Ces livraisons ont rapporté des recettes de plus de 447 millions de dollars, soit 16,3 % des recettes totales du transport vers le nord en 2000. Ces marchandises ont représenté 4,8 millions de tonnes et 15,8 % du tonnage total à destination du Canada. Les *véhicules automobiles, pièces et accessoires* ont été les deuxièmes principales marchandises transportées vers le nord (en terme de recettes), intervenant pour 3,7 millions de tonnes et générant des recettes de plus de 366 millions de dollars.

L'annexe A présente une table de concordance des régions et des États des États-Unis qui composent chaque région.

Table 3.16
Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 1999 and 2000

Tableau 3.16
Exportations et importations du Canada selon la valeur monétaire des marchandises, 1999 et 2000

	1999	2000	% change Variation en %	
				\$'000,000,000
Total Exports	331.2	384.6	16	Exportations totales
Total Imports	320.2	356.7	11	Importations totales
Exports to the United States	286.6	334.0	17	Exportations aux États-Unis
Imports from the United States	215.4	229.5	7	Importations du États-Unis

Sources: Exports, *Merchandise Trade, 1999, 2000, Statistics Canada, Catalogue no. 65-202.*
Imports, *Merchandise Trade, 1999, 2000, Statistics Canada, Catalogue no. 65-203.*

Source : Exportations, *commerce de marchandises, 1999, 2000, Statistique Canada, n° 65-202 au catalogue.*
Importations, *commerce de marchandises, 1999, 2000, Statistique Canada, n° 65-203 au catalogue.*

Table 3.17
Transborder activity in 2000 and 1999

Tableau 3.17
Le trafic transfrontalier en 2000 et 1999

		2000	1999	% change variation en %		
Revenues	\$ 000,000	6,436	5,879	9.5	\$ 000,000	Recettes
Tonnes	000 000	73.8	70.9	4.1	000 000	Tonnes
Tonne-km	000 000	79 968	75 631	5.7	000 000	Tonnes-km
Shipments	000,000	7.9	8.1	-2.5	000,000	Expéditions
Revenue per Tonne-km	\$	1.36	1.49	-8.7	\$	Recettes par tonne-km
Revenue per Shipment	\$	815.56	725.10	12.5	\$	Recettes par expédition
Weight per Shipment	kg	9 360	8 744	7.0	kg	Poids par expédition
Distance per Shipment	km	1,177	1,110	6.0	km	Distance par expédition

Table 3.18
For-Hire Trucking, 2000: Southbound Movements of Goods,
Canada - U.S.

Tableau 3.18
Camionnage pour compte d'autrui, 2000 : Mouvements nord-sud
de marchandises, Canada - États-Unis

Region of Origin	United States Region	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
	Région des États-Unis	\$'000	'000	'000	'000	Km
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	Northeast - Nord-est	116,229	1 960	1 604 302	118	918
	North Central - Centre-Nord	26,789	182	444 385	15	2 390
	South - Sud	66,107	441	1 103 206	31	2 520
	West - Ouest	11,217	28	157 673	4	5 512
	Total	220,343	2 611	3 309 565	167	1 444
Quebec - Québec	Northeast - Nord-est	346,148	5 963	3 850 017	406	640
	North Central - Centre-Nord	222,962	2 246	3 358 873	176	1 481
	South - Sud	244,560	1 757	3 343 210	156	1 982
	West - Ouest	65,257	205	880 590	36	4 316
	Total	878,927	10 171	11 432 689	774	1 274
Ontario	Northeast - Nord-est	362,029	5 286	2 605 379	714	442
	North Central - Centre-Nord	788,296	12 336	8 993 639	1,653	753
	South - Sud	505,081	3 324	4 877 556	416	1 557
	West - Ouest	204,256	500	1 942 269	122	3 819
	Total	1,859,662	21 445	18 418 844	2,904	920
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	Northeast - Nord-est	41,762	214	663 146	23	2 963
	North Central - Centre-Nord	156,490	1 956	2 779 736	148	1 345
	South - Sud	110,265	595	1 812 687	53	3 059
	West - Ouest	147,512	1 606	2 236 935	95	1 567
	Total	456,028	4 371	7 492 504	319	1 812
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	Northeast - Nord-est	19,562	71	320 554	11	4 547
	North Central - Centre-Nord	31,533	195	626 662	21	3 256
	South - Sud	34,362	139	537 748	22	4 022
	West - Ouest	170,558	4 413	3 211 520	236	768
	Total	256,014	4 817	4 696 483	290	1 340
Total Canada - United States - Canada - États-Unis		3,670,974	43 416	45 350 058	4,455	1 093

Table 3.19
For-Hire Trucking, 2000: Southbound Movements of the Top
Ten Commodities, Canada - U.S.

Tableau 3.19
Camionnage pour compte d'autrui, 2000 : Mouvements nord-sud des
dix principales marchandises, Canada - États-Unis

Commodity	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Marchandise	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
	\$'000	'000	'000	'000
42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	480,505	4 598	5 234 726	510
36 Vehicles - Véhicules	439,505	4 596	3 543 124	1,328
26 Wood products - Produits du bois	312,183	5 931	5 829 940	275
27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	280,532	4 622	4 832 453	230
33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	234,036	1 985	2 271 048	284
24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	231,628	1 838	2 673 355	206
39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	224,800	628	1 170 639	205
32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	193,279	3 015	3 040 389	169
34 Machinery - Machines	149,451	749	1 181 619	161
05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mers, et préparations	127,882	1 017	1 606 225	88
Other commodities - Autres produits	997,173	14 437	13 966 541	999
Total Canada - United States Canada - États-Unis	3,670,974	43 416	45 350 058	4,455

Table 3.20

For-Hire Trucking, 2000: Southbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, Canada - U.S.

Tableau 3.20

Camionnage pour compte d'autrui, 2000 : Mouvements nord-sud des cinq principales marchandises selon la région d'origine, Canada - États-Unis

Origin	Commodity - Marchandise	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	26 Wood products - Produits du bois	41,584	761	664 217	32
	05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	28,834	186	326 952	30
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	28,213	358	477 641	17
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	21,447	120	315 639	9
	13 Non-metallic minerals n.e.c. - Minéraux non métalliques n.c.a	21,361	195	416 325	10
	Other commodities - Autres marchandises	78,905	990	1 108 791	68
	Total		220,343	2 611	3 309 565	167
Quebec - Québec	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	171,981	1 588	1 857 852	165
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	104,835	1 562	1 632 898	82
	32 Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	87,736	1 160	1 350 377	60
	26 Wood products - Produits du bois	69,206	1 008	1 125 324	51
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	56,505	478	707 711	45
	Other commodities - Autres marchandises	388,665	4 375	4 758 527	371
	Total		878,927	10 171	11 432 689	774
Ontario	36 Vehicles - Véhicules	396,445	4 360	3 244 328	1,283
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	214,988	1 963	2 116 322	241
	39 Furniture, mattress, lamp, lighting, illuminated signs - Meubles, matelas, lampes, éclairage, ens. lumin.	156,997	363	688 097	150
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	128,586	1 188	1 106 342	182
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	124,018	1 056	1 204 159	121
	Other commodities - Autres marchandises	838,627	12 515	10 059 595	927
	Total		1,859,662	21 445	18 418 844	2,904
Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	05 Meat, fish, seafood, and preparations - Viandes, poissons, fruits de mer, et préparations	54,201	350	822 798	19
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	52,801	403	755 069	39
	26 Wood products - Produits du bois	40,721	458	977 417	22
	01 Live animals and live fish - Animaux et poissons vivants	32,183	420	477 701	17
	34 Machinery - Machines	31,701	162	391 818	23
	Other commodities - Autres marchandises	244,422	2 579	4 067 672	198
	Total		456,028	4 371	7 492 504	319
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	26 Wood products - Produits du bois	67,116	1 902	1 725 493	73
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	33,775	... ¹	427 439	52
	27 Pulp, newsprint, paper and paperboard - Pâte de bois, papier journal, papier et carton	29,581	... ¹	... ¹	23
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	13,500	131	146 175	19
	28 Paper and paperboard articles - Articles de papier ou de carton	11,240	100	191 518	11
	Other commodities - Autres marchandises	100,804	1 275	1 359 632	113
	Total		256,014	4 817	4 696 483	290
Total Canada - United States Canada - États-Unis		3,670,974	43 416	45 350 058	4,455

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

¹ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.21
For-Hire Trucking, 2000: Northbound Movements of Goods,
U.S. - Canada

Tableau 3.21
Camionnage pour compte d'autrui, 2000 : Mouvements sud-nord
de marchandises, États-Unis - Canada

United States Region of Origin	Destination	Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Région d'origine des États-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif du tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions	Distance moyenne
		\$'000	'000	'000	'000	Km
Northeast - Nord-est	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	26,135	408	379 713	28	1 033
	Quebec - Québec	128,658	2 991	1 898 468	249	636
	Ontario	229,570	4 036	2 060 502	427	536
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	38,309	160	510 526	26	3 405
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	10,046	22	97 800	15	4 531
Total		432,718	7 617	4 947 010	746	769
North Central - Centre-Nord	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	20,054	87	218 365	15	2 500
	Quebec - Québec	138,065	1 243	1 842 504	148	1 468
	Ontario	640,357	9 706	7 521 537	1,063	790
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	193,024	1 299	2 285 982	155	2 006
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	33,995	127	411 938	45	3 316
Total		1,025,494	12 462	12 280 324	1,425	1 090
South - Sud	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	44,470	224	603 336	24	2 819
	Quebec - Québec	164,708	1 375	2 638 764	142	1 942
	Ontario	477,182	3 868	5 259 702	493	1 427
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	123,646	524	1 704 970	76	3 304
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	29,007	85	330 391	32	3 959
Total		839,012	6 075	10 537 163	766	1 858
West - Ouest	Atlantic Prov. - Prov. de l'Atlantique	... ¹	... ¹	... ¹	2	5 776
	Quebec - Québec	53,207	209	957 672	25	4 533
	Ontario	163,407	555	2 191 538	92	3 960
	Man., Sask. and Alta. - Man., Sask. et Alb.	104,016	961	1 573 823	79	1 763
	B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	122,334	2 433	1 873 668	171	906
Total		447,430	4 186	6 768 362	369	2 126
Total United States - Canada États-Unis - Canada		2,744,655	30 340	34 532 859	3,306	1 311

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

¹ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Table 3.22
For-Hire Trucking, 2000: Northbound Movements of the Top
Ten Commodities, U.S. - Canada

Tableau 3.22
Camionnage pour compte d'autrui, 2000 : Mouvements sud-nord
des dix principales marchandises, États-Unis - Canada

Commodity - Marchandise		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
42	Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	447,506	4 804	5 965 294	549
36	Vehicles - Véhicules	366,304	3 655	2 990 294	515
03	Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	208,350	1 794	3 444 155	113
34	Machinery - Machines	187,382	956	1 564 429	226
35	Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	183,552	807	1 523 888	154
33	Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	183,462	1 585	2 002 621	279
24	Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	159,819	1 329	1 829 468	189
23	Chemical products and preparation n.e.c. - Produits et préparations chimiques n.c.a.	118,555	1 107	1 451 417	130
32	Base metal in primary forms and basic shapes - Métaux communs, formes primaires et de base	110,518	2 318	2 077 164	142
26	Wood products - Produits du bois	77,075	2 343	1 900 039	112
	Other commodities - Autres marchandises	702,130	9 643	9 784 091	897
Total United States - Canada États-Unis - Canada		2,744,655	30 340	34 532 859	3,306

Table 3.23
For-Hire Trucking, 2000: Northbound Movements of the Top
Five Commodities from Region of Origin, U.S. - Canada

Tableau 3.23
Camionnage pour compte d'autrui, 2000 : Mouvements sud-nord
des cinq principales marchandises selon la région d'origine,
États-Unis - Canada

Origin		Estimated Revenues	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity - Marchandise	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif d'expéditions
		\$'000	'000	'000	'000
Northeast - Nord-est	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	90,210	1 403	938 805	164
	41 Waste and scrap - Déchets et débris	28,273	911	518 261	45
	36 Vehicles - Véhicules	25,254	341	149 922	45
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	24,955	241	204 142	52
	34 Machinery - Machines	24,292	142	148 467	35
	Other commodities - Autres marchandises	239,735	4 580	2 987 413	405
	Total	432,718	7 617	4 947 010	746
North Central - Centre-Nord	36 Vehicles - Véhicules	224,918	2 607	1 825 378	371
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	160,959	1 852	2 168 991	215
	35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	83,886	427	825 143	69
	34 Machinery - Machines	78,074	463	664 867	107
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	64,720	802	790 675	129
	Other commodities - Autres marchandises	412,938	6 311	6 005 271	533
	Total	1,025,494	12 462	12 280 324	1,425
South - Sud	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	125,504	1 102	1 902 941	115
	36 Vehicles - Véhicules	100,649	637	853 354	86
	24 Plastics and rubber - Matières plastiques et caoutchouc	82,838	635	1 135 785	64
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	67,867	384	769 446	72
	34 Machinery - Machines	65,809	263	540 406	65
	Other commodities - Autres marchandises	396,345	3 054	5 335 231	366
	Total	839,012	6 075	10 537 163	766
West - Ouest	03 Agricultrl prdcts exc. live animals, grains, forage - Prod. agr., exc. animaux, céréales et prod. fourr.	123,781	784	2 224 966	48
	42 Miscellaneous transported products - Biens transportés divers	70,834	448	954 558	55
	35 Electronic & electrical equipment, and components - Appareils électroniques, électriques et composantes	40,303	85	268 674	26
	33 Articles of base metal - Ouvrages en métaux communs	25,919	157	238 358	26
	26 Wood products - Produits du bois	23,961	...1	...1	39
	Other commodities - Autres marchandises	162,632	1 441	2 136 844	177
	Total	447,430	4 186	6 768 362	369
	Total United States - Canada - États-Unis - Canada	2,744,655	30 340	34 532 859	3,306

¹ Due to data quality and confidentiality measures this value has been suppressed.

¹ À cause des lois sur la qualité et la confidentialité des données cette valeur a été supprimée.

Appendix A

Concordance of U.S. Regions and States

Annexe A

Concordance des régions américaines et des états

Region – Région		State – État
Northeast - Nord-est	Maine New Hampshire Vermont Massachusetts Rhode-Island	New York Connecticut Pennsylvania - Pennsylvanie New Jersey
North Central - Centre-Nord	Ohio Indiana Illinois Michigan Wisconsin Minnesota	Iowa North Dakota - Dakota du nord South Dakota - Dakota du sud Nebraska Kansas Missouri
South - Sud	Delaware Maryland Virginia - Virginie West Virginia - Virginie occidentale North Carolina - Caroline du nord South Carolina - Caroline du sud Georgia - Géorgie Florida - Floride Kentucky	District of Columbia - District fédéral de Columbia Tennessee Alabama Mississippi Arkansas Louisiana - Louisiane Oklahoma Texas
West - Ouest	Montana Idaho Wyoming Colorado New Mexico - Nouveau Mexique Arizona Utah	Nevada Washington Oregon California - Californie Alaska Hawaii - Hawaï

Changes in the Economic Conditions of Owner Operators, 1991-1998

by Gilles Paré

Summary

As self-employed workers, owner operators account for over 16%, or \$6 billion (1998), of the Canadian trucking industry's total annual revenues.¹ For some trucking businesses, the cost of contracting to owner operators is easily compared to the largest expense item (for example: salaries and wages). As such, owner operators are a key factor in the business and management decisions made by the large trucking businesses that hire them, particularly during highly competitive periods.

Data from the *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators* reveal the financial results of owner operators from 1991 to 1998.

In the 1990s, close to 40,000 owner operators experienced growth in an effervescent market favoured by growing transborder trade. The dynamic trucking industry expanded along with the economy as the recession ended, into years of strong economic growth, up until the discontent and road blockades later that decade. Owner operators had to adjust to cost cutting, the "just in time" approach and new conditions dictated by the businesses they served, all the while acquiring new technology.

The following study provides a financial picture of this group of independent owner operators over a period of eight years and includes comparisons with for-hire carriers of the same size involved in the same activities. It also describes the survey's constraints and the difficulty of measuring a group of workers as large and volatile as owner operators.

This is a version of the original paper that was produced by the author and presented to the Canadian Transportation Research Forum's annual meeting in May 2001. The content is entirely the responsibility of the author and does not implicate Statistics Canada.

¹ Based on total revenues for for-hire trucking according to Statistics Canada and estimated revenues for private trucking based on Transport Canada's 1998 Annual Report.

Évolution des conditions économiques des conducteurs propriétaires, 1991-1998

par Gilles Paré

Résumé

À titre de travailleurs autonomes, les conducteurs–propriétaires produisent plus de 16 % des recettes annuelles totales du secteur du transport routier des marchandises au Canada¹, soit 6 milliards \$ (1998). Dans la structure financière de certaines entreprises de transport routier, le coût des conducteurs propriétaires se compare aisément au plus important poste des dépenses tels les salaires et les traitements. De ce fait, les conducteurs propriétaires deviennent un enjeu important dans les prises de décisions commerciales et d'exploitation des grandes entreprises de camionnage qui les engagent et ce, surtout au cours des périodes de haute compétitivité.

Les données de l'*Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants* révèlent, pour la période de 1991 à 1998, les performances financières des conducteurs propriétaires.

Au cours des années 1990, près de 40 000 conducteurs propriétaires ont évolué dans un marché en pleine effervescence favorisé par des échanges commerciaux transfrontaliers grandissants. La dynamique du secteur du camionnage n'a cessé d'être au diapason de l'économie au sortir de la récession, vers des années de forte croissance économique allant jusqu'à la veille du mécontentement et des blocus routiers à la fin de cette décennie. Les camionneurs artisans ont dû s'ajuster à des fortes tendances à la rationalisation des coûts, le «juste à temps» (anglais : just in time -JIT) et ils ont dû s'adapter à des nouvelles conditions dictées par les entreprises qu'ils desservent tout en acquérant la nouvelle technologie.

L'étude qui suit dresse un portrait financier réparti sur huit années pour ce groupe de camionneurs indépendants tout en apportant des comparaisons avec les transporteurs pour compte d'autrui de taille et d'activités similaires. Elle offre en outre, un aperçu des contraintes reliées à l'enquête ainsi que de la difficulté à mesurer un groupe de travailleurs aussi grand et volatil que sont les conducteurs propriétaires.

Ce document est une version de l'étude originale produit par l'auteur et présenté au Groupe de recherches sur les transports au Canada, en mai 2001. Le contenu est entièrement la responsabilité de l'auteur et n'implique en rien Statistique Canada.

¹ Basé sur les recettes totales pour le transport routier pour compte d'autrui selon Statistique Canada et des recettes estimatives du camionnage pour compte propre selon le Rapport annuel de Transport Canada, 1998.

Introduction

This document attempts to show the wealth and benefits of using operational and administrative data as complete and varied as those from the *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators*². The results of this survey provide a detailed economic profile of 40,000 independent carriers in the trucking industry's lowest quartile.

Introduction

Ce document tente de démontrer la richesse et les avantages d'exploiter des données opérationnelles et administratives aussi complètes et variées contenues dans l'*Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants*.² Les résultats de cette enquête décrivent un profil économique détaillé d'un groupe de 40 000 transporteurs indépendants appartenant au quartile inférieur de l'industrie du camionnage.

Articles of reference on this subject:

The first is "Who are these guys?" written in 1993 by Andrea Mathieson of Statistics Canada, discussed at the CTRF Conference (1994). The article was based on 1991 data from the *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators*. The second is "State of the Union - The owner operator has been a main story of Canadian trucking for years – How's he doing? What's its future?" by Rolf Lockwood, which appeared in the October 1997 edition of *Today's Trucking*.

While this study also deals with these issues, it does not offer any solutions for the future. Instead, survey results are used to evaluate the financial situation of owner operators. The *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators* was conducted partly in response to recommendations by the Load Broker/Owner Operator Task Force of the Canadian Council of Motor Transportation Administrators (CCMTA) after the road blockades and difficulties experienced by the trucking industry in 1990.

Articles de référence sur ce sujet :

Le premier intitulé – «Who are these guys ?» rédigé en 1993 par Andrea Mathieson de Statistique Canada et discuté lors de la Conférence GRTC (1994). Cet article était basé sur des données de 1991 de l'*Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants*. Le second intitulé – «State of the Union - The owner-operator has been a main story of the Canadian Trucking for years – How's he doing? What's its future?» par Rolf Lockwood et paru dans l'édition d'octobre 1997 de la publication *Today's Trucking*.

La présente étude traite de ces questions sans pour autant offrir de réponse pour les perspectives d'avenir mais plutôt pour présenter des assises solides afin d'évaluer la situation financière des chauffeurs contractants à l'aide des résultats de l'enquête. Celle-là même qui fut mis sur pied pour répondre en partie aux recommandations énoncées par le Groupe de travail sur les chauffeurs contractants du Conseil Canadien des Administrateurs en Transport Motorisé (CCATM), suite aux blocus routiers et aux difficultés survenues dans l'industrie du camionnage en 1990.

In the past two years, governments and the media have taken a renewed interest in owner operators. Trucking associations and direct employers have examined closely the role of this group of workers with respect to transport companies.

"The use of owner-operators is a more flexible choice for trucking firms wanting to increase revenues without increasing their permanent payroll and investment capital in vehicles" (McKeown and Rea 1994).

The Load Broker/Owner Operator Task Force of the Canadian Council of Motor Transportation Administrators (CCMTA) listed similar reasons for the use of owner operators:

Ce groupe de travailleurs a suscité depuis deux ans un intérêt auprès des gouvernements et des médias et leur rôle au sein même d'une compagnie de transport est examiné de plus près par diverses associations de camionneurs mais surtout par leurs employeurs directs.

«Pour les transporteurs routiers, le recours à des chauffeurs-contractants donne plus de souplesse de fonctionnement. Ils peuvent accroître leurs recettes sans avoir à consentir d'importants investissements permanents en main-d'œuvre et en capital» (McKeown et Rea, 1994).

Tel McKeown et Rea, le Groupe de travail sur les chauffeurs-contractants du Conseil Canadien des Administrateurs en Transport Motorisé (CCATM) rappelait ainsi les raisons d'utiliser des chauffeurs contractants:

² The Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators was implemented partly in response to recommendations by the Canadian Council of Motor Transportation Administrators CCMTA Task Force. One recommendation clearly calls for an on-going survey of operating expenses for carriers and owner operators and for government agencies to publish the data, making it available to both the market and the public (item 6 in the report).

² L'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants fut mise sur pied en partie pour répondre aux recommandations du groupe de travail Conseil Canadien des Administrateurs en Transport Motorisé - (CCATM). L'une des recommandations proposait clairement une enquête et la publication des données par les agences gouvernementales sur les coûts d'exploitation des transporteurs et chauffeurs contractants sur une base continue et qui soit en mesure d'offrir des données sur le marché et pour le bénéfice du public – (item #6 au rapport).

- less capital risk for trucking operations, since they transfer capital risk for equipment investments to owner operators;
- greater flexibility during periods of rapid growth;
- the possibility of low-cost labour;
- greater productivity by reducing the carrier's extra administrative costs.
- un moindre risque des capitaux engagés pour les entreprises de camionnage en déplaçant ce risque de capital des investissements en équipement vers les chauffeurs-contractants;
- une plus grande flexibilité lors de période de croissance rapide;
- une possibilité d'une main d'oeuvre bon marché;
- une plus grande productivité par la réduction des coûts administratifs supplémentaires pour une compagnie de transport.

The Survey, its Coverage and Data Interpretation Constraints

Statistics Canada's *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators*³ includes data from a sample of over 3,000 to 5,000 respondents and represents an estimated population of 40,000 self-employed workers and 8,000 small for-hire carriers. Relevant information about operations, such as type of activity, employment, equipment, distance and movements, supplement tax data, like revenues and expenses based on direct and indirect costs, to provide a complete profile of these truck drivers.

This article discusses the constraints of using aggregate data and data from administrative records. Certain records are ill suited to interpreting trends and to a rigorous statistical approach. This is supported by the many limitations listed in Appendix B (Notes on Methodology) as well as by more recent statistical data from the 1998 survey.

When the results are released, introductory texts and notes accompanying tables and figures frequently explain these constraints. Reference notes indicate the risks associated with interpreting the data and refer the user to the survey methodology. At Statistics Canada, an exhaustive description of methodology provides information about data quality, coverage, non-response errors, sampling ratios, and so forth. The 1998 survey is a concrete example that includes not only a new sample frame for measuring the entire trucking industry, but also matching with a new data file from administrative sources. These two factors combined will allow for a critical examination of all data released to date.

³ (1) *The Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators has been conducted yearly since 1990. The results of this survey appear two years after the reference period, due to the time required to obtain the file under the Taxation Data Program. The 1999 data were collected and entered in the fourth quarter of 2000. Thus, for example, the complete data for 1999 will be available at year end 2001. Data is expected to be available sooner in the long term, due to the availability of electronic data from the General Index of Financial Information (GIFI), which was first used in 1998.*

L'enquête, sa couverture et les contraintes à l'interprétation des données

L'*Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants*³ de Statistique Canada comporte des données tirées d'un échantillon de plus de 3 000 à 5 000 déclarants et représente une population estimative de 40 000 travailleurs autonomes et de 8 000 petits transporteurs pour compte d'autrui. Des détails pertinents sur l'exploitation tels : le genre d'activité, l'emploi, l'équipement, la distance et les mouvements s'ajoutent aux données fiscales telles : les recettes et les dépenses ventilées selon les coûts directs et indirects pour présenter une image complète de ces nombreux conducteurs de camion.

Cet article expose les contraintes liées à l'utilisation des données agrégées et tirées des fichiers administratifs. Certains fichiers se prêtent mal à l'interprétation des tendances et à une approche statistique rigoureuse. Ceci est mis en évidence par les nombreuses limites énoncées à l'annexe B (Notes méthodologiques) ainsi que par les données statistiques plus récentes de l'enquête 1998.

Lors de la diffusion des résultats, les textes d'introduction, les notes accompagnant les tableaux et les figures font état fréquemment de ces contraintes. Les notes de renvoi indiquent les risques associés à l'interprétation des données et invite l'utilisateur à consulter la méthodologie d'enquête. À Statistique Canada, une description exhaustive de la méthodologie apporte des précisions sur la qualité des données, la couverture, les erreurs dues à la non-réponse, les fractions de sondage et autres. L'enquête de 1998 est un exemple concret qui comprend non seulement l'introduction d'une nouvelle base de sondage destinée à mesurer l'ensemble du secteur du camionnage, mais aussi l'appariement d'un nouveau fichier de données de sources administratives. La combinaison de ces deux facteurs viendra jeter un regard critique sur l'ensemble des données diffusées jusqu'à maintenant.

³ (1) *L'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants est produite annuellement depuis 1990. Les résultats de cette enquête paraissent tardivement, soit deux ans après la période de référence, dû au délai inhérent à l'obtention du fichier provenant du programme des données fiscales. La collecte et la saisie des données de 1999 ont été réalisées au quatrième trimestre de l'année 2000. Ainsi, par exemple, les données complètes de 1999 paraîtront à la fin de l'année 2001. Une amélioration temporelle de la diffusion est prévue à plus long terme, grâce à la disponibilité des données électroniques issues de l'Indice Général des Renseignements Financiers (IGRF) utilisé pour la première fois en 1998.*

Users are advised that any longitudinal analysis based on data from a Taxation Data Program is subject to any changes in methodology that may have occurred. They are invited to review this article's definitions and appendices on methodology. Other sources that are similar but not identical to the data produced by this survey are available from Statistics Canada, such as Small Business Profiles, a source of statistical data on finances and employment for Canadian businesses. These data, available for reference years 1991, 1993, 1995 and 1997, serve as a guide to business performance.

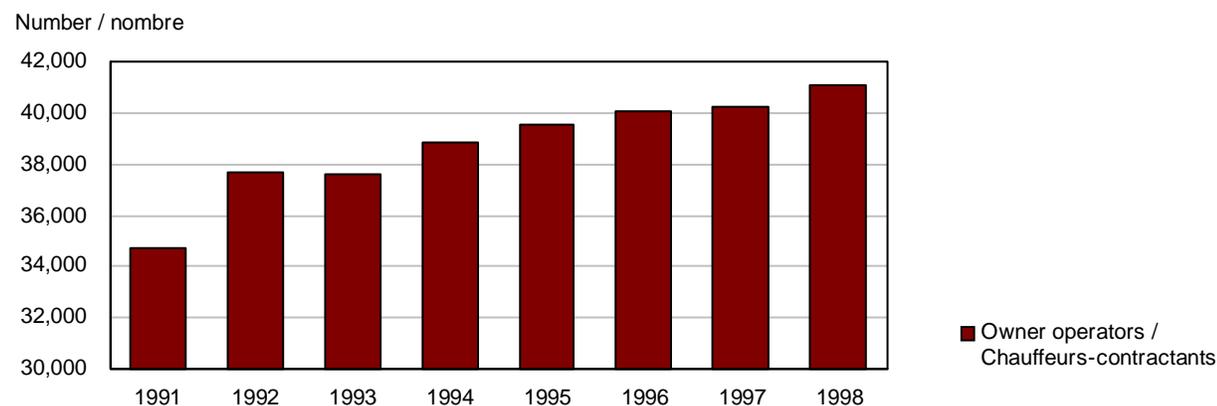
Les utilisateurs doivent être mis en garde par toute analyse longitudinale qui touchent des données issues d'un Programme des données fiscales pour lesquelles des changements méthodologiques ont pu survenir. On les invite à examiner les définitions ainsi que les annexes sur la méthodologie du présent article. D'autres sources similaires mais non conformes aux données produites par cette enquête sont disponibles auprès de Statistique Canada, tels les Profils des petites entreprises, une source des données statistiques financières et sur l'emploi pour l'ensemble des entreprises commerciales au Canada. Ces données, qui sont disponibles pour les années de références 1991, 1993, 1995, 1997, servent de guide de rendement des entreprises.

Owner Operators

An average of 41,000 owner operators were in business in 1998, according to the *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators*. In 1998, this group accounted for 16% of the trucking industry's total revenues and almost 23% of total operating expenses for for-hire trucking.

Figure 4.1

Total number of owner-operators, Canada, 1991-1998



Source: *Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators*, Statistics Canada.

In the course of a year, an average of 65% of owner operators reported working for for-hire carriers, 25% for private carriers and 10% for both (see Figure 4.2). These truckers are found in such varied areas of activity as transport of general freight, dry bulk materials, bulk liquids and household goods.

The Typical Owner Operator

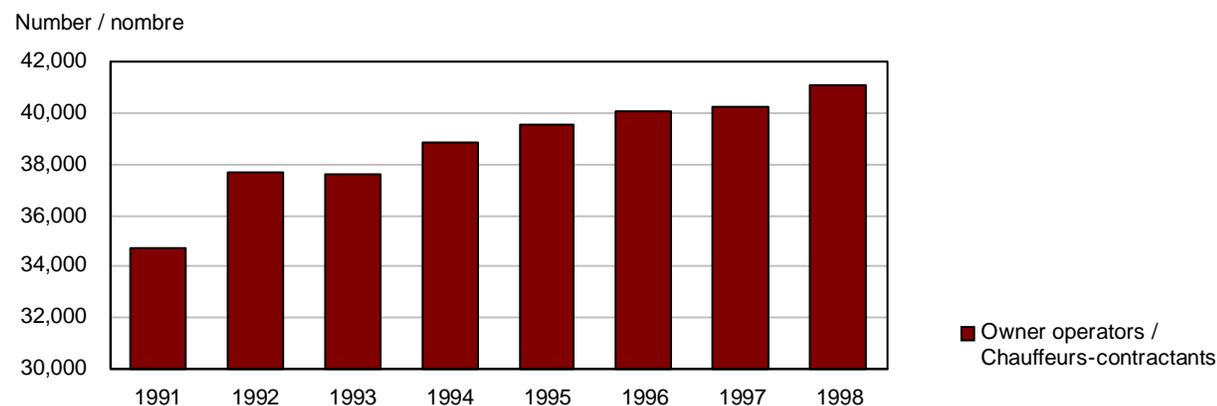
In Canada, a typical owner operator has one chance in three of operating in Ontario and the same chance of working for a for-hire carrier. He is not unionized and is usually unincorporated. His independent work is treated differently by labour statutes depending on the province. He receives special treatment under provincial legislation.

Chauffeurs contractants

On compte en moyenne, selon l'*Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants*, 41 000 propriétaires exploitants en 1998. Ce groupe a cumulé 16% des recettes totales pour le secteur du camionnage en 1998, et, pour le transport pour compte d'autrui, près de 23% des dépenses totales d'exploitation.

Figure 4.1

Nombre total de chauffeurs-contractants, Canada, 1991-1998



Source : *Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants* de Statistique Canada.

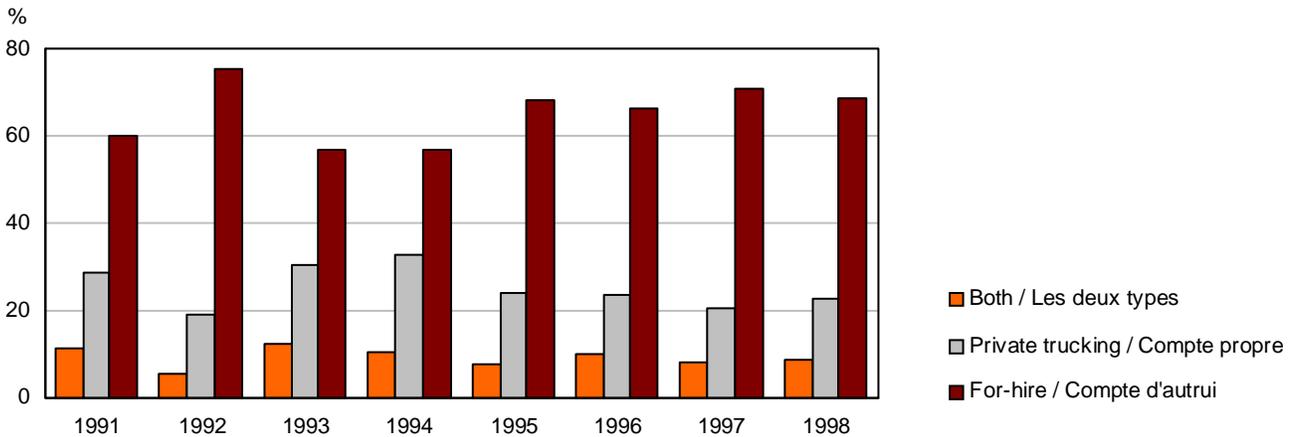
Au cours d'une année, les chauffeurs contractants affirment travailler pour les transporteurs pour compte d'autrui dans une proportion moyenne de 65%, contre 25 % pour les entreprises pour compte propre ou pour les deux dans 10% des cas (voir la figure 4.2). On les retrouve dans des segments d'activités variées telles, par exemple, le transport de fret général, de produits en vrac secs ou liquides ou le transport d'articles ménagers.

Le chauffeur contractant type

Au Canada, le conducteur-propriétaire type a une chance sur trois d'exploiter en Ontario et d'autant de travailler pour un transporteur pour compte d'autrui; il n'est pas syndiqué et de statut légal d'exploitation plus souvent non constitué en société. Son travail indépendant est traité de manière différente par les lois du travail selon la province. Il fait l'objet d'un regard particulier

Figure 4.2

Distribution of owner-operators working for



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

He owns a road tractor that he shares with an employee, but, on a day-to-day basis, remains completely independent and responsible for all his business decisions.

Depending on his area of activity, an owner operator may drive very long distances, operating his road tractor an average of over 130,000 kilometres per year, hauling semi-trailers of general freight and other specialized freight for the inter-provincial market and, increasingly, the U.S. transborder market.

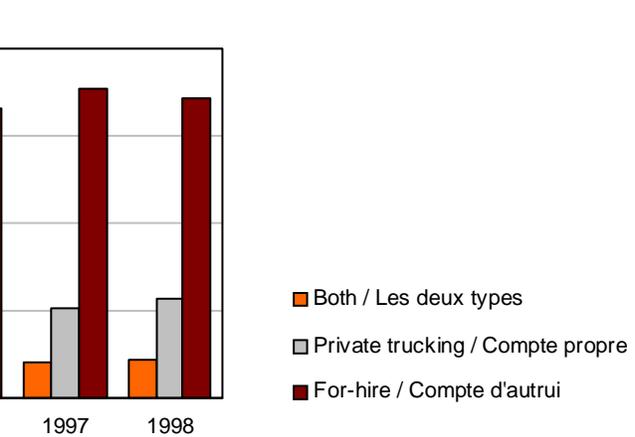
In comparison, owner operators who haul dry bulk materials mainly service local transport markets and rarely exceed an average of 60,000 kilometres per year with their trucks. While both truckers work in areas with the highest revenues and have the same status, their day-to-day activities are quite different.

The former earns average operating revenues of about \$130,000 per year (averaging about 70 cents per kilometre), while the latter's revenues are in the order of \$100,000 per year (over \$1 per kilometre). Their expenses, however, are also proportional to total revenues. While their net revenues may vary, according to I. Bess, about eight out of 10 independent truck drivers (79%) earned less than \$20,000 after income tax in 1997 (Bess 2000).

Along with those owner operators who contract their services to for-hire or private carriers, they are part of the largest men's employment group in Canada. More recently, the high cost of fuel has become a determining factor in the decision to pursue this profession. Diesel fuel prices saw record increases in 1997 and 2000. Since most such truckers operate mainly in central Canada, their profit margin was reduced substantially, sometimes consuming their entire savings in a short period.

Figure 4.2

Répartition des chauffeurs-contractants travaillant pour



Source : Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants de Statistique Canada.

des lois provinciales. Il dispose d'un tracteur routier qu'il partage avec un employé, mais au quotidien il demeure entièrement autonome et responsable de ses gestes touchant l'ensemble des décisions d'affaires.

Selon le segment d'activité, ce conducteur de camion peut rouler sur de très longues distances en parcourant en moyenne plus de 130 000 kilomètres annuellement avec un tracteur routier tirant des semi-remorques de marchandises générales et spécialisées destinées pour le marché inter provincial mais de plus en plus il traverse la frontière des É-U.

Par opposition, son collègue qui fait du transport de produit secs en vrac se concentre dans le transport local et n'atteindra que rarement les 60 000 km en moyenne annuellement avec son camion porteur. Bien que tous les deux fassent partie des segments d'activité qui cumulent le plus de recettes et qu'ils aient un même statut, leurs activités quotidiennes sont très différentes.

Le premier produit des recettes d'exploitation moyennes annuelles d'environ 130 000 \$ (oscillant en moyenne autour des 70 cents par km. Le second des recettes de l'ordre de 100 000 \$ en moyenne annuellement (de plus de 1 \$ par km), mais leurs dépenses sont aussi proportionnelles aux recettes cumulées. Leur revenu net peut varier mais selon I. Bess, « Environ huit camionneurs indépendants sur 10 (79%) ont eu en 1997 un revenu de moins de 20 000 \$ après impôt » (Bess, 2000).

Avec leurs confrères «conducteurs de compagnie pour compte d'autrui ou pour compte propre», ils font partie du plus grand groupe d'emplois au Canada chez les hommes. Plus récemment, le coût élevé du carburant est devenu un facteur déterminant dans la poursuite de cette profession. Au cours des années 1997 et 2000 les prix du carburant diesel ont connu des hausses annuelles sans précédent. Comme la majorité d'entre eux opèrent surtout au Canada central leur marge de profit s'est réduite d'autant, pouvant même volatiliser toutes leurs économies en une période courte.

Since August 1999-unless their employer introduced "fuel surcharge" clauses to contracts with shippers-these owner operators may have found themselves among the protesters demanding a freeze in gas prices or even government tax cuts.

Particularly in difficult economic times, owner operators look to unite or rally under one banner or another or join a union to voice their concerns and counter the effects of both rising insurance and maintenance costs and exorbitant fuel prices. In the last eight years, they may have made a business decision to incorporate or to take their equipment off the road rather than continue operating at a loss.

Different Trends and Gross Revenues Based on Legal Status

Tax data allow for the examination of two distinct groups of owner operators: those who filed a T1 tax return for unincorporated firms and those who filed a T2 tax return for incorporated firms (Canada Customs and Revenues Agency). The number of unincorporated firms is twice that of incorporated firms, at 65% and 35% respectively. The two groups present different trends based on the owner operator's class of gross income. Although the estimated number of truckers rose between 1991 and 1998, the number of unincorporated owner operators remained stable, which suggests that a growing number of owner operators are incorporating. Historically, the reasons cited for incorporating are strictly related to a business decision or plan (for example: different income tax rates, deferred income tax payments, exposure to risk and liability, partnership).

Unincorporated Owner Operators

Most unincorporated owner operators (T1), i.e., 23,000 or 85% of them, earned a gross income of less than \$150,000 in 1992. This number dropped markedly to only 75% in 1998. The number of units increased for larger groups in 1998, particularly in the \$100,000-\$150,000 class. Below the \$50,000⁴ threshold value, some 4,200 owner operators, or 16% of all unincorporated owner operators, earned an average gross income of close to \$40,000 in 1997 (see Figure 4.3).

The number of owner operators with a gross income of \$200,000 or more per year almost doubled, from 1,250 in 1992 to some 2,489 in 1998. By excluding those who earned less than \$50,000, the average gross income for other classes increased only slightly during the 8-year period.

Incorporated Owner Operators

Although only one-third of all owner operators are incorporated (T2), their estimated number rose by almost 20%, from 11,356 in 1992 to 14,445 in 1998. In 1992, 61% of incorporated owner operators were below the \$150,000 threshold value in gross income per year. Seven years later, 58% of owner operators were still below this threshold value (see Figure 4.4).

⁴ Operations that earned less than \$25,000 between 1991 and 1995 and less than \$30,000 between 1996 and 1998 were not included in the sample.

Depuis août 1999, à moins que son employeur ait eu la sagesse ou la diligence d'introduire des clauses contractuelles de «surcharges pour le carburant» auprès des expéditeurs, le conducteur propriétaire a pu se retrouver parmi les contestataires et a pu revendiquer un gel du prix de l'essence ou même des réductions des taxes auprès des gouvernements.

En période de difficultés économiques surtout, il cherchera à se rallier ou à se regrouper sous une bannière quelconque, à joindre un syndicat pour se faire entendre et contrer les effets à la fois des augmentations des coûts d'assurance, de l'entretien et du coût exorbitant du carburant. Au cours des huit dernières années, il a pris des décisions d'affaires en se constituant en société ou a peut-être choisi au cours de la dernière année de garer son équipement plutôt que continuer d'exploiter à perte.

Des tendances différentes des revenus bruts selon le statut légal

Les données fiscales nous permettent d'observer deux groupes distincts de chauffeurs contractants selon qu'ils aient complété un feuillet fiscal T1 d'entreprises non constituées en société ou T2 d'entreprises constituées (Agences des douanes et du revenu du Canada). Ces deux groupes dont le premier comporte deux fois plus d'unités que le second, (respectivement 65%-35%) pour le nombre de chauffeurs contractants présentent des tendances différentes selon la taille de leurs revenus bruts. Bien que le nombre estimatif des conducteurs ait augmenté au cours des années 1991-1998, le total des chauffeurs contractants non constitués en société est demeuré stable, ce qui suggère une tendance plus grande à vouloir se former en société. Les raisons de ceci, historiquement, sont liées strictement à une décision ou à un plan d'affaires touchant par exemple, la différence des taux d'impositions, les paiements différés d'impôt, l'exposition aux risques et responsabilités, le partenariat et autres.

Chauffeurs contractants non constitués en société

Parmi les chauffeurs contractants non constitués en société (T1), la majorité d'entre eux, soit 23 000 ou 85% se retrouvait en deçà du seuil de 150 000 \$ de revenus bruts en 1992. Ce groupe a diminué sensiblement pour ne représenter que 75% en 1998. On remarque des hausses du nombre d'unités pour les groupes de tailles plus élevées, mais plus particulièrement à la catégorie des 100 000 \$-150 000 \$, en 1998. En deçà du seuil des 50 000 \$⁴ des revenus bruts moyens de près de 40 000 \$ sont toujours observés en 1997 pour quelques 4 200 chauffeurs contractants, ou 16 % du total des T1 (voir la figure 4.3).

Le nombre des chauffeurs contractants ayant des revenus bruts de 200 000 \$ et plus annuellement a presque doublé passant de 1 250 en 1992 à quelques 2 489 en 1998. En excluant les moins de 50 000 \$, les revenus bruts moyens dans les autres groupes de revenus n'a que peu progressé au cours des 8 années.

Chauffeurs contractants constitués en société

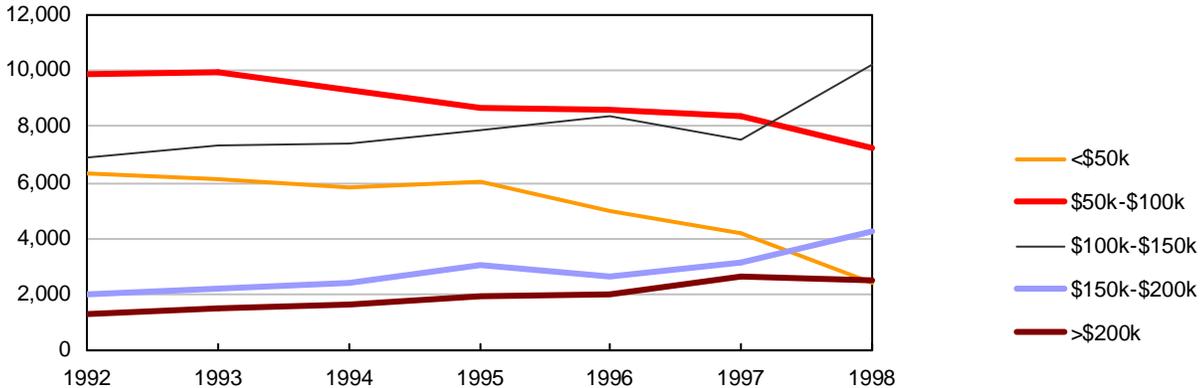
Bien qu'ils ne représentent toujours que le tiers de tous les chauffeurs contractants, il y a eu une hausse nette de près de 20% du nombre estimatif des chauffeurs contractants constitués en société (T2), passant de 11 356 en 1992 à 14 445 en 1998. En 1992, la majorité d'entre eux, soit 61 % se situaient en deçà du seuil des 150 000 \$ en revenus bruts annuels. Sept ans plus tard, on en compte encore 58% sous ce seuil (voir figure 4.4).

⁴ Le seuil sous lequel les entreprises ne sont pas soumises à l'échantillonnage se situe à 25 000 \$ pour la période de 1991 à 1995 et à 30 000 \$ entre 1996 et 1998.

Figure 4.3

Number of units by gross business income size class for T1, 1992-1998

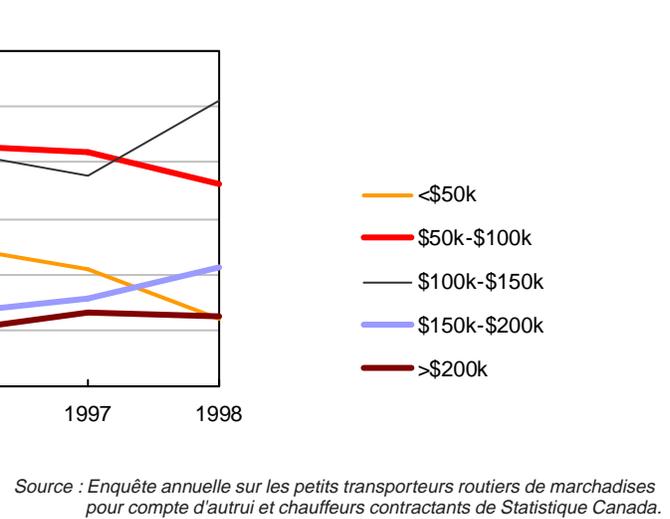
Number / Nombre



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

Figure 4.3

Nombre d'unités selon les classes de revenus brutes des T1, 1992-1998



Incorporated owner operators with revenues of \$200,000 or more earned average gross incomes of close to \$390,000 in 1997 versus only \$294,000 for unincorporated owner operators, a difference of almost \$100,000.

Comparativement aux chauffeurs contractants non constitués en société, seuls les chauffeurs contractants constitués en société touchant des recettes de 200 000 \$ et plus se démarquent avec des revenus bruts moyens de près de 390 000 \$ en 1997 contre seulement 294 000 \$, soit près de 100 000 \$ plus élevés.

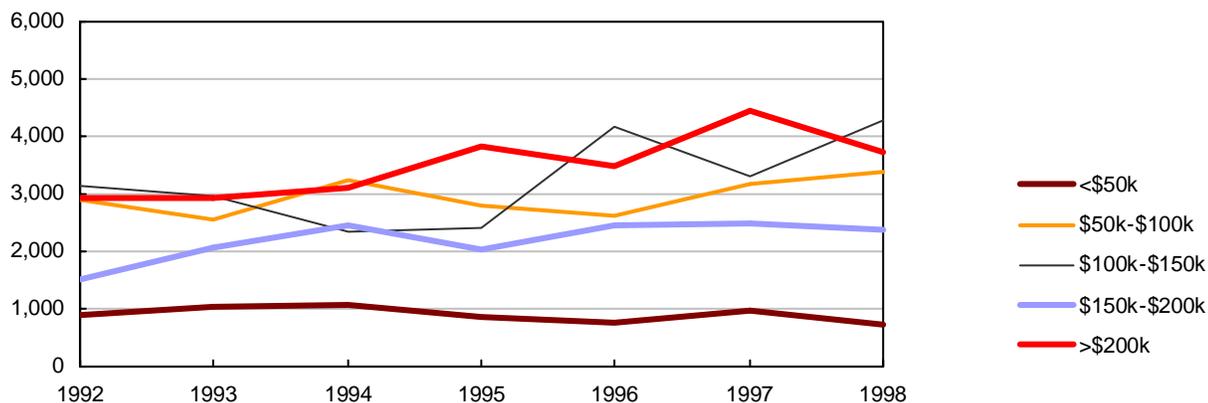
Taking into account the classes chosen, owner operators with very high gross annual incomes had a positive impact on the average gross annual incomes of incorporated truckers. In 1998 in particular, 151 firms had gross annual incomes in excess of \$1 million. In fact,

Compte tenu des classes choisies, les chauffeurs-contractants ayant des revenus annuels bruts très élevés ont pu tirer à la hausse, la moyenne annuelle de revenus bruts chez les travailleurs constitués en société. En 1998, particulièrement, on comptait 151 firmes de plus de 1 million \$ en revenus bruts

Figure 4.4

Number of units by gross business income size class for T2, 1992-1998

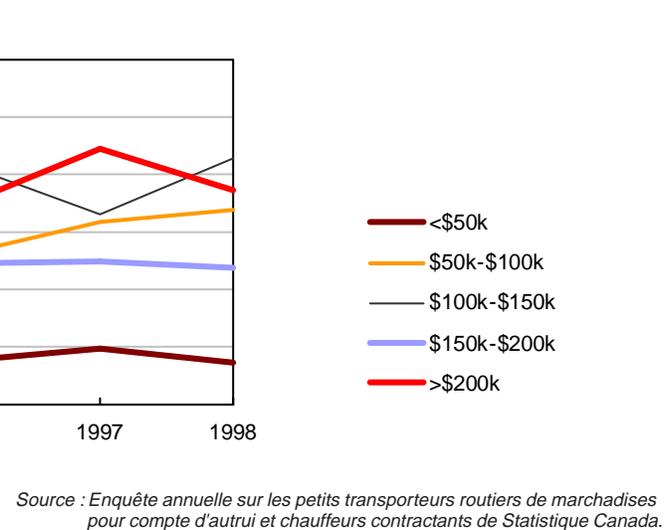
Number / nombre



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

Figure 4.4

Nombre d'unités selon les classes de revenus brutes des T2, 1992-1998



incorporated owner operators, who represent one-third of all owner operators, account for 45% of the total gross annual income.

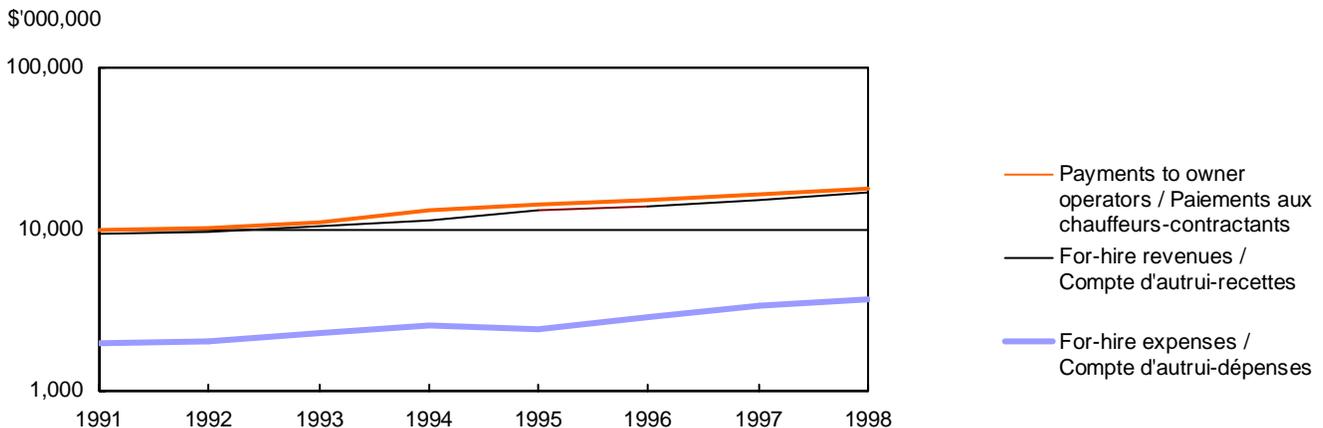
Data from T2 records taken from the General Index of Financial Information (GIFI) in 1998 were more accurate and increased the credibility of data from previous years.

Other Significant Measures: Operating Revenues and Expenses

Trucking revenues earned by owner operators are an integral part of the trucking industry's total revenues. Total operating revenues doubled for all for-hire companies between 1991 and 1998, up from some \$9 billion to nearly \$18 billion. Total operating expenses more or less followed the lead of overall revenues, although for-hire carriers were able to improve their profit margins during the cycle of this strong economy. "Payments to owner operators" (representing their income) is the second largest expense item after salaries on a day-to-day basis for for-hire carriers.

Figure 4.5 illustrates that, overall, payments to owner operators were in line with trends in the for-hire industry. Total operating revenues and expenses increased by an average of 9% and 10% respectively for payments to owner operators. In proportion to revenues and expenses, payments represented approximately 21% of total operating revenues and 23% of total operating expenses from 1991 to 1998.

Figure 4.5
Payments to owner-operators, total revenues and expenses, all for-hire carriers, 1991-1998



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

Average operating revenues reached \$121,000 in 1991 and almost \$148,000 in 1997. The years 1993, 1995 and 1997 stood out in terms of rising average revenues, up 5%, 8% and 11% respectively (see Table 4.1).

annuel. En fait, le tiers de tous les chauffeurs contractants soient ceux constitués en société rapportent 45 % du total des revenus bruts annuels.

Les données des T2 tirées de l'Indice Général des Renseignements Financiers (IGRF) en 1998, ayant une plus grande précision ont apporté une crédibilité aux données des années précédentes.

Autres mesures significatives : les recettes et les dépenses d'exploitation

Les recettes tirées du transport par les chauffeurs contractants font partie intégrante des recettes totales de l'industrie du transport par camion. Ainsi pour l'ensemble des compagnies pour compte d'autrui, les recettes totales d'exploitation ont doublé en passant de quelques 9 milliards \$ à près de 18 milliards \$ au cours de la période de 1991 à 1998. Les dépenses totales d'exploitation suivent sensiblement les recettes globales, quoique durant ce cycle d'une économie soutenue, les transporteurs routiers pour compte d'autrui ont pu améliorer leur marge de profit. Les «paiements aux chauffeurs contractants» (qui représentent les revenus de ces derniers), sont aussi le second poste le plus important de dépenses après les salaires dans les opérations quotidiennes des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui.

La figure 4.5 montre que les paiements aux chauffeurs contractants ont suivi dans l'ensemble les tendances de l'industrie pour compte d'autrui. Une hausse moyenne des recettes et des dépenses totales d'exploitation de 9% et de 10 %, en moyenne, pour les paiements aux chauffeurs contractants. En proportion des recettes et des dépenses, les paiements ont représenté environ 21 % des recettes et 23 % des dépenses totales d'exploitation au cours de la période 1991 à 1998.

Figure 4.5
Paiements aux chauffeur-contractants, recettes et dépenses totales - tous les transporteurs pour compte d'autrui 1991-1998

Source : Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants de Statistique Canada.

Les recettes moyennes d'exploitation atteignaient 121 000 \$ en 1991 et près de 148 000 \$ en 1997. Trois années se distinguent pour l'augmentation des recettes moyennes soient 1993, 1995, et 1997 avec des hausses respectives de 5, 8 et 11% (voir le tableau 4.1).

Table 4.1
Revenues and Expenses, owner-operators, Canada
1991-1998

Tableau 4.1
Recettes et dépenses des chauffeurs contractants, Canada,
1991-1998

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Estimated Number Reporting - Nombre estimatif de déclarants	No. - Nbre	34,712	37,658	37,568	38,826	39,530	40,090	40,221	41,061
Operating Revenues - Total, recettes d'exploitation	\$'000	4,213,024	4,486,110	4,680,934	4,798,361	5,263,543	5,228,344	5,822,897	6,061,117
Transportation Revenues - Recettes tirées du transport	"	4,187,722	4,454,985	4,650,148	4,780,012	5,239,617	5,174,426	5,791,758	5,932,570
Other Revenues - Autres recettes	"	25,302	31,125	30,916	18,349	23,927	53,919	31,140	128,547
Average Revenues - Recettes moyennes	"	121.4	119.1	124.6	123.6	133.2	130.4	144.8	147.6
% annual average - % de variation annuelle	"		(1.85)	4.59	(0.81)	7.74	(2.06)	11.01	1.96
Operating Expenses Total - Total, dépenses d'exploitation	"	2,999,767	3,214,490	3,204,478	3,338,280	3,950,416	3,853,481	5,113,198	5,104,257
Salaries, Wages and benefits - Traitements, salaires et avantages	"	688,208	732,880	780,904	801,435	928,066	819,424	983,802	976,750
Fuel - Carburant	"	554,694	589,128	595,631	646,691	778,274	599,015	643,450	518,055
Other expenses and payment - Autres dépenses et paiements	"	553,535	633,491	559,853	583,094	614,529	888,732	1,583,739	1,862,463
Purchased Transport and Rent - Achat de service et location	"	283,697	303,028	278,273	272,883	345,656	295,209	405,648	368,098
Maintenance - Frais d'entretien	"	366,832	385,800	393,822	407,557	508,004	458,562	541,436	466,764
Depreciation - Amortissement	"	439,958	441,729	434,072	457,698	565,506	604,052	789,255	709,814
Insurance - Frais d'assurances	"	112,842	128,433	161,923	168,922	210,380	188,486	165,868	202,314
Average Expense - Dépense moyenne	"	86.4	85.4	85.3	86.0	99.9	96.1	127.1	124.3
% annual average - % de variation annuelle	"		(1.23)	(0.07)	0.80	16.23	(3.82)	32.26	(2.22)
Number of Full Time Employees Total - Total, nombre d'employés à plein temps	No. - Nbre	51,813	57,867	59,993	60,351	57,335	61,377	64,242	63,304
Average number of employees - Nombre moyen d'employés		1.5	1.5	1.6	1.6	1.5	1.5	1.6	1.5

Note: Some totals may not add due to rounding.

Note: Certains totaux ne sont pas justes en raison de l'arrondissement des données.

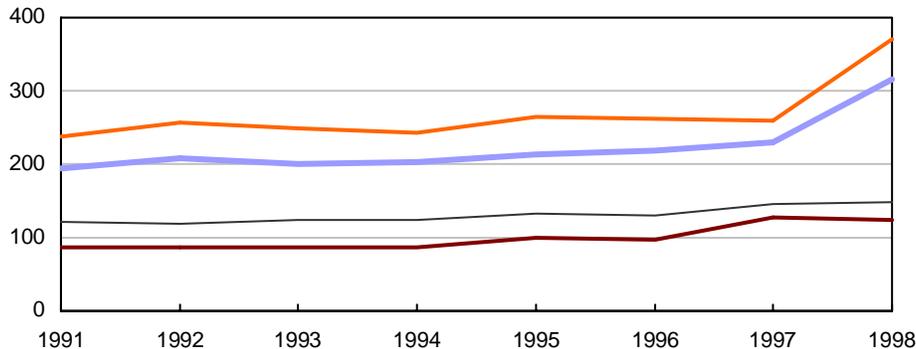
Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

Source: Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants de Statistique Canada

Figure 4.6

Average annual revenues and expenses

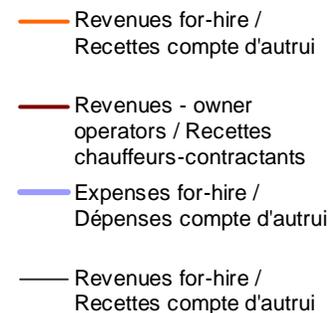
\$,000



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

Figure 4.6

Recettes et dépenses moyennes annuelles



Source: Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants de Statistique Canada.

The survey allows us to compare small for-hire carriers with annual incomes below \$1 million (1991 to 1997). In 1998, the survey included several for-hire carriers with incomes in excess of \$1 million (see "1998" in Notes on Methodology in Appendix B).

Lower Profit Margins

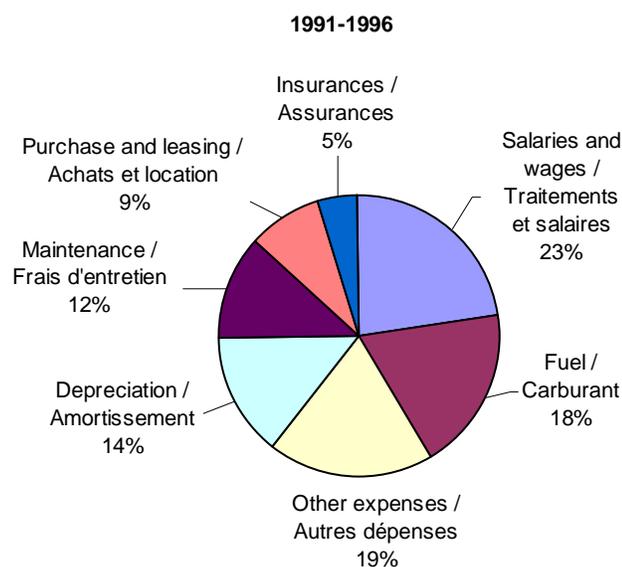
While many factors affect the financial situation of owner operators, including the availability of low-cost labour, work hours, distance (as well as downtime) and contract clauses, an increase in expense items remains a key factor with regard to their performance.

The gap between revenues and expenses decreased considerably in 1997 and 1998, mainly due to a substantial increase in "other expenses." Revenue statements for the last few years showed an appreciable increase in expenses. Expenses rose twice as fast as revenues in 1995 and 1997, with sharp increases of 16% and 32% respectively.

The distribution of expenses for all owner operators indicates that for every dollar spent between 1991 and 1996, over 41 cents went to salaries and fuel, 26 cents to maintenance and depreciation, 19 cents to other expenses, 9 cents to purchased trucking or leasing services and about 5 cents to insurance (see Table 4.1 and Figure 4.7). This distribution of expenses remained relatively stable over the years despite substantial variations reported again in 1997. The "other expense" category increased disproportionately in 1997 and 1998, from 19% to over 33%, which had a significant effect on other categories. With respect to this new distribution, surveys conducted after 1998 will be examined to explain the phenomenon.

Figure 4.7

Distribution of expenses, owner-operators, Canada



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

L'enquête permet de comparer les petits transporteurs pour compte d'autrui dont les revenus annuels sont en deçà de 1 million \$ (1991 à 1997). En 1998, plusieurs transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes supérieures à 1 million \$ ont été inclus. (voir les notes sur la méthodologie pour 1998, à l'annexe B).

Marge de profit diminuée

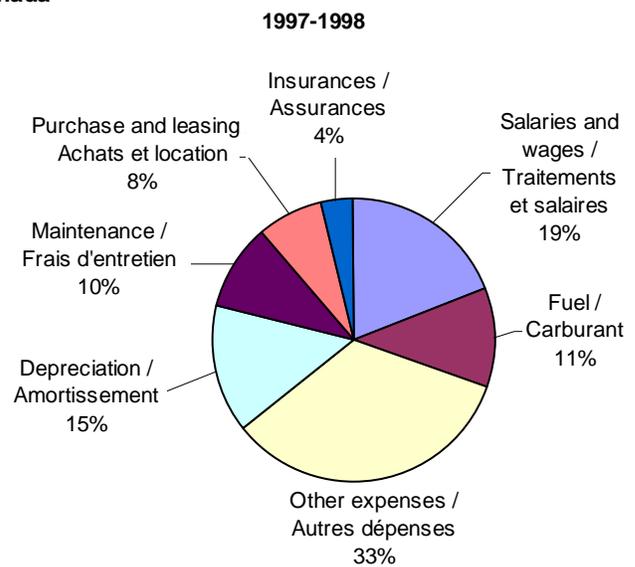
Plusieurs facteurs influent sur la situation financière des chauffeurs contractants tels la disponibilité de la main d'oeuvre bon marché, les heures travaillées, la distance parcourue (et aussi le temps improductif), les conditions contractuelles, mais l'augmentation des postes de dépenses demeure un indicatif-clé.

L'écart entre les recettes et les dépenses s'est replié considérablement en 1997 et 1998 en raison d'une importante croissance de la rubrique «Autres dépenses». Une augmentation sensible des dépenses a été observée dans les relevés fiscaux des dernières années. Les dépenses se sont accrues deux fois plus rapidement que les recettes en 1995 et 1997 avec des hausses subites de 16 % et 32 % respectivement.

La répartition des dépenses pour l'ensemble des chauffeurs contractants démontre que pour chaque dollar dépensé au cours de la période 1991-1996, plus de 41 cents sont absorbés par les salaires et le carburant, 26 cents pour l'entretien et l'amortissement, 19 cents pour les autres dépenses, 9 cents pour les achats de service de transport et de location et enfin, environ 5 cents pour les assurances (voir le tableau 4.1 et la figure 4.7). Cette répartition des dépenses est demeurée relativement stable au cours des années nonobstant les variations importantes encore une fois rapportées en 1997. La catégorie «Autres dépenses» a augmenté de manière non-proportionnelle au cours de 1997 et 1998, passant de 19% à plus de 33 % ce qui a grandement influencé les autres catégories. Vis-à-vis cette nouvelle répartition, les enquêtes post-1998 seront examinées afin d'expliquer ce phénomène particulier.

Figure 4.7

Répartition des dépenses des chauffeurs-contractants, Canada



Source: Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants de Statistique Canada.

Predominance of General Freight

Nationwide classification by industry is worthwhile, provided it allows for the distribution of financial and operating data by area of activity. The number of owner operators by type of activity is broken down as follows, on average, for the 8-year period: 30% each for general freight and dry bulk materials, 18% for other specialized freight, 13% for forest products, 7% for bulk liquids and 2% for household goods.

There is a greater variability in estimations for the group that hauls dry bulk materials versus other types of freight.

In terms of percentages, annual revenues follow closely the distribution of owner operators by type of activity, except for dry bulk materials, which are obviously of lesser value. Revenues for this type of activity represent only 23% of revenues for all activities.

In general and for all areas, the average revenues of owner operators increased between 1991 and 1998. However, some areas experienced substantial ups and downs throughout the 8-year period. General freight carriers saw considerable increases in average revenues between 1994 and 1995, which then stabilized. For bulk liquid carriers, average revenues peaked at \$179,000 in 1995, then at \$188,000 in 1998. Carriers of dry bulk materials also reached the \$100,000 mark in annual revenues in 1995. Finally, average revenues for carriers of forest products and other specialized freight fluctuated throughout the 8-year period, an instability linked to industry market conditions (see Table 4.2).

Table 4.2
Average revenues, by type of activity, Owner-Operators
Canada, 1991-1998

	General freight	Household goods	Bulk liquid	Dry bulk liquids	Forest products	Other commodities
	Marchandises générales	Articles ménagers	Vrac liquide	Vrac solide	Produits forestiers	Autres marchandises
	\$'000,000					
1991	119.19	150.49	149.70	96.14	160.61	129.56
1992	118.60	113.98	159.03	93.01	158.04	141.87
1993	111.73	156.49	160.36	97.64	185.25	140.23
1994	117.52	116.70	165.18	93.88	163.39	128.48
1995	130.92	121.91	179.04	100.57	159.09	149.68
1996	126.46	181.07	156.43	97.64	192.91	132.17
1997	133.12	160.49	152.42	119.75	190.67	161.35
1998	135.97	203.89	188.90	129.06	171.34	167.08

Source: Annual Survey of Small For-Hire Carriers of Freight and Owner-Operators, Statistics Canada.

Source: Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants de Statistique Canada.

The higher revenue classes, excluding transport of household goods, include respectively transport of forest products and bulk liquids at between \$150,000 and \$192,000 on average per year, followed by transport of other specialized freight at between \$130,000 and \$167,000. In the lower revenue class, revenues for carriers of dry bulk materials failed to reach \$100,000 as recently as 1998.

Prédominance du fret général

La classification par industrie au niveau national est intéressante dans la mesure où elle permet de ventiler les données financières et d'exploitation par segment d'activité. Le nombre de chauffeurs-contractants selon le genre d'activité est réparti comme suit, en moyenne, au cours des 8 années : le transport de marchandises générales et le transport des produits secs en vrac 30 % chacun, les autres marchandises spécialisées 18 %, les produits forestiers 13 % le transport des produits liquides en vrac 7 % et les articles ménagers moins de 2 %.

Nous avons remarqué une plus grande variabilité des estimations chez le groupe des transporteurs de produits secs en vrac comparativement aux autres types de marchandises.

Les recettes annuelles générées suivent de près la répartition du nombre de chauffeurs-contractants par genre d'activité en terme du pourcentage, à l'exception des produits secs en vrac qui comporte évidemment le transport des produits de moindre valeur. Les recettes de ce genre d'activité ne représentent que 23 % de l'ensemble de toutes les activités.

En général et dans tous les segments, les recettes moyennes par les chauffeurs contractants ont augmenté entre 1991 et 1998. Par contre, on reconnaît des hausses et des baisses marquées tout au cours des années et selon les segments. Chez les transporteurs de marchandises générales, des hausses importantes ont été réalisées entre 1994 et 1995, pour se rétablir par la suite. Alors que pour les transporteurs de produits liquides en vrac, le sommet de 179 000 \$ atteint en 1995 a été surpassé en 1998 avec 188 000 \$. Chez les transporteurs de produits secs en vrac, la barre des 100 000 \$ en recettes annuelles a été atteinte en 1995 également. Enfin les transporteurs de produits forestiers et autres marchandises spécialisées démontrent des recettes moyennes qui fluctuent tout au long de la période observée et semble plus reliées aux conditions des marchés dans lesquels ils travaillent (voir tableau 4.2).

Tableau 4.2
Recettes moyennes selon le genre d'activité, chauffeurs
contractants, Canada 1991-1998

	General freight	Household goods	Bulk liquid	Dry bulk liquids	Forest products	Other commodities
	Marchandises générales	Articles ménagers	Vrac liquide	Vrac solide	Produits forestiers	Autres marchandises
	\$'000,000					
1991	119.19	150.49	149.70	96.14	160.61	129.56
1992	118.60	113.98	159.03	93.01	158.04	141.87
1993	111.73	156.49	160.36	97.64	185.25	140.23
1994	117.52	116.70	165.18	93.88	163.39	128.48
1995	130.92	121.91	179.04	100.57	159.09	149.68
1996	126.46	181.07	156.43	97.64	192.91	132.17
1997	133.12	160.49	152.42	119.75	190.67	161.35
1998	135.97	203.89	188.90	129.06	171.34	167.08

Source: Annual Survey of Small For-Hire Carriers of Freight and Owner-Operators, Statistics Canada.

Source: Enquête annuelle sur les petits transporteurs pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants de Statistique Canada.

Dans les catégories de recettes élevées, excluant le transport des articles ménagers, on retrouve respectivement le transport des produits forestiers et des produits liquides en vrac entre 150 000 \$ - 192 000 \$ en moyenne annuellement, suivent le transport des autres marchandises spécialisées entre 130 000 \$ - 167 000 \$. Alors que dans la catégorie inférieure des recettes les transporteurs des produits secs en vrac n'atteignaient pas les 100 000 \$ et cela aussi récemment qu'en 1998.

Owner operators who haul bulk liquids and forest products earned average revenues that were respectively almost 45% and 30% higher than average revenues for carriers of dry bulk materials. These carriers are more sensitive to fluctuations in exports and the price of wood and paper on the international market.

For small for-hire motor carriers of freight earning less than \$1 million per year, the distribution of activities varies, although transport of bulk liquids and dry bulk materials is comparable for both types of carriers. Other specialized freight places first, followed closely by general freight, while transport of forest products represents only 13% of total revenues (versus 17% for owner operators). Transport of household goods accounts for a greater percentage of revenues (7% versus 2%), whereas a high percentage of these small to medium carriers have average revenues of about \$1 million to \$3 million as franchisees of larger companies usually referred to as "van lines."

Revenues and Expenses per Kilometre

Owner operators earn their revenues in a number of ways: by contract on cumulative receipts from transport, by distance (a certain amount per kilometre), or both, depending on the type of activity.

The survey provides data for revenues and expenses produced per kilometre and by type of activity. The matching of the first two estimated variables such as operating revenues and expenses to a third, i.e., the number of kilometres (estimated value provided by carriers during telephone interviews) increases the variance in results. However, this indicator remains a very important standard measure in the industry. These results allow for a critical examination of the results provided earlier.

A summary exercise provides interesting results. Table 4.3 below illustrates revenues and expenses per kilometre and the variation between the two.

The greatest variations occur with transport of dry bulk materials and bulk liquids, for which the data are highly variable. Transport of general freight, forest products and other specialized freight reveal variations of approximately 20 cents per kilometre, between cumulative receipts and expenses.

During the period studied, all revenues increased, though at varying rates for the different types of activity. Expenses, however, appear to have increased twice as fast, thus reducing the variation between the two variables by more than half, particularly in 1997 and 1998, which is in line with the previous observations.

General freight, other specialized freight and dry bulk materials represent the majority of services, are more easily identified and are better suited to interpretation given the considerable number of observations.

Les chauffeurs contractants opérant dans le secteur des produits liquides en vrac et forestiers ont tiré des recettes moyennes supérieures respectivement de près de 45% et 30 % de plus que les transporteurs des produits secs en vrac. Ces transporteurs sont à la fois plus sensibles aux fluctuations des exportations du prix du bois et du papier sur le marché international.

Chez les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui ayant des recettes de moins de 1 million \$ annuellement, la répartition des activités varie, bien que le transport du vrac liquide et des produits secs en vrac soit comparable chez les deux types de transporteurs. Les autres marchandises spécialisées arrivent au premier rang suivi de près des marchandises générales alors que le transports des produits forestiers ne représente que 13% des recettes totales (contre 17% chez les chauffeurs contractants). Le transport d'articles ménagers prend une plus grande proportion des recettes (7% contre 2%), alors que l'on reconnaît une forte proportion de ce type de transporteurs de faible ou moyenne taille se situant autour des 1 à 3 millions \$ à titre de franchisés de plus grandes compagnies communément appelées «van lines»

Recettes et dépenses au kilomètre

Les chauffeurs contractants obtiennent leurs recettes de diverses manières soit par contrat sur les recettes cumulées du transport, soit par la distance (montant 'x' par kilomètres parcourus) ou une combinaison de ces deux modes, selon le genre d'activité.

Les recettes et dépenses produites par kilomètre parcouru et selon le genre d'activité peuvent être tirées de l'enquête. L'appariement des deux premières variables estimatives telles les recettes et les dépenses d'exploitation à une troisième soit le nombre de kilomètres parcourus – valeur estimative (déclaré par les transporteurs à l'interview téléphonique) augmentent la variance des résultats. Par contre, cet indicateur demeure une mesure courante et très significative dans l'industrie. Ces résultats permettent de jeter un regard critique sur les résultats exposés plus haut.

Dans un exercice sommaire, nous observons des résultats intéressants. Le tableau 4.3 suivant montre les recettes et les dépenses au km et les écarts entre les deux.

Les écarts les plus grands ont été identifiés pour le transport des produits secs et liquides en vrac – ces données sont très variables. Le transport des marchandises générales, les produits forestiers et autres marchandises spécialisées ont démontré des écarts autour de .20 cents au km, entre les recettes et les dépenses cumulées.

Au cours de la période observée, toutes les recettes auraient augmenté, à des rythmes variés selon le type d'activité. Par contre les dépenses auraient suivi cette tendance à un rythme deux fois plus rapide pour ainsi réduire de plus de moitié les écarts entre les deux variables, surtout au cours de 1997 et 1998, ce qui rejoint les observations précédentes.

Le transport des marchandises générales, des autres marchandises spécialisées et le transport des produits secs en vrac détenant la majorité des services sont plus facilement cernés et se prêtent mieux à l'interprétation étant donné le nombre important d'observations.

Table 4.3

Average revenues and expenses per km by type of activity, owner-operators, Canada 1991-1998 (road tractors and straight trucks)

		General freight	Household goods	Bulk liquid	Dry bulk liquids	Forest products	Other commodities
		Marchandises générales	Articles ménagers	Vrac liquide	Vrac solide	Produits forestiers	Autres marchandises
1991							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.72	2.17	0.83	1.10	1.06	0.87
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.53	1.68	0.59	0.75	0.75	0.62
Difference - Différence	\$	0.19	0.49	0.24	0.35	0.31	0.25
1992							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.84	1.51	1.16	1.16	1.25	0.94
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.59	1.08	0.82	0.80	0.96	0.69
Difference - Différence	\$	0.25	0.43	0.34	0.36	0.29	0.25
1993							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.68	1.99	0.97	1.10	1.33	0.92
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.44	1.52	0.72	0.73	0.99	0.62
Difference - Différence	\$	0.24	0.47	0.25	0.37	0.34	0.30
1994							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.73	1.78	1.09	1.17	1.09	0.78
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.51	1.31	0.78	0.80	0.81	0.51
Difference - Différence	\$	0.22	0.47	0.31	0.37	0.28	0.27
1995							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.70	1.35	1.32	1.32	1.31	0.88
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.52	0.94	1.01	0.95	1.06	0.66
Difference - Différence	\$	0.18	0.41	0.31	0.37	0.25	0.22
1996							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.65	1.69	0.98	1.04	1.31	0.81
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.46	1.27	0.78	0.73	1.03	0.59
Difference - Différence	\$	0.19	0.42	0.20	0.31	0.28	0.22
1997							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.77	1.93	1.18	1.26	1.19	1.01
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.65	1.34	1.12	1.15	1.09	0.87
Difference - Différence	\$	0.12	0.59	0.06	0.11	0.10	0.14
1998							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.66	1.88	1.34	0.99	1.15	0.96
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.55	1.18	1.14	0.85	0.97	0.80
Difference - Différence	\$	0.11	0.70	0.20	0.14	0.18	0.16

Source: Annual Survey of Small For-Hire Carriers of Freight and Owner-Operators, Statistics Canada.

Source: Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants.

The trends observed for average revenues and expenses as well as revenues and expenses per kilometre are different for most activities, except for transport of other freight, where trends are similar.

An index of revenues per kilometre, based on 1991, was developed to provide indicative measures for the main activities, i.e., general freight, other specialized freight and dry bulk materials (see figure 4.8).

Bankruptcies

An examination of gross income and expenses suggests that a high proportion of owner operators are also prone to bankruptcy.

“The majority of trucking bankruptcies involve small operators with one or two trucks” Transport Canada (1999 Annual Report).

Tableau 4.3

Recettes moyennes par km selon le genre d'activité, chauffeurs contractants, Canada 1991-1998 (tracteurs routiers et camions)

		General freight	Household goods	Bulk liquid	Dry bulk liquids	Forest products	Other commodities
		Marchandises générales	Articles ménagers	Vrac liquide	Vrac solide	Produits forestiers	Autres marchandises
1991							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.72	2.17	0.83	1.10	1.06	0.87
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.53	1.68	0.59	0.75	0.75	0.62
Difference - Différence	\$	0.19	0.49	0.24	0.35	0.31	0.25
1992							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.84	1.51	1.16	1.16	1.25	0.94
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.59	1.08	0.82	0.80	0.96	0.69
Difference - Différence	\$	0.25	0.43	0.34	0.36	0.29	0.25
1993							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.68	1.99	0.97	1.10	1.33	0.92
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.44	1.52	0.72	0.73	0.99	0.62
Difference - Différence	\$	0.24	0.47	0.25	0.37	0.34	0.30
1994							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.73	1.78	1.09	1.17	1.09	0.78
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.51	1.31	0.78	0.80	0.81	0.51
Difference - Différence	\$	0.22	0.47	0.31	0.37	0.28	0.27
1995							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.70	1.35	1.32	1.32	1.31	0.88
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.52	0.94	1.01	0.95	1.06	0.66
Difference - Différence	\$	0.18	0.41	0.31	0.37	0.25	0.22
1996							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.65	1.69	0.98	1.04	1.31	0.81
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.46	1.27	0.78	0.73	1.03	0.59
Difference - Différence	\$	0.19	0.42	0.20	0.31	0.28	0.22
1997							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.77	1.93	1.18	1.26	1.19	1.01
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.65	1.34	1.12	1.15	1.09	0.87
Difference - Différence	\$	0.12	0.59	0.06	0.11	0.10	0.14
1998							
Revenues / km - Recettes / km	\$	0.66	1.88	1.34	0.99	1.15	0.96
Expenses/ km - Dépenses/ km	\$	0.55	1.18	1.14	0.85	0.97	0.80
Difference - Différence	\$	0.11	0.70	0.20	0.14	0.18	0.16

Les tendances observées entre les recettes et les dépenses moyennes ainsi que les recettes et les dépenses par kilomètre diffèrent dans la majorité des activités, sauf pour le transport des autres marchandises qui démontre des tendances similaires.

Un indice des recettes par kilomètre, basé sur 1991, a été développé afin d'offrir quelques mesures indicatives pour les activités principales, soit le fret général, les autres marchandises spécialisées et le transport des produits secs en vrac (voir la figure 4.8).

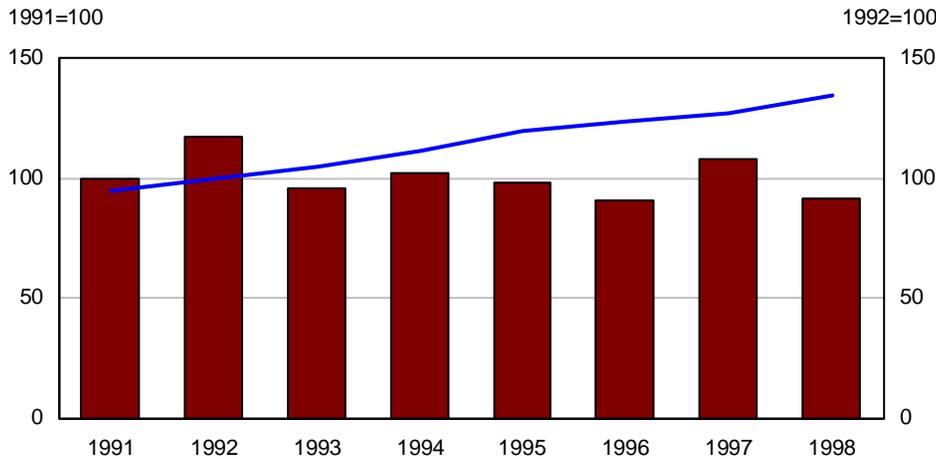
Faillites

À l'examen des revenus bruts et des dépenses observés, on pourrait croire qu'une forte proportion des chauffeurs – contractants soit aussi enclin à la faillite.

« La majorité des faillites de camionneurs touchent de petits exploitants ayant un ou deux camions » Transports Canada – Rapport annuel 1999.

Figure 4.8

Annual revenue index for general freight and industrial product price index, 1991-1998



Source: *Industrial Product Price Index for heavy Trucks, North American, Canadian market, Statistics Canada.*

The table 4.4 representing the number of bankruptcies illustrates the economic context in which owner operators were operating after the 1991 recession. The total number of bankruptcies fell almost by half during the robust economy of 1994 and 1995, then rose in 1996 and 1997. All parts of the country were equally affected by bankruptcies. The situation stabilized in 1998.

Table 4.4
Number of bankruptcies per year for the trucking industry by region, 1991-1998

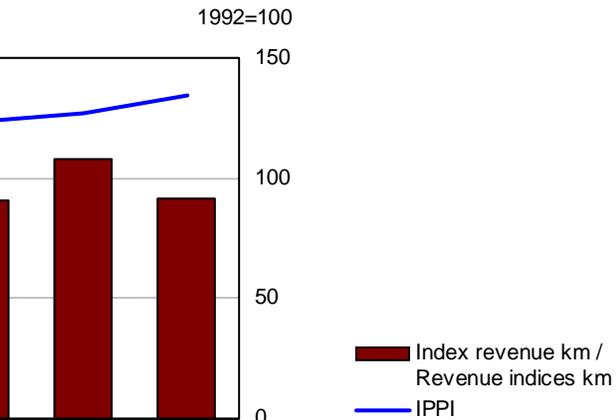
Year	Atlantic Region	Quebec	Ontario	Prairies	British Columbia and the Territories	Canada
Année	Région de l'Atlantique	Québec			Colombie-Britannique et territoires	
Number						
1991	98	107	191	223	143	762
1992	70	119	188	171	88	636
1993	70	91	152	130	56	499
1994	37	67	88	125	33	350
1995	31	81	58	141	34	345
1996	74	90	107	197	59	527
1997	82	119	164	178	58	601
1998	39	71	121	158	54	443

Source: *Industry Canada, Office of the Superintendent of Bankruptcies.*
Source: *Industrie Canada, bureau du surintendant des faillites.*

Two aspects of the bankruptcy rate concern owner operators: personal bankruptcy and bankruptcy of the carrier to which they contract their services. Thus, in addition to personal bankruptcies, the negative effects of bankruptcies by large for-hire or private operations to which owner operators contract add to the grim environment in which they work, particularly during economic slowdowns.

Figure 4.8

L'indice des recettes moyennes, marchandises générales et l'indice des prix des produits industriels, 1991-1998



Source: *L'indice des prix des produits industriels pour les camions lourds en Amérique du Nord, marché canadien, Statistique Canada.*

Le tableau 4.4 du nombre faillites démontre bien le contexte économique dans lequel opéraient les camionneurs artisans après la récession de 1991; le nombre total de faillites a chuté de près de la moitié au cours de la période d'une économie robuste des années 1994 et 1995 pour se rétablir à des niveaux plus élevés en 1996 et 1997. Cette situation est la même dans toutes les régions du pays. En 1998, on a connu un retour à une situation moins dramatique.

Tableau 4.4
Nombre annuel de faillites, secteur du camionnage, selon la région, 1991-1998

Year	Atlantic Region	Quebec	Ontario	Prairies	British Columbia and the Territories	Canada
Année	Région de l'Atlantique	Québec			Colombie-Britannique et territoires	
Number						
1991	98	107	191	223	143	762
1992	70	119	188	171	88	636
1993	70	91	152	130	56	499
1994	37	67	88	125	33	350
1995	31	81	58	141	34	345
1996	74	90	107	197	59	527
1997	82	119	164	178	58	601
1998	39	71	121	158	54	443

Source: *Industry Canada, Office of the Superintendent of Bankruptcies.*
Source: *Industrie Canada, bureau du surintendant des faillites.*

Pour les chauffeurs contractants, il y a deux dimensions au taux de faillites : c'est-à-dire la faillite personnelle et la faillite du transporteur pour lequel il contracte ses services. En pratique donc, en plus des faillites personnelles, l'effet d'entraînement des faillites des grandes entreprises pour compte d'autrui ou pour compte propre pour lesquelles ils fournissent leurs services vient compléter l'image peu réjouissante dans laquelle ils opèrent, surtout en période de ralentissement économique.

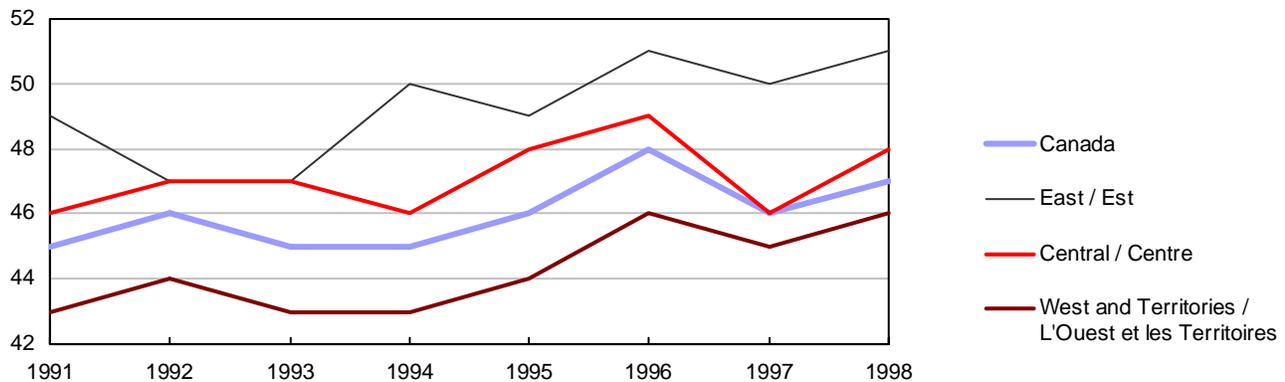
Distinct Characteristics

In addition to fuel expenses derived from tax data, the survey provides estimated data from operators, which appear more reliable and realistic.

Nationally, average annual expenses for fuel, as estimated by respondents, increased 23% from \$27,700 to almost \$34,200 between 1991 and 1998 for owner operators.

Based on the survey questionnaire, the average per-litre cost of fuel (without tax) in Canada was 46 cents per litre for the period studied. The price varies depending on the region, from a low of 43 cents per litre in the Prairies to a high of nearly 51 cents per litre in Eastern Canada. A 4-cent increase per litre for the period studied hardly seems dramatic today compared to the skyrocketing fuel prices of the past few years (see Figure 4.9).

Figure 4.9
Average per-litre cost of fuel by region, 1991-1998



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

International Movements: A Second Wind for Some Owner Operators

Although domestic intra-provincial transport remains by far the most important movement for owner operators, survey data point to certain trends. Revenues earned by owner operators changed substantially by type of movement between 1992 and 1997.

An analysis of revenues by type of movement shows that the intra-provincial market continues to be the most predominant for owner operators, accounting for slightly less than two-thirds of total operating revenues in 1998. The inter-provincial market remained stable at 13% during the 8-year period whereas the international market, at more than 23% of revenues, doubled in 8 years. International movements exceeded revenues from inter-provincial movements beginning in 1994. "Owner operators dominate cross border hauling with as much as 75% of those loads," *Today's Trucking*, October 1997.

Caractéristiques distinctes

L'enquête offre, outre des dépenses en carburant tirées des données fiscales, des données estimatives de l'exploitant qui nous semblent plus fiable et plus près de la réalité.

Au niveau national, les dépenses moyennes annuelles en carburant telles qu'estimées par le répondant sont passées de 27 700 \$ à près de 34 200 \$ entre 1991 et 1998 chez les chauffeurs contractants, en hausse de 23 %.

Le coût moyen du litre d'essence (excluant les taxes) au Canada, tel qu'obtenu par le questionnaire d'enquête s'est fixé à 46 cents le litre et n'a guère varié pour la période observée. Les écarts se retrouvent selon les grandes régions du pays au prix le plus bas de 43 cents le litre dans les Prairies à près de 51 cents le litre dans l'Est du pays. Une croissance de 4 cents le litre dans l'Est pour la période observée, on le reconnaîtra, paraîtrait aujourd'hui comme une très bonne nouvelle vis-à-vis la flambée des prix des dernières années (Voir la figure 4. 9).

Figure 4.9
Coût moyen par litre de carburant selon la région, 1991-1998

Source : Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants de Statistique Canada.

Les mouvements internationaux, un nouveau souffle pour certains.

Bien que le transport domestique de type intra provincial demeure de loin le plus important de tous les genres de mouvements pour les chauffeurs contractants, certaines tendances se dégagent des données de l'enquête. Les recettes produites par les chauffeurs contractants se sont grandement modifiées entre 1992 et 1997 selon le type de mouvements.

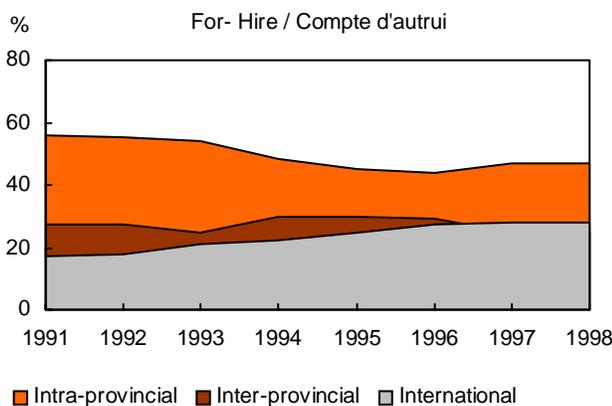
Les recettes tirées selon le genre de mouvements démontrent toujours la prédominance du marché intra provincial pour les chauffeurs contractants, avec un peu moins des deux tiers des recettes totales d'exploitation en 1998. Le marché inter provincial est demeuré stable au cours des 8 dernières années (13 %) alors que le marché international, à plus de 23 % des recettes, a doublé en 8 ans. Les mouvements internationaux dépassaient les recettes des mouvements inter provinciaux à compter de 1994. « *Owner-operators dominate cross border hauling with as much as 75 % of those loads* » - *Today's trucking* – October '97.

The opening up of international markets has been highly beneficial for owner operators, at least with respect to opportunities for performance, given the greater number of markets. The opening up of North American markets and free trade have also introduced a new reality for owner operators, primarily with respect to transport of general freight. This new reality is illustrated in Figure 10, which shows movements for all for-hire carriers for the same period.

These data reveal a trend toward more international movements at the expense of intra-provincial and inter-provincial transport. Large for-hire carriers represent a substantial share of transborder transport. In fact, the top for-hire carriers (with revenues in excess of \$25 million per year) account for fully one-third of international movements (based on total revenues). For-hire carriers with annual revenues of over \$1 million generate nearly 85% of revenues in the transborder market (see Figure 4.10).

Figure 4.10

Share of revenues by type of movement



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

Average Distances Greater than Industry Average

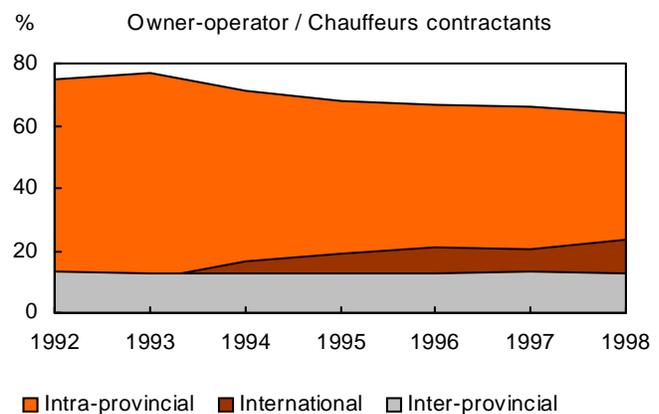
It could be said that owner operators drove average annual distances consistently higher than drivers of for-hire companies of the same size. But that is where the similarities end. Small for-hire carriers tend to operate locally or intra-provincially, unlike larger trucking operations, which employ a great many owner operators. Unfortunately, data on distance are not available for drivers employed by large for-hire trucking companies (see Figure 4.11).

L'ouverture des marchés internationaux a été grandement bénéfique pour les chauffeurs contractants, tout au moins pour les opportunités de rendement avec l'accroissement des marchés. C'est dire que l'ouverture du marché nord-américain et le libre échange s'est aussi traduite par une nouvelle réalité chez les chauffeurs-contractants, principalement dans le transport des marchandises générales. Cette nouvelle réalité est bien illustrée par la figure 10 qui montre la situation des mouvements pour l'ensemble des transporteurs pour compte d'autrui pour la même période.

On y remarque une tendance pour l'accroissement des mouvements internationaux au dépend du transport intra et inter provincial. Les transporteurs pour compte d'autrui de grande taille détiennent une présence importante du transport transfrontalier. En fait, les principaux transporteurs pour compte d'autrui (ayant des recettes de plus de 25 millions \$ annuellement) accaparent le tiers des mouvements internationaux (basés sur les recettes totales). Près de 85 % des recettes du marché transfrontalier sont générées par les transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles de plus de 1 million \$ (voir la figure 4.10).

Figure 4.10

Proportion des recettes selon le genre de mouvements



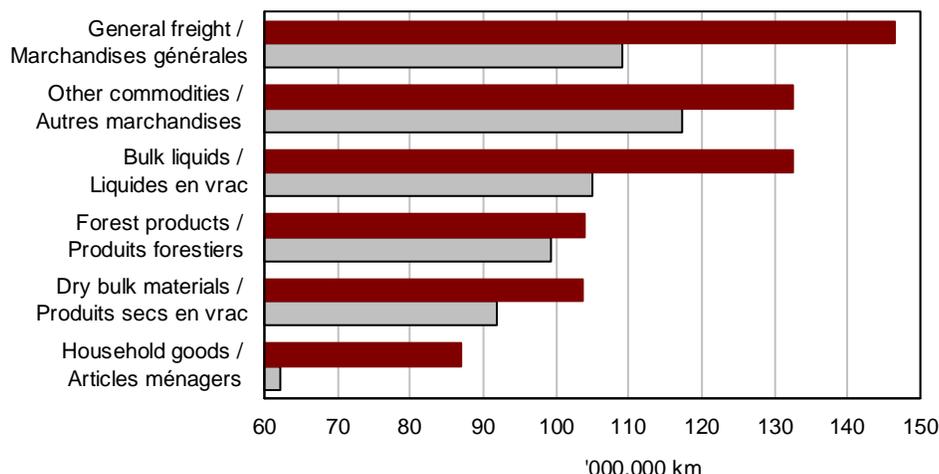
Source : Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants de Statistique Canada.

Distances moyennes supérieures à l'industrie

Les chauffeurs contractants ont parcouru des distances annuelles moyennes «constamment supérieures aux conducteurs des compagnies pour compte d'autrui de même taille», pourrait-on dire; mais là s'arrête la comparaison. Puisque les petits transporteurs pour compte d'autrui opèrent plus en milieu local ou intra-provincial comparativement à leurs confrères de plus grande taille qui, eux, emploient massivement les chauffeurs contractants. Malheureusement, les données sur la distance ne sont pas disponibles pour les conducteurs de grandes compagnies de transport pour compte d'autrui (voir la figure 4.11).

Figure 4.11

Average annual distance for road tractors by type of activity, Canada, 1991-1998



Source: Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators, Statistics Canada.

It is nonetheless interesting to note such a substantial variation-in excess of 35,000 kilometres per year-for transport of bulk liquids by for-hire carriers of this size and owner operators. This field is highly specialized and includes the transport of petroleum products and other products requiring tank trucks.

Distances driven by owner operators with road tractors vary considerably depending on the area of activity. Bulk materials are hauled for much shorter distances, less than 100,000 kilometres per year versus over 130,000 kilometres for other specialized freight, bulk liquids and general freight.

Finally, average distances per year remained relatively stable during the 8-year period studied. Peak years when the economy was booming present no particular upward or downward trend for owner operators.

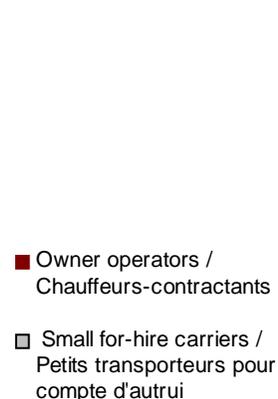
Type of Services by Region

Transport of general freight is predominant in all regions of Canada, except in British Columbia where transport of forest products rates highest in cumulative receipts. Forest products and dump trucking represent the second and third most important types of transport for owner operators in the Atlantic Region, Quebec and Ontario.

The services that rank fourth and fifth in importance based on cumulative receipts include refrigerated trucking (Atlantic Region, Prairies, British Columbia and the Territories), construction materials (Quebec, Ontario and British Columbia) and liquid petroleum products (Atlantic Region and the Territories). (See Table 4.5.)

Figure 4.11

Distance annuelle moyenne par les tracteurs routiers selon le type d'activité, Canada, 1991-1998



Source : Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et chauffeurs contractants de Statistique Canada.

Un écart aussi grand, de plus de 35 000 km annuellement, pour le transport des produits liquides en vrac, entre les conducteurs de compagnies pour compte d'autrui de cette taille et les chauffeurs contractants, est tout de même intéressant. Un domaine très spécialisé comportant les produits pétroliers et autres produits transportés dans des citernes.

Les distances parcourues par les chauffeurs contractants à l'aide des tracteurs routiers varient grandement selon le segment d'activité. Le transport des produits en vrac étant réalisé sur des distances beaucoup plus courtes, en deçà des seuils des 100 000 km annuellement contre plus de 130 000 km pour le transport des marchandises spécialisées, des produits liquides et des marchandises générales.

Enfin, les distances annuelles moyennes parcourues sont demeurées relativement stables au cours des 8 années observées. Les années de pointe où l'économie fleurissait ne présente pas non plus de tendance particulière la baisse ou à la hausse pour les chauffeurs contractants.

Type de services et région

Le transport des marchandises générales prédomine dans toutes les régions du pays, sauf en Colombie-Britannique où le transport des produits forestiers arrive au premier rang des recettes cumulées. Ce dernier type de transport de pair avec les déchargements ('Dump trucking') forment les second et troisième plus importants type de transport pour les chauffeurs contractants dans l'Atlantique, le Québec et l'Ontario.

Les autres services qui viennent aux quatrième et cinquième rang d'importance selon les recettes cumulées comportent les fourgons thermiques (Atlantique, Prairies, Colombie-Britannique et les Territoires), les matériaux de construction (Québec, Ontario et Colombie-Britannique), les produits du pétrole liquifié (Atlantique et les Territoires) - voir le tableau 4.5.

Of the 23 services listed in the questionnaire, these 5 services alone frequently represent over 80% of cumulative receipts for owner operators in all regions, except in the Prairies where they represent 65% to 75% of cumulative receipts. British Columbia is the only region where transport of general freight is not a predominant area of activity. Over the years, the value of these results will be seen in the interpretation of specific situations related to products more sensitive to economic cycles (construction and forest products, for example).

Conclusion

The data for 1999 and 2000 will reveal even more about the economic situation of owner operators and will flesh out a financial picture somewhat different from reference years 1997 and 1998, particularly with respect to fuel prices and their direct impact on independent trucking conditions.

In a speech on trucking industry forecasts for 2001 delivered at the 74th annual meeting of the Ontario Trucking Association, president David Bradley stated:

“It will be important that independent operators - the backbone of many trucking operations - are dealt with fairly and able to make a decent return on their investment. If they cannot, the incidence of owner operators turning in their rigs and keys to the dealers will continue”.

The economic situation of owner operators between 1991 and 1996 provided no clue that a crisis would loom as the year 2000 drew close. Over the years, independent truckers have dealt with the risks inherent to their business, perhaps due in part to their highly individualistic and entrepreneurial natures. More recent data from 1997 and 1998 might have helped analysts and researchers assess the ability of owner operators to survive to the many rising costs in the short term.

Parmi les 23 services identifiés au questionnaire, seulement ces 5 principaux services représentent souvent plus de 80 % des recettes cumulées par les chauffeurs contractants dans toutes les régions, à l'exception des Prairies où ces 5 principaux services représentent entre 65% et 75% des recettes cumulées. Seule la Colombie-Britannique ne se distingue pas par une forte prédominance du fret général. Au cours des années, on reconnaît la valeur de ces résultats dans l'interprétation des situations particulières liées aux produits plus sensibles aux cycles de l'économie tels la construction, les produits forestiers.

Conclusion

Les données de 1999 et 2000 seront d'autant plus révélatrices de la situation économique des conducteurs propriétaires et viendront compléter le portrait financier quelque peu différent pour les années de références 1997 et 1998. Plus particulièrement vis-à-vis la situation des coûts du carburant et son impact direct sur les conditions des camionneurs indépendants.

Dans une allocution sur les prévisions de l'industrie du camionnage pour 2001, lors de la 74ième réunion annuelle, devant l'Association des Transporteurs routiers de l'Ontario, le président M. David Bradley déclarait :

« Il sera important de s'assurer que les camionneurs indépendants – le squelette de plusieurs entreprises de camionnage soit traité de façon équitable et qu'ils puissent avoir des rendements décents sur leurs investissements, sinon, l'incidence des chauffeurs contractants à rapporter leur équipement y compris leur clés auprès des concessionnaires se poursuivra » (notes traduites librement).

La situation économique des chauffeurs contractants ne présageait, entre 1991 et 1996, en rien la crise qui se dessinait à l'aube de l'année 2000. Au cours des ans, les camionneurs indépendants ont vécu avec des risques inhérents à leurs activités, peut-être un peu à la lumière de leur caractère fortement individualisé d'entrepreneur. Les données plus récentes de 1997 et 1998 auraient pu guider les analystes et les chercheurs sur la capacité des chauffeurs-contractants à survivre à court terme à plusieurs hausse des dépenses.

Table 4.5

Transportation revenues by major type of services, by region, Canada, Owner-operators, 1991-1998

Tableau 4.5

Recettes tirées du transport selon les cinq principaux services selon la région - Chauffeurs-contractants, 1991-1998

		1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Atlantic Region - Région de l'Atlantique	No. - Nbre	3,236	3,250	3,484	3,630	3,315	3,313	3,266	3,315
General freight - Fret général	\$ 000	159,160	145,557	119,882	157,037	164,562	118,357	175,449	197,033
Forest products - Produits forestiers	\$ 000	110,555	96,335	98,366	100,605	122,337	104,839	118,680	90,354
Dump trucking - Déchargements	\$ 000	58,553	62,174	62,887	55,599	40,973	39,696	38,336	42,083
Temperature controlled - van - Fourgons thermiques	\$ 000	42,364	44,274	32,388	57,654	41,938	50,461	37,127	61,681
Petroleum products (liquid bulk) - Produits pétroliers - liquéfiés	\$ 000	-	-	20,961	38,591	34,374	39,990	16,752	22,543
% total - revenus - recettes		91%	85%	77%	87%	82%	83%	76%	85%
Quebec - Québec	No. - Nbre	5,171	6,864	6,032	5,536	6,324	6,585	7,159	6,232
General freight - Fret général	\$ 000	224,685	247,617	105,546	154,682	241,645	243,957	382,312	352,178
Dump-trucking - Déchargements	\$ 000	130,959	205,737	236,689	123,686	145,991	169,077	137,834	128,987
Forest products - Produits forestiers	\$ 000	155,966	144,684	120,878	228,863	142,538	211,920	204,772	179,344
Building materials - Matériaux de construction	\$ 000	19,450	32,452	70,458	36,018	75,607	48,443	111,355	55,253
Dry bulk - Chargements secs en vrac	\$ 000	23,356	47,711	26,169	10,229	41,081	46,721	70,881	101,533
% total revenues-recettes		89%	83%	76%	85%	84%	86%	84%	96%
Ontario	No. - Nbre	10,662	11,277	11,798	13,400	13,291	13,286	13,452	14,899
General freight - Fret général	\$ 000	498,564	414,618	224,735	375,647	623,895	489,253	698,227	839,983
Dump-trucking - Déchargements	\$ 000	310,577	418,740	380,791	312,948	231,992	250,762	190,294	345,022
Forest products - Produits forestiers	\$ 000	86,489	168,785	186,752	182,489	190,997	239,789	184,533	121,547
Building materials - Matériaux de construction	\$ 000	68,586	84,943	44,444	58,948	128,254	124,908	102,500	324,743
Unprocessed agricultural commodities - produits agricoles non transformés		11,822	8,912	110,031	81,507	42,605	54,628	15,628	9,360
% total - revenus - recettes		84%	87%	67%	66%	75%	72%	72%	86%
Prairies Region - des Prairies	No. - Nbre	6,676	7,402	9,589	10,212	10,206	10,520	10,270	10,742
General freight - Fret général	\$ 000	238,855	345,366	284,725	386,939	392,076	444,669	422,003	480,775
Dump-trucking - Déchargements	\$ 000	172,817	180,489	164,438	167,704	171,996	149,294	233,084	202,245
Petroleum products (liquid bulk) - produits pétroliers liquéfiés	\$ 000	-	-	106,627	115,829	256,339	198,404	156,683	186,654
Forest products - Produits forestiers	\$ 000	81,634	78,731	157,682	90,476	111,396	122,840	125,050	118,445
Temperature controlled - van - Fourgons thermiques	\$ 000	94,801	69,524	106,609	66,202	70,670	76,861	124,914	127,654
% total revenues - recettes		74%	79%	69%	63%	69%	70%	65%	71%
British Columbia - Colombie-Britannique	No. - Nbre	5,322	5,781	6,613	5,841	6,329	6,526	5,980	5,801
Forest products - Produits forestiers	\$ 000	258,076	231,968	339,170	255,172	290,690	293,322	237,229	175,506
General freight - Fret général	\$ 000	187,110	164,641	137,789	132,365	113,899	186,570	223,833	196,340
Dump-trucking - Déchargements	\$ 000	109,497	139,883	158,337	114,635	209,603	123,992	115,470	167,147
Building materials - Matériaux de construction	\$ 000	15,224	31,517	30,392	37,633	69,973	133,445	68,437	110,120
Temperature controlled - van - Fourgons thermiques	\$ 000	38,641	32,017	23,131	27,080	80,563	24,403	52,585	28,398
% total revenues-recettes		97%	88%	83%	77%	89%	89%	80%	74%
Territories - Territoires	No. - Nbre	55	59	51	208	67	60	95	72
General freight - Fret général	\$ 000	1,502	3,832	1,159	1,344	1,121	3,048	3,886	2,767
Dump-trucking - Déchargements	\$ 000	3,945	1,957	2,040	2,033	3,419	1,886	902	2,597
Petroleum products (liquid bulk) - Produits pétroliers liquéfiés	\$ 000	-	-	1,140	6,905	2,432	2,720	2,968	1,156
Forest products - Produits forestiers	\$ 000	41	836	443	1,874	889	588	2,866	983
Temperature controlled - van - Fourgons thermiques	\$ 000	150	367	237	-	452	-	655	297
% total revenues recettes		95%	70%	80%	33%	82%	85%	71%	71%

Appendix A

Concepts and Definitions

Owner operators own/lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

A **For-Hire Carrier** is any carrier whose principal occupation is the transport of goods for compensation.

A **Private Carrier** is a company whose principal occupation is not trucking, but maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

Terminology

These terms are provided for information purposes only.

Broker: a company that will primarily arrange for the movement of freight by many modes. Historically, the broker does not own motor vehicle equipment or terminals and does not perform actual carriage of goods. He is not an owner operator. Many trucking companies now may engage in similar functions as well as consultant by extension to their business.

Broker/operator or Operator: an owner operator.

Carrier: an individual, partnership or corporation engaged in the business of transporting goods, i.e., that actually moves freight thus may include owner operators, but excludes brokers.

Dependent Contractor: contracts his services to a for-hire or private carrier, often for a mileage rate.

Independent Owner Operator: independent business person who owns or leases his trucks or road tractors and hauls goods for either a private (manufacturer, wholesaler, retailer, etc.) or for-hire carrier (trucking company) (I. Bess 2000).

In essence becomes a small trucking company, securing authorities to operate as a trucking carrier. He must find loads and may require the services of a broker.

Owner Operator: generally the owner of one road tractor or perhaps more (but not very many), who leases his services and equipment to a carrier.

Annexe A

Concepts et définitions

Un **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 à des transporteurs privés

Un **transporteur pour compte d'autrui** est un exploitant qui, comme principale activité, transporte des marchandises contre rémunération.

Un **transporteur privé** est un exploitant qui ne fait pas du transport routier comme principale activité, mais qui dispose (en propriété ou en location) d'un ou de plusieurs véhicules motorisés pour le transport de ses propres marchandises. L'expression «transporteur pour compte propre» est également utilisée pour désigner un transporteur pour compte privé.

Terminologie

Au cours des années, il y a eu une évolution de la terminologie désignant les chauffeurs contractants. Les définitions ci-dessous visent à aider le lecteur à s'y retrouver .

Camionneur-artisan et Conducteur-proprétaire : termes utilisés fréquemment pour désigner les chauffeurs contractants.

Camionneur indépendant : qui exploite des camions ou des tracteurs routiers et rend des services de transport de marchandises à un transporteur privé (fabricants, grossistes, détaillants, etc.) ou pour compte d'autrui (entreprises de camionnage), synonyme de chauffeur contractant.

Chauffeur contractant – définition de l'enquête voir l'encadré.

Tractionnaire : personne physique ou morale, propriétaire d'un tracteur routier, dont la profession consiste à tracter d'un point à un autre des semi-remorques appartenant à un tiers (cahiers de l'Office de la langue française, 1995)

Voiturier-remorqueur : terme à éviter, appellation vieillie. (cahiers de l'Office de la langue française, 1995)

Suite à l'introduction de la loi 430 au Québec le terme propriétaire-exploitant n'a plus sa raison d'être compte tenu de la distinction :

« le (la) propriétaire » désigne celui ou celle dont le nom apparaît sur le certificat d'immatriculation et peut comprendre les locataires de plus d'un an.

« L'exploitant » : celui ou celle qui contrôle les opérations du véhicule (concernant les itinéraires, les registres des heures de conduite, les délais de livraisons, les contrats de connaissance, etc.)

Les termes anglais sont fournis à titre d'information seulement (voir version anglaise).

Appendix B

Notes on Methodology

Overview

The objective of the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-hire Carriers and Owner Operators (FHOO) is to obtain information about the structure and performance of Canada-based small for-hire carriers. Note that survey respondents determine themselves whether they are a for-hire carrier, an owner operator working for a for-hire or private carrier, or both, for the reference year.

This survey involves two phases, which are as follows:

- the collection of operating data directly from the respondent through a 15-minute computer assisted telephone interview (CATI) on activities, area of operation, employment, equipment, fuel and distance; and
- the matching of financial data (revenue and expense items) from the administrative records of Statistics Canada's Tax Estimates Program. Financial data for the FHOO survey are compiled from a sample of Revenue Canada's T1 records of unincorporated firms' tax files and T2 records of incorporated firms' tax files from 1991 to 1997 (Revenue Canada is now known as the Canada Customs and Revenue Agency).

All firms are selected for the reference years in the FHOO survey, which collects data on the finances and operations of carriers and owner operators in all provinces and territories (not including courier services) with annual revenues between the threshold values of \$25,000¹ and \$1 million.²

Survey methodology is presented in its entirety in *Trucking in Canada, 1991 to 1994*, Catalogue No. 53-222 and in the *Transportation Division's Surface and Marine Transport Service Bulletin, 1995 to 1998*, Catalogue No. 50-002.

Data Limitations and Notes on Survey Results

Users are advised that financial data used in this article were taken from administrative records (tax files) which were not collected for statistical purposes. They must also understand that any longitudinal analysis based on tax data is subject to any changes made to the Taxation Data Program on an on-going basis. It is particularly important to refer to the definitions and changes in methodology for each reference year.³

¹ In 1996 the threshold increased from \$25,000 to \$30,000.

² Beginning in 1998, owner operators with annual revenues in excess of \$1 million are also included in the FHOO survey.

³ From 1990 to 1997 inclusively, many units from the tax data file should have been considered out-of-scope, which resulted in an overestimation of the number of small for-hire carriers and owner operators (see notes for the 1998 reference year).

Annexe B

Notes méthodologiques

Aperçu

L'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants (CACC) nous renseigne sur la structure et le rendement des petits transporteurs établis au Canada. À noter que les répondants à l'enquête déterminent eux-mêmes s'ils se considèrent comme étant un transporteur pour compte d'autrui, un chauffeur contractant travaillant pour un transporteur pour compte d'autrui ou pour un transporteur privé, ou encore comme étant les deux à la fois, pour l'année de référence.

Cette enquête comprend deux volets soit :

- la cueillette des données dites d'exploitation directement auprès du déclarant à l'aide d'un interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO) d'environ 15 minutes sur les activités, la région d'exploitation, l'emploi, le matériel, le carburant et la distance parcourue et ;
- l'appariement des données financières (postes de recettes et de dépenses) provenant des dossiers administratifs du Programme des estimations fiscales à Statistique Canada. Les données financières de l'Enquête CACC sont assemblées à partir d'un échantillon de feuillets T1 d'entreprises non constituées en société et de feuillets T2 d'entreprises constituées (1991-1997) provenant de Revenu Canada, maintenant connu sous le nom de l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

Toutes les entreprises sont sélectionnées pour les années de référence dans l'Enquête CACC, où on a recueilli des données sur les finances et l'exploitation des entreprises et des chauffeurs contractants de toutes les provinces et les territoires (sans les services de messageries) dont les recettes annuelles se situaient entre des valeurs limites de 25,000 \$¹ et 1 million de dollars².

La méthodologie de l'enquête est entièrement présentée lors de la diffusion des données au catalogue 53-222 - Le camionnage au Canada (voir les années 1991 à 1994) et dans le *Bulletin de service de la Division des transports – Transport terrestre et maritime 1995 à 1998* au catalogue 50-002.

Limites des données et notes relatives aux résultats d'enquête

Le lecteur doit noter que les données financières exploitées dans cet article sont tirées de dossiers administratifs (fiscaux) qui n'ont pas été constitués à des fins statistiques. De plus, les utilisateurs doivent savoir que toute analyse longitudinale effectuée à l'aide des données fiscales est sujette aux changements constants apportés au programme des données fiscales. Il est d'autant plus important de se référer aux définitions et changements méthodologiques selon l'année de référence³.

¹ Le seuil est passé de 25,000\$ à 30,000\$ à compter de 1996.

² À compter de 1998, les chauffeurs contractants ayant des recettes annuelles au-dessus de 1 million de dollars sont également inclus dans l'enquête CACC.

³ Pour la période allant de 1990 à 1997 inclusivement, un grand nombre d'unités provenant du fichier des données fiscales auraient dû être considérées hors champ pour l'enquête, ce qui a eu tendance à surestimer le nombre de petits transporteurs pour compte d'autrui et de chauffeurs contractants (voir les notes pour l'année de référence 1998).

Financial Ratios

Operating ratios are not presented because they could be misinterpreted. Unincorporated businesses (owner operators, for example) do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because owner operators obtain their remuneration from profits, and they do not appear as expenses in the same way as salaries and wages do for incorporated companies. Also, fuel costs may have been reported under more than one expense category or, on occasion, may have been unavailable from the tax data source. The result is an underestimation of total expenses, which would distort any calculated operating ratio. The operating ratio obtained with the survey would vary substantially (often by about 30%) from the ratios generally accepted in the industry.

Target Variation Coefficients

Target variation coefficients below 5% are retained for the trucking industry's key "revenues" variable (code 456 of the Standard Industrial Classification used from 1991 to 1997, and code 484 of the North American Industry Classification System used from 1998 onward) for Canada and by province.

(1998)

The variation coefficients for financial variable estimations are less than 3% for every province and less than 2% for Ontario and Quebec.

Mass Imputation Function

For reference years 1991 to 1997, mass imputation was used to impute operating data for:

- CATI units who could not be reached (not total response); and
- units not sampled in the CATI (second phase sample) but found in the tax data sample (first phase sample).

The nearest-neighbour method was used to impute operating data for those units not contacted. This method consists of copying data from a respondent unit called the "donor" to a not-contacted unit called the "receiver." Note that for reference years 1991 to 1997, the imputation process does not distinguish between incorporated and unincorporated firms.

In 1991, the mass imputation rate reached 40%.

In 1992, there were difficulties in selecting the first-phase sample using the first record from the Taxation Data Program. This was also the first year for the electronic filing of income tax returns (these taxfilers are referred to as "E-filers"). The rate of imputation reached an alarming 70%.

In 1993, the CATI data collection software was modified. E-filers were added to the first-phase sample, providing financial data, but were not included in the second-phase

Ratios financiers

L'utilisateur remarquera que nous ne présentons pas de ratios d'exploitation, car ceux-ci risquent d'être mal interprétés. En effet, les entreprises non constituées (par ex. : les chauffeurs contractants) ne déclarent pas leurs coûts de main-d'œuvre au fisc de la même manière que les entreprises constituées parce que les chauffeurs contractants tirent leur rémunération des marges bénéficiaires et que cette rémunération ne figure pas comme dépense au même titre que les salaires versés par les entreprises constituées. Il se peut également que les frais de carburant aient été déclarés à plusieurs postes de dépenses ou ne puissent à l'occasion être extraits de la source de données fiscales. Il s'ensuit une sous-estimation des dépenses totales et une déformation du ratio d'exploitation dégagé. Le ratio d'exploitation qui pourrait être obtenu par l'enquête révélerait des écarts importants (souvent de l'ordre de 30 %) avec les ratios généralement reconnus dans l'industrie.

Coefficients de variation cibles

Des coefficients de variation cibles en deçà de 5 % sont retenues pour la variable clé « recettes » pour l'industrie du camionnage – (code 456 de la Classification Type d'Industrie utilisée de 1991 à 1997, et code 484 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord utilisé à compter de 1998) au niveau Canada et province.

(1998)

Les coefficients de variation prévus pour les estimations des variables financières sont en deçà de 3 % pour chacune des provinces et en deçà de 2 % pour l'Ontario et le Québec.

Fonction d'imputation massive

Pour les années de référence 1991 à 1997, l'imputation massive a été utilisée pour imputer les données dites d'exploitation dans les cas suivants :

- pour la portion des unités de l'ITAO impossible à rejoindre (non réponse totale) et;
- les unités non échantillonnées dans l'ITAO (échantillon de deuxième phase), mais qui se sont retrouvées dans l'échantillon des données fiscales (échantillon de première phase).

Ainsi, pour toutes les unités non-contactées, les données dites d'exploitation ont été imputées à l'aide de la méthode du plus proche voisin. Cette méthode consiste à transcrire les données provenant d'une unité répondante appelée « donneur », à une unité non-contactée appelée « receveur ». A noter que pour les années de références 1991 à 1997, le processus d'imputation ne fait pas la distinction entre une compagnie constituée en société ou non constituée.

En 1991, le taux d'imputation massive a atteint 40 %

En 1992, des difficultés furent rencontrées lors de la sélection de l'échantillon de première phase à partir du fichier préliminaire issu du programme des données fiscales. Ce fut également l'arrivée des déclarants fiscaux par voie électronique (« E – filers »). Le taux d'imputation a atteint un seuil alarmant de 70 %.

En 1993, le logiciel de la collecte ITAO a été modifié. Les déclarants fiscaux par voie électronique (« E-filers ») sont ajoutés à l'échantillon de première phase d'où on obtient les

CATI sample. Operating data for these E-filers were therefore obtained by mass imputation.

1994

The number of carriers in Quebec and Ontario was likely underestimated.

Other - The results showed a substantial difference in expense estimations for 1997 and previous years. The distribution of expenses was also significantly different. We can only suggest that the "other expenses" category included elements previously reported under other items. Although these data were retained for the purpose of this study, users should be cautious when using them, particularly under these items.

Notes on Differences Between 1998 and Previous Years

Due to changes in survey methodology, it is difficult to compare the results of the 1998 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators with survey results from previous years. Before 1998, the survey's sample frame (the list of trucking companies from which units are selected) was created from an administrative record of taxfilers that was generally two years old. From 1998 onward, Statistics Canada's Business Register (BR) became the sole source of sample frames. The decision to replace the sample frame was primarily to obtain the most complete coverage possible for the for-hire trucking industry. Since the BR had been used since 1995 for carriers with revenues in excess of \$1 million, this method was ideal for all small carriers with less than \$1 million in revenues. Using a single sample frame substantially reduces the risks of firm duplication and omission and provides improved coverage for the target population.

Although there may be many reasons for the difference in the estimated number of owner operators in 1998 and in previous years, the main reasons are listed below.

The FHO survey has a two-phase design: the collection of operating data by CATI and the matching of tax data from the records of the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA), i.e., data from T1 and T2 records (the latter of which is now the GIF1).

1.0 Units identified as out-of-scope during telephone interviews were used to estimate the number of out-of-scope units in the sample frame. The number of out-of-scope units was then excluded from any final estimations. This approach was not extended to units from taxfilers' records (first-phase sample) for years prior to 1998. For example, in 1997, about 15% of these units should, by projection, have been eliminated from the sample drawn from CCRA administrative records.

données financières mais ne sont pas inclus dans l'échantillon ITAO de deuxième phase. Les données d'exploitation de ces déclarants fiscaux par voie électronique sont donc obtenues par une imputation dite massive.

1994

On doute d'une sous-estimation du nombre de transporteurs au Québec ou en Ontario

Autres - Les résultats ont démontré un écart important entre les estimations des dépenses pour 1997 et les résultats des années précédentes ; ainsi la répartition des dépenses s'est également avérée totalement modifiée. Nous ne pouvons seulement que suggérer que la catégorie « autres dépenses » ait pu comprendre des éléments rapportés sous d'autres items auparavant. Bien que nous ayons conservé ces données pour les besoins de l'étude, l'utilisateur devra être prudent dans son utilisation et plus particulièrement sous ces rubriques.

Notes explicatives sur les écarts entre 1998 et les années antérieures.

Les résultats de l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants de 1998 ne peuvent se comparer aisément avec les résultats des années précédentes en raison des changements méthodologiques apportés à l'enquête. Avant 1998, la base de sondage de l'enquête, c'est-à-dire la liste des compagnies de camionnage à partir de laquelle les unités sont sélectionnées aux fins d'enquête, était dressée à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux généralement désuet de deux années. À compter de 1998, le Registre des Entreprises de Statistique Canada (RE) devient l'unique source utilisée pour construire la base de sondage. La décision de remplacer la base de sondage s'appuie essentiellement sur les avantages inhérents d'obtenir une couverture la plus complète possible pour le secteur des transporteurs pour compte d'autrui. Le RE étant déjà utilisé depuis 1995 pour les transporteurs ayant des recettes de plus de 1 million de dollars, il devenait opportun de poursuivre cette approche pour tous les petits transporteurs en deçà de 1 million de dollars. L'utilisation d'une base de sondage unique réduit d'autant les risques liés à la duplication et à l'omission des compagnies et offre une couverture améliorée de la population cible.

Bien que plusieurs raisons peuvent être invoquées pour expliquer plus particulièrement les différences du nombre estimatif des chauffeurs contractants entre 1998 et les années précédentes, nous avons réuni ci-dessous les principales raisons :

L'Enquête CACC comporte une approche combinée : la collecte des données d'exploitation par ITAO et l'appariement de données fiscales provenant des fichiers de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, soient les données tirées des feuillets T1 et T2, T2 étant maintenant l'IGRF).

1.0 Les unités ayant été identifiées comme étant hors champ pour l'enquête lors de l'interview téléphonique sont utilisées pour produire une estimation du nombre d'unités hors champ sur la base de sondage. Ce nombre d'unités hors champ est ensuite exclu de toutes les estimations finales. Cette action n'a pas été étendue pour les unités provenant des fichiers de déclarants fiscaux (échantillon de première phase) pour les années antérieures à 1998. On estime par exemple à environ 15 % en 1997, le nombre des unités de ce type qui auraient dû, par projection, être retirées de l'échantillon provenant des fichiers administratifs de l'Agence des douanes et du revenu du Canada.

2.0 The rules for selecting or including units with revenues of over \$30,000 in the BR include the following:

- the business must have a single business number
- the business must have made at least one payment to the CCRA under the goods and services tax (GST) program and/or the payroll deductions account program.

According to Statistics Canada's Taxation Data Program, over 5% of unincorporated companies are not linked to the BR (Smith 2000).

3.0 Finally, the combined effect of the sample frame's selection criteria (now based on the BR), differences in the approximate income variable (found in the BR and used to define the population studied and the actual income declared in tax records) and the new estimation strategy (which uses control totals for key financial variables rather than mass imputation) may have substantially contributed to the differences with prior survey results.

For more about the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Small For-Hire Carriers and Owner Operators and point 3.0 above, methodology and reliability of estimations, please refer to "Survey Methodology" and "Data Limitations" in the Surface and Marine Transport Service Bulletin, Catalogue No. 50-002.

As mentioned earlier, the survey used tax data from the GIFI for the first time in 1998. Complete data was therefore available for T2 taxfilers since the program includes all such taxfilers, unlike the sample selection in previous years. As a result, the number of companies increased from 8,000 to almost 26,000. This led to improved estimations for many reporting units and enhanced the quality of financial data for incorporated companies. The reweighting method was also used for the estimation strategy instead of the mass imputation method in the second phase (Matthews 1999).

Other Limitations

Over the years, certain survey limitations have been identified and frequently pointed out by data users, particularly with respect to the following variables:

- the reporting unit's legal status;
- fuel expenses;
- salaries, wages and payments to owner operators.

The Reporting Unit's Legal Status

In this case, only one question asks about the respondent's legal status in order to distinguish owner operators from small for-hire carriers. During a cursory matching of annual records, we noted that certain reporting units were in one group or the other depending on the year. This in

2.0 Les règles de sélection ou d'inclusion pour les unités dont le seuil des revenus est au-dessus de 30,000\$ dollars sur le RE comportent les critères suivants :

- l'entreprise doit posséder un numéro unique d'entreprise
- l'entreprise doit avoir effectué au moins une remise à l'Agence des douanes et du revenu du Canada conformément au programme de la Taxe sur les produits et services (TPS) et/ou au programme de Comptes de retenues sur la paie.

Le programme des données fiscales de STC estime ainsi à plus de 5 % le nombre des compagnies non constituées en société et qui ne seraient pas reliées au RE (Smith, 2000).

3.0 Enfin les effets combinés tels : les critères sélection de la base de sondage (qui repose maintenant le RE), la différence entre la variable de revenu approximatif (se trouvant sur le RE) qui sert à définir la population observée et le véritable revenu déclaré sur les fichiers fiscaux) et la nouvelle stratégie d'estimation (qui n'utilise plus l'imputation massive mais qui utilise maintenant des totaux de contrôle pour des variables financières clés) ont pu contribuer dans une large mesure aux différences observées avec les résultats des enquêtes précédentes.

Pour de plus amples renseignements décrivant l'Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants et sur le point 3.0 ci-haut, la méthodologie et la fiabilité des estimations s.v.p. se reporter au Bulletin de service Transport terrestre et maritime catalogue 50-002- Méthodologie d'enquête et limites des données.

Tel que mentionné auparavant, l'enquête de 1998 a utilisé les données fiscales selon le mode IGRF pour la première fois. Ceci a eu comme avantage de puiser parmi des données complètes des déclarants aux feuillets T-2 puisque le programme comporte un recensement de tous ces déclarants contrairement à l'échantillonnage des années précédentes, passant ainsi de 8,000 à près de 26,000 compagnies. L'effet direct a été d'améliorer les estimations pour un groupe important des unités déclarantes et ainsi rehausser la qualité des données financières provenant des compagnies constituées en société. De plus, la méthode de repondération a été utilisée dans la stratégie d'estimation en remplacement de la méthode d'imputation massive pour la deuxième phase (Matthews, 1999).

Autres limites

Au cours des années quelques limites de l'enquête ont été identifiées et souvent relevées par les utilisateurs des données, plus particulièrement sur les variables suivantes :

- le statut de l'unité déclarante ;
- les dépenses en carburant ;
- les salaires, traitements et paiements aux chauffeurs contractants.

Statut de l'unité déclarante

Dans le premier cas, une seule question porte sur le statut des déclarants afin de reconnaître s'il s'agit de chauffeurs contractants ou de petits transporteurs pour compte d'autrui. Lors d'appariement sommaire des fichiers annuels, nous avons pu constater que certaines unités déclarantes passaient d'un groupe

itself does not indicate misinterpretation, as the owner operator may have made a business decision to incorporate during the year. However, the rate at which this phenomenon occurs suggests there is some difficulty in distinguishing between owner operators and for-hire carriers (please refer to Appendix A for terminology). Because the same respondents often provided contradictory answers, the final estimations for the number in each group may vary.

Earlier studies examined the difficulty of measuring these two large groups of carriers (Davies 1989). However, proportions for the two groups over the years remained relatively stable, with owner operators at 85% versus small for-hire carriers at 15%.

Fuel Expenses

In the second case, tax data reveal that fuel expenses were underestimated. Research has shown the difficulty of transcribing and classifying tax data in this respect. Respondents reported fuel expenses under a different expense item. Because the cost of examining individual records would be prohibitive, a quantitative evaluation was not conducted to determine how often fuel data may have been classified as other expenses. Nonetheless, a summary exercise revealed this phenomenon. Use of the new tax database (GIFI) as of 1998 is expected to provide other solid bases for future estimations.

It is hard to reconcile the difference in the fuel expenses estimated by respondents during interviews and the fuel expenses derived from tax data. A note to this effect was included when the data were released, which read as follows:

“The fuel cost does not correspond to the fuel expenses as shown in previous tables. The difference is attributable to the source used”. Tax data were therefore presented in financial tables while estimated data (fuel cost or consumption in litres) were used for operating data, like the average per-litre cost of fuel or distance.

Salaries, Wages and Payments to Owner Operators

In the third case, salary and wage expenses under the Taxation Data Program may be underestimated mainly due to the accounting method. Unincorporated businesses do not report labour costs in the same manner as incorporated ones on their tax returns. This is because owner operators (most of whom are unincorporated) obtain their remuneration from profits, and they do not appear as expenses in the same way as salaries and wages do for incorporated companies.

We suggest that the net profits of self-employed workers (owner operators) may disguise a portion of the salary and wage expenses.

à l'autre selon l'année. Ce phénomène ne constitue pas en soit une fausse interprétation car un chauffeur contractant a pu, par une décision d'affaires, joindre les rangs des firmes légalement constituées en compagnie de camionnage au cours de l'année. Cependant, la fréquence avec laquelle nous avons observé ce phénomène porte à croire à une difficulté d'interprétation du statut de chauffeur contractant versus une compagnie pour compte d'autrui (s.v.p. vous référer à l'annexe A pour la terminologie). Comme nous avons observé des fréquences élevées des réponses contradictoires pour les mêmes déclarants, nous croyons que les estimations finales pourraient varier quant au nombre respectif de chacun des groupes.

Des études précédentes ont traité de la difficulté de mesurer ces deux grands groupes de transporteurs (Davies, 1989). Par contre, la proportion observée entre ces deux groupes au cours des années, révèle une tendance stable d'environ 85 % de chauffeurs contractants et d'environ 15 % de petits transporteurs pour compte d'autrui.

Dépenses en carburant

Dans ce deuxième cas les données fiscales révèlent une sous évaluation des dépenses en carburant. À ce titre, des recherches ont démontré la difficulté lors de transcrire et classifier les données fiscales. Les déclarants ont rapporté des dépenses en carburant sous une rubrique différente des dépenses. Aucune évaluation quantitative sur la fréquence avec laquelle des données sur le carburant ont pu être regroupées sous d'autres dépenses n'a pu être réalisée. Les coûts liés à l'examen de chaque enregistrement étant prohibitifs. Néanmoins, un exercice sommaire a permis de reconnaître ce phénomène. Il est à prévoir que l'utilisation d'une nouvelle base de données fiscales (IGRF) – débutant en 1998 - révélera d'autres points d'ancrage pour mesurer ces estimations dans le futur.

Les écarts entre les données des dépenses en carburant, obtenues par les estimations des répondants à l'entrevue et les données fiscales sont difficilement réconciliables. Une note particulière à cet effet accompagnait la diffusion des données et se lisait comme suit :

“Le coût du carburant ne correspond pas aux dépenses en carburant présentées selon la source utilisée.” Ainsi les données fiscales étaient représentées dans tous les tableaux financiers, alors que les données estimatives, soit de coût ou de consommation en litres du carburant par les répondants sont utilisées dans les données d'exploitation, tel le coût moyen du litre de carburant et ou la distance parcourue.

Salaires, traitements et paiements aux chauffeurs contractants

Dans ce troisième cas, les dépenses en salaires et traitements telles qu'obtenues par le programme des données fiscales peuvent être sous-estimées en grande partie dû au mode de comptabilité. Les entreprises non constituées ne déclarent pas leurs coûts de main-d'œuvre au fisc de la même manière que les entreprises constituées parce que les chauffeurs contractants (qui consistent majoritairement en entreprises non constituées) tirent leur rémunération de leur marge bénéficiaire et que celle-ci ne figure pas comme dépense au même titre que les salaires versés par les entreprises constituées.

On suggère que les profits nets réalisés par des travailleurs autonomes (chauffeurs contractants) pourraient cacher une partie des coûts en salaires et traitement.

Provided the user acknowledges these shortcomings, they do not detract from the interpretation of the aggregate data.

The total expenses incurred by private and for-hire carriers under “payments to owner operators” should, in principle, be close to the cumulative receipts of all owner operators. Statistics Canada’s survey results continue to indicate a variation in these two related elements. In fact, revenue estimations for all owner operators are higher than estimations of payments to owner operators by private and for-hire carriers. This variation may be the result of:

- mediocre coverage of private carriers (the survey was suspended for the 1999 and 2000 reference years);
- non-coverage of private carriers with expenses of less than \$1 million per year;
- the reporting method for tax data;
- the fact that an owner operator may have been hired by both types of carriers (private and for-hire) in a given year;
- the often apparent overlap between payments to owner operators and purchased transport services;
- finally, underestimation due to juxtaposition, like expenses under the “other expenses” item, a “catchall” item for respondent carriers.

The opinions expressed in this document are entirely those of the author and in no way reflect the policies of Statistics Canada or the Canada Customs and Revenue Agency.

Ces lacunes n’enlèvent en rien à l’interprétation des données agrégées en autant que celles-ci soient reconnues par l’utilisateur.

Le total des frais encourus par les transporteurs privés et les transporteurs pour compte d’autrui sous la rubrique “Paiements aux chauffeurs contractants” devraient en principe se rapprocher des recettes cumulées par l’ensemble des chauffeurs contractants. L’écart entre ces deux éléments reliés subsiste toujours dans les résultats des enquêtes conduites à Statistique Canada. En effet, les estimations des recettes de l’ensemble des chauffeurs contractants sont supérieures aux estimations des paiements aux chauffeurs contractants par les transporteurs privés et pour compte d’autrui. Cet écart peut s’expliquer par les faits suivants :

- la piètre couverture des transporteurs privés (l’enquête a été suspendue pour les années de référence de 1999 et 2000).
- La non couverture des transporteurs privés en deçà de \$1 million de dollars en dépenses annuellement ;
- La méthode de déclaration pour les données fiscales ;
- (Un chauffeur contractant a pu être à la fois engagé par les deux types de transporteurs (privé et pour compte d’autrui) au cours d’une même année ;
- Le recoupement souvent apparent entre les paiements aux chauffeurs contractants et l’achat de services de transport ;
- Enfin, il peut s’agir d’une sous-estimation par la juxtaposition, telles dépenses sous la rubrique “autres dépenses” une catégorie “fourre-tout” pour les transporteurs déclarants.

Les opinions exprimées dans ce document relèvent entièrement de l’auteur et ne reflètent en rien les politiques de Statistique Canada et de l’Agence des douanes et du revenu du Canada.

Appendix C

Other Sources and Bibliography

Small Business Profiles is a detailed source of statistical data on finances and employment for small businesses in Canada. These statistical profiles use a sample of tax returns from the Canada Customs and Revenue Agency (formerly Revenue Canada) for incorporated and unincorporated businesses operating in Canada. For more information, please contact the Small Business and Special Survey Division at (613) 951-6684. These profiles provide statistics on the performance and financial structure of all businesses by industrial sector and by province and territory. They are available every two years from the 1991 reference year onward.

Barzyk, Fred. *Trucking in a Borderless Market – A Profile of the Canadian Trucking Industry, 1988-1995.*

Bess, Irwin. *Work Patterns of Truck Drivers.*
_____. *Socio-Economic Profile of Independent Truck Drivers.*

Canadian Council of Motor Transport Administrators. *Report, June 1991, and Final Report, April, 1992. Load Broker/ Owner Operator Task Force.*

Canadian Transportation Law Reports

Davies, Gordon. – *Les chauffeurs contractants et le secteur du camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988.*

Lockwood, Rolf. "State of the Union – The owner operator has been a main story of Canadian trucking for years - How's he doing? What's its future?" *Today's Trucking*, October 1997.

Mathieson, Andrea. *Owner-operators in Canada - Who are these guys? 1993.*

Matthews, Steve. *Frame Selection Issues – Reference Year 1998. Internal Report. Statistics Canada. 1999.*

McKeown, Larry. *Small for-Hire Trucking Industry in Canada. Trucking in Canada. 1990. Cat. No. 53-222.*

McKeown, Larry and Rea Willa. *Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry 1998-1994.*

Ontario Ministry of Transportation, Ministry of Education and training. *Owner operator Business Skills Course. December 1993.*

Smith, Philip. *Challenges Involved in Using Tax data for Statistical Purposes. Abstract. November 2000.*

Statistics Canada. *Trucking in Canada. Various years. Cat. No. 53-222.*
_____. *Surface and Marine Bulletin. Various issues. Cat. No. 50-2002.*

_____. *Quarterly Survey of For-Hire Carriers. Selected reports.*

Annexe C

Autres sources et bibliographie

Les profils des petites entreprises sont une source détaillée sur les données statistiques financières et sur l'emploi pour les petites entreprises commerciales au Canada. Ces profils statistiques utilisent un échantillon des retours fiscaux de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (connue auparavant sous l'appellation Revenu Canada) pour les entreprises non-constituées et constituées opérant au Canada. Pour plus d'informations, s.v.p. communiquez avec la Division des petites entreprises et des enquêtes spéciales au (613) 951-6684. Ces profils offrent des statistiques sur le rendement et la structure financière de toutes les entreprises selon le secteur industriel et par province et territoire. Ils sont disponibles à tous les deux ans à partir de l'année de référence 1991.

Barzyk, Fred, - *Trucking in a Borderless Market – A profile of the Canadian Trucking Industry – 1988-1995*

Bess, Irwin, - *Work patterns of truck drivers*
_____, - *Socio-Economic Profile of Independent Truck drivers*

Canadian Council of Motor Transport Administrators, *Report, June 1991, and Final Report, April, 1992 – Load Broker/ Owner Operator Task Force.*

Canadian Transportation Law Reports

Davies, Gordon, Dr. - *Les chauffeurs contractants et le secteur du camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988*

Lockwood, Rolf, « *State of the Union – The owner-operator has been a main story of the Canadian trucking for years- How's he doing? What's its future? Today's Trucking*, October 1997.

Mathieson, Andrea – *Owner-operators in Canada - Who are these guys 1993*

Matthews, Steve; *Frame Selection Issues – Reference Year 1998, Internal Report, Statistics Canada, 1999.*

McKeown, Larry, *Small for-Hire Trucking Industry in Canada, Trucking in Canada, 1990, cat. n° 53-222.*

McKeown, Larry and Rea Willa, - *Wheels of Change: Employment in Canada's Trucking Industry 1998-1994.*

Ontario Ministry of Transportation, Ministry of Education and training, *Owner-Operator Business Skills course, Dec, 1993.*

Smith, Philip, - *Challenges Involved in Using Tax data for Statistical Purposes, - Abstract, November, 2000.*

Statistics Canada, - *Trucking in Canada – various years, cat. n° 53-222.*
_____, - *Surface and Marine Bulletin various issues cat. n° 50 -2002.*

_____, - *Quarterly Survey of For-Hire carriers selected reports.*

_____. Annual Survey of Small For-Hire and Owner operators. Selected reports.

_____. Survey of Labour and Income Dynamic. Selected reports.

Transport Canada. Annual Report. 1999.

Trimac Consulting Services. Partners for Productivity: Success Strategies for Owner operators.

_____, - Annual survey of Small For-Hire and Owner-Operators, selected reports.

_____, - Survey of Labour and Income Dynamic, selected reports.

Transport Canada, Annual Report, 1999

Trimac Consulting Services, - Partners for productivity: Success Strategies for Owner-Operators

Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 1 and 2 provide, for each survey, descriptions of the target and survey populations, the sample design, and the data processing and estimation methods. Notes for historical comparisons are also provided. In Section 3, the quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

Several methodology terms (target population, survey population, survey frame, stratification, sampling weight, imputation, etc.) are frequently used in this chapter. Their definitions can be found in the Glossary located at the end of this document.

Users who require additional information can obtain details from the Transportation Division upon request (Telephone: 613-951-2486, Internet: laroque@statcan.ca, Fax: 613-951-0579).

Section 1 – Quarterly For-Hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2

A. Survey Objectives

The principal objective of these surveys is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry on an annual basis. Financial data are used as inputs to the System of National Accounts. Federal and provincial governments use the data to formulate policies and to monitor the trucking industry in Canada. Trucking companies and associations use the published statistics for benchmarking purposes.

B. Populations

Target Population

The target population for both surveys includes all Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) of freight with annual operating revenues of \$1 million or more.

Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 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 section 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 : 613-951-2486, Internet : laroque@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.

Survey Population

2000 QMCF

The survey population consists of all companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. The CFDB is a dynamic database, updated on an ongoing basis. Since 1997, the survey population is updated each quarter to reflect the most up-to-date information on the CFDB.

2000 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of all companies on the CFDB at the end of 2000 classified as for-hire trucking with an annual gross business income value of \$1 million or more. This population was slightly more up-to-date than the QMCF fourth quarter survey population.

C. Sample Design

2000 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population for the first quarter of 2000. Sample rotation, except among carriers that have a substantial impact on the survey estimates, was implemented for the 2000 reference year in order to reduce response burden. Rather than selecting an independent sample in the first quarter of every reference year, the previous year's fourth quarter sample is rotated to minimize the sample overlap from one year to the next. This sample was then updated each quarter so that it would remain representative of the survey population. Each segment of the industry and each province and territory of Canada was represented in the sample.

The carriers on the first quarter survey frame were first grouped (stratified) according to their province of domicile and type of activity. Since 1997, the type of activity is defined according to the North American Industrial Classification System (NAICS). Then, within each province/type of activity combination, the carriers were divided into three size groups (strata). The size was measured by annual gross business income.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province/type of activity combination were included in the sample with certainty. Carriers in the remaining size strata were sampled according to a probability mechanism called simple random sampling, which gives every carrier within the same stratum an equal chance of selection. The number of carriers selected from each stratum is determined such that the total sample size is minimized subject to fixed levels of precision for estimates of operating revenues, for each province and for each type of activity. The coefficient of variation, described in Section 5.4, was used as the measure of precision. All carriers in Newfoundland and Prince Edward Island, as well as in Yukon, Nunavut and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of in-scope carriers in these provinces/territories.

Population observée

ETTRM 2000

La population observée comprenait toutes les compagnies apparaissant sur le registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC), étant classées 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 2000 Supplément annuel

La population observée comprenait toutes les compagnies figurant dans la BDRC à la fin de 2000, classées parmi les compagnies de camionnage 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 2000

L'échantillon a été sélectionné à partir de la population observée au premier trimestre de 2000. Une rotation de l'échantillon, sauf pour les transporteurs qui ont un impact important sur les estimations de l'enquête, a été implantée en 2000 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 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 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 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. 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 et pour chaque genre d'activité. Le coefficient de variation, décrit à la section 5.4, 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.

The first quarter sample for 2000 consisted of 813 carriers representing a survey population of 3098 carriers. Table 5.1 presents the survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity. The sample size is presented in parentheses beside the population size. Note that the estimated number of carriers in the population is generally smaller than the survey population, due to out-of-business or out-of-scope units identified during collection that were included in error on the survey frame.

For each of the second, third and fourth quarters of 2000, the previous quarter sample was updated so that it would remain representative of the updated survey population for that quarter. Units in the previous quarter sample no longer in the survey population were removed, and a sample of the units new to the survey population for that quarter (births) was added. The births were assigned to the strata defined for the first quarter, and a random sample of them was selected from each stratum. The fraction of births selected in each stratum was the same as the fraction of units selected in that stratum for the first quarter.

2000 Q5 Annual Supplement

The 2000 Q5 survey sample was the fourth quarter 2000 QMCF sample, updated to reflect any changes between the fourth quarter QMCF survey population and the Q5 survey population. Companies no longer in the survey population were removed, and a sample of new units was added (just as is done for each quarter of QMCF). Table 5.2 presents the total survey population size and sample size for each region of domicile and type of activity.

D. Data Collection and Processing

2000 QMCF

At the end of each quarter, a QMCF questionnaire was sent to each sampled carrier. The data were collected by mail-back, facsimile or through computer assisted telephone interviews. The survey data were captured and checked for errors and inconsistencies. Inconsistent, questionable and missing data were referred back to the carrier for clarification or revision. Problems or missing data which could not be resolved with the carrier were then replaced with consistent values (were imputed) using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System. The system imputes the data using different imputation rules depending on the type of carrier and the type of data to be imputed. For example, the data can be imputed from historical files (using data from previous QMCF and Q5 surveys), or by using representative data from another carrier. The data were then verified by subject matter specialists.

2000 Q5 Annual Supplement

For the 2000 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 2001. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 2001. The process-

L'échantillon du premier trimestre sélectionné pour 2000 comprend 813 transporteurs représentant une population observée de 3098 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région de domicile et genre d'activité sont présentées dans le tableau 5.1. 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 2000, 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 celles-ci 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 2000 Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 2000 correspondait à l'échantillon du quatrième trimestre de l'ETTRM de 2000, 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 5.2 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 2000

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 2000 Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 2000, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 2001. 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 2001.

ing methods were similar to those used for the 2000 QMCF survey.

E. Estimation

Since only a sample of carriers was contacted for the QMCF survey, the individual values were weighted to represent the whole industry within the scope of the survey. The value for each carrier in the sample was multiplied by the sampling weight for that carrier, and then the weighted data from all sampled carriers belonging to a given estimation domain (e.g. general freight in Ontario) were summed to obtain the estimate. The same method was used to produce the estimates for the Q5 survey.

The financial ratios presented in Chapter 2 (e.g. operating ratio) are for-hire trucking industry level ratios. They are calculated by dividing the estimate of one total (e.g. total operating expenses) by another (e.g. total operating revenues). The result may differ somewhat from a ratio calculated as the average of the individual ratios of each carrier.

Notes for Historical Comparison

- The target population for the 1988 and 1989 QMCF surveys consisted of carriers with annual operating revenues of \$250,000 or more.
- The survey frame prior to 1995 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers.
- Prior to 1997, the same survey population and sample was used for all four quarters of the reference year for QMCF.
- Prior to 2000, an independent sample was selected in the first quarter and updated for each of the following quarters of the reference year.

Section 2 – Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3

A. Survey Objective

The objective of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey is to measure outputs of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. Output variables include, among others, tonnes transported, commodities carried, revenues generated, and origins and destinations of shipments.

Federal and provincial governments, trucking associations, members of the industry, universities and research institutions use the survey data for the following reasons:

Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 2000.

E. Estimation

Comme on ne communique qu'avec un échantillon de transporteurs chaque trimestre pour l'enquête ETTRM, les données individuelles étaient 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.

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, tous les trimestres.

Partie 2 – Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3

A. Objectif de l'enquête

L'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) a pour objectif de mesurer la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui en fournissant des estimations sur le transport interurbain de marchandises. Les variables de production sont le tonnage transporté, les marchandises transportées, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, etc.

Les administrations fédérale et provinciales, les associations de camionnage, les membres de l'industrie, les universités et les instituts de recherche utilisent les données de l'enquête pour les raisons suivantes :

- A) to help assess the industry's growth rate and contribution to the Canadian economy and,
- B) to measure the volume of trade transported by for-hire trucking companies regionally and inter-regionally.

The statistics are also used by planning boards to help determine the amount of traffic on certain highways and by trucking companies who are trying to decide whether or not to expand their business.

B. Populations

Target Population

The target population consists of all intercity shipments (shipment transported for a distance greater than 24 kms) transported by Canadian domiciled for-hire motor carriers with annual operating revenues of \$1 million or more, for which most of their earnings are derived from long-distance (80 kms or more) shipments. The definition of long-distance is in accordance with the new North American Industrial Classification System (NAICS).

This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers which moved them. Courier and messenger services are not covered by this survey.

Survey Population

The carriers surveyed included those companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as in-scope for the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey. This included those classified as NAICS long-distance, with annual operating revenues of \$1 million or more. These carriers constituted the survey frame, while the survey population consisted of all shipments of more than 24 kms made by these carriers.

C. Sample Design

The carriers on the survey frame were first grouped (stratified) according to their province of domicile and type of activity. Then, within each province/type of activity combination, the carriers were divided into two size groups (strata). The size was measured by annual gross business income.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each province/type of activity combination were included in the sample with certainty for all four quarters of the year. Carriers in the smallest size strata that contain a small number of carriers were also sampled with certainty. The remaining smallest size strata were randomly divided into four equal parts. Each part represents the sample for one of the four quarters. For strata with fewer than eight carriers, some carriers may be included in the sample for more than one quarter. This

- A) être en mesure d'évaluer le taux de croissance du secteur, son incidence et sa contribution à l'égard de l'économie canadienne et,
- B) être en mesure d'évaluer le volume d'expéditions commerciales déplacées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui sur une échelle régionale et inter-régionale.

Les conseils de planification utilisent les statistiques afin d'être en mesure de déterminer le volume de circulation sur certaines autoroutes. Les compagnies de camionnage désirant accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend toutes les expéditions interurbaines (expédition sur une distance de plus de 24 kilomètres) transportées par les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus, et dont la majeure partie des recettes provient d'expéditions sur de longues distances (80 kilomètres et plus). La définition de longues distances est conforme au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN).

Comme on ne peut accéder directement à cet univers d'expéditions, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces expéditions. Les services de messagerie ne sont pas inclus dans cette enquête.

Population observée

Les transporteurs observés comprenaient les compagnies figurant dans le Registre des entreprises de Statistique Canada, la Base de données du registre central (BDRC), classées comme faisant partie du champ de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Il s'agissait notamment de ceux classés comme transporteurs sur de longues distances dans le SCIAN, dont les recettes annuelles d'exploitation sont de 1 million de dollars ou plus. Ces transporteurs ont constitué la base de sondage, tandis que la population observée comprenait toutes les expéditions sur plus de 24 kilomètres effectuées par ces transporteurs.

C. Plan d'échantillonnage

Les transporteurs de la base de sondage sont tout d'abord regroupés (stratifiés) selon leur province de domicile et leur genre d'activité. Les transporteurs sont ensuite divisés en deux groupes de taille (strates) à l'intérieur de chaque combinaison province et genre d'activité. La taille est mesurée en fonction du revenu annuel brut.

Les transporteurs dans la strate des transporteurs de grande taille de chaque combinaison province et genre d'activité étaient tous inclus dans l'échantillon avec certitude pour des raisons d'efficacité. Dans les strates des transporteurs de plus petite taille où il y a peu d'unités, les transporteurs sont également échantillonnés avec certitude pour chacun des trimestres. Les autres strates de transporteurs de plus petite taille sont divisées au hasard en quatre parties égales. Chaque partie représente l'échantillon pour un des quatre trimestres. Pour les strates ayant moins de huit transporteurs, certains transporteurs peuvent être

sample design minimizes the sample overlap among quarters. Each quarterly sample can be seen as a simple random sample of the full population, i.e. every carrier within the same stratum has an equal chance of being included in the sample for a given quarter.

Once the carriers are randomly selected, a second stage of sampling is then carried out. In this stage, a systematic sample of shipments is drawn from each selected carrier. Therefore, the ultimate sampling unit is the shipment. The selection intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier.

The survey population size and the sample size for the 2000 survey by region of domicile are shown in tables 5.3 and 5.4 for both stages of sampling (carriers and shipments).

D. Data Collection and Processing

The following information is collected for each sampled shipment: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the shipment weight and the transportation revenue earned. This information about shipments is either transcribed from documents, or obtained from computer tapes provided by some respondents. Once all necessary information for the survey is collected, a series of verifications takes place to ensure that the records are consistent and that collection and capture of the data did not introduce errors. Missing values and data found in error are imputed.

E. Estimation

Since the sample is selected in two steps, the sampling weight is also calculated in two steps. The first-stage sampling weight is calculated for each carrier in the first-stage sample. Then the second-stage sampling weight is calculated for each shipment selected from the carrier in the first-stage sample. Finally, these two weights are multiplied together to obtain the final weight. The weighted values obtained by multiplying the final weights and the collected values are aggregated to produce the estimates.

Notes for Historical Comparison

- Users should note that caution is required in performing time series studies of the data as the target population has changed often over the years. Each publication describes the survey frame used for the particular year. For example, prior to 1997, the survey covered carriers with annual transportation revenues of \$1 million or more derived from intercity shipments (more than 24 kms).
- The survey frame prior to 1996 was maintained by Transportation Division and updated annually from an administrative file of tax filers. The switch to the use of the CFDB as the frame source in 1996 resulted

inclus dans l'échantillon pour plus d'un trimestre. Ce plan d'échantillonnage minimise le chevauchement des échantillons d'un trimestre à l'autre. Chaque échantillon trimestriel peut être vu comme un échantillon aléatoire simple de toute la population, c.-à-d. chaque transporteur dans une même strate a une chance égale d'être sélectionné dans l'échantillon pour un trimestre donné.

Une fois que les transporteurs ont été choisis aléatoirement, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique d'expéditions est alors sélectionné pour chaque transporteur choisi. Ainsi, l'expédition est l'unité d'échantillonnage finale. Les pas de sondage utilisés dans la sélection des expéditions varient selon le nombre total d'expéditions transportées par chaque compagnie.

Les tableaux 5.3 et 5.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 2000 selon la région de domicile, et ce, pour chaque degré d'échantillonnage (transporteurs et expéditions).

D. Collecte et traitement des données

On recueille les renseignements suivants pour chaque expédition échantillonnée : origine et destination de l'expédition, description des marchandises transportées, poids de l'expédition et recettes produites du transport des marchandises. Ces renseignements sont tirés de documents ou fournis sur bandes magnétiques par certains répondants. Une fois tous les renseignements nécessaires rassemblés, on procède à une série de vérifications afin de garantir la cohérence des enregistrements et l'absence d'erreur lors de la collecte et de la saisie des données. Des valeurs sont imputées pour les données manquantes ou erronées.

E. Estimation

Puisque l'échantillon est sélectionné en deux étapes, le poids d'échantillonnage est également calculé en deux étapes. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque transporteur appartenant à l'échantillon de premier degré. Le poids d'échantillonnage de deuxième degré est ensuite obtenu pour chaque expédition sélectionnée provenant d'un transporteur de l'échantillon de premier degré. Ces deux poids sont finalement multipliés pour obtenir le poids final. Les données pondérées obtenues en multipliant les poids finaux par les données d'enquête sont agrégées de manière à produire les estimations requises.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

- Les utilisateurs doivent faire preuve de discernement lorsqu'ils examinent les séries chronologiques, car la population cible a changé au cours des années. Dans chaque publication, on fournit une description de la base de sondage utilisée pour une année donnée. Par exemple, avant 1997, l'enquête englobait les transporteurs ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus tirées du transport interurbain de marchandises (plus de 24 kilomètres).
- La base de sondage avant 1996 était sous la responsabilité de la Division des Transports et était mise à jour annuellement à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux. L'utilisation de la BDRC en tant que source pour la base de

in an increase in the size of the survey population due to the addition of carriers missing on the frame used in 1995 and before.

- Prior to 1987, the survey covered only the domestic shipments of Canada-based carriers (In 1987 the survey was expanded to cover the international shipments of these carriers).

Section 3 – Data Quality

Any survey suffers from errors. While considerable effort is made to ensure a high standard throughout all survey operations, the resulting estimates are inevitably subject to a certain degree of error. The total survey error is defined as the difference between the survey estimate and the true population value for which the survey estimate aims. The total survey error consists of two types of errors; sampling and non-sampling errors. Sampling error occurs when a sample survey is carried out. In the case of a census, there is no sampling error. Non-sampling errors arise due to various reasons other than sampling. These two types of errors are further explained below.

A. Sampling Error

When a sample is selected from a population, estimates based on the sample data may not be exactly the same as what would be obtained from a census of that population. The two results will likely differ since only data for sampled units are used.

The difference between the estimates from a sample survey and a census conducted under the same conditions is referred to as the sampling error of a survey estimate. Factors such as the sample size, the sample design, the variability of the population characteristic under study and the estimation method affect the sampling error. In general, a larger sample size produces a smaller sampling error. If the population is very heterogeneous like the trucking industry, a large sample size is needed to obtain a reliable estimate.

The sampling error is measured by a statistical quantity called the standard error. This quantity reflects the expected variability of the survey estimate of a particular population characteristic if repeated sampling is carried out. The true value of the standard error is, of course, not known but can be estimated from the sample. The estimated standard error is presented, in this publication, in terms of a relative measure called the coefficient of variation (or CV). This measure is simply the estimated standard error expressed as a percentage of the value of the survey estimate. Therefore, a smaller CV indicates better reliability of the estimate.

All the surveys described in this chapter are subject to sampling error.

sondage à partir de 1996 a eu comme conséquence d'accroître la taille de la population observée suite à l'addition de transporteurs qui n'apparaissaient pas sur la base de sondage employée en 1995 et au cours des années précédentes.

- Avant 1987, cette enquête portait sur trafic intérieur des transporteurs domiciliés au Canada [En 1987, l'enquête a été élargie pour y inclure les expéditions internationales des transporteurs domiciliés au Canada.]

Partie 3 – Qualité des données

Toutes les enquêtes sont sujettes à erreur. Bien que l'on déploie des efforts considérables afin de garantir le respect de normes élevées tout au cours des opérations d'enquête, les estimations résultantes sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreurs. On définit l'erreur totale d'une enquête comme étant la différence entre l'estimation provenant de l'enquête et la valeur réelle de la population cible. L'erreur totale se compose de deux types d'erreurs; l'erreur d'échantillonnage et l'erreur non due à l'échantillonnage. L'erreur d'échantillonnage survient lorsqu'un échantillon de la population est enquêté. Ainsi, dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage. L'erreur non due à l'échantillonnage survient pour diverses raisons autres que celle liée à l'échantillonnage. Ces deux types d'erreurs sont décrits ci-après.

A. Erreur d'échantillonnage

Lorsqu'un échantillon est tiré d'une population, les estimations basées sur celui-ci sont susceptibles de différer des valeurs qui seraient obtenues d'un recensement de cette même population. Cette différence s'explique par le fait que seul un échantillon d'unités est utilisé.

La différence entre les estimations obtenues de l'échantillon et les résultats d'un recensement effectué sous les mêmes conditions est définie comme l'erreur d'échantillonnage de l'estimation. Celle-ci dépend de facteurs tels que la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique d'intérêt et la méthode d'estimation. En général, une taille d'échantillon plus importante occasionne une erreur d'échantillonnage moindre. Si la population à l'étude est très hétérogène, ce qui est le cas pour les transporteurs routiers, une taille d'échantillon relativement élevée est nécessaire de manière à obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage est exprimée par une mesure statistique appelée erreur type. Cette mesure rend compte de la variabilité à laquelle on pourrait s'attendre pour l'estimation d'une caractéristique si plusieurs échantillons du même genre étaient tirés. Naturellement, la véritable valeur de l'erreur type n'est pas connue; cependant, il est possible de l'estimer à partir de l'échantillon. Dans cette publication, l'erreur type estimée est présentée sous forme d'une mesure relative appelée coefficient de variation (CV). Cette mesure est tout simplement le rapport entre l'erreur type estimée et la valeur de l'estimation, sous forme de pourcentage. Ainsi, de faibles valeurs de CV font état d'estimations plus précises.

Toutes les enquêtes décrites dans ce chapitre sont sujettes à l'erreur d'échantillonnage.

B. Non-sampling Errors

The sampling error is only one component of the total survey error. All other errors arising from all phases of a survey are called non-sampling errors. For example, this type of error can arise when a respondent provides incorrect information or does not answer certain questions, when a unit in the target population is omitted or covered more than once, when a unit that is out of scope for the survey is included by mistake or when errors occur in data processing, such as coding and capture errors.

Some non-sampling errors will cancel over a large number of observations, but systematically occurring errors (i.e. those that do not tend to cancel) will contribute to a bias in the estimates. For example, if carriers consistently tend to under-report their revenues, then the resulting estimate of the total revenues will be below the true population total. Any such biases are not reflected in the estimates of standard error.

As the sample size becomes closer to the population size, the sampling error component of the total survey error is expected to decrease. However, this is not necessarily true for the non-sampling error component.

In general, non-sampling errors are difficult to evaluate; special studies must be conducted to estimate them. However, certain measures such as response and imputation rates are easily obtained and can be used as indicators of the non-sampling errors to a certain extent. Different types of non-sampling error along with some measures are discussed below.

I. Coverage Errors

Coverage errors arise when the survey frame does not adequately cover the target population. As a result, certain units belonging to the target population are either excluded (under coverage), or counted more than once (over coverage). In addition, out of scope units may be present in the survey frame (over coverage).

Possible sources of coverage errors for these trucking industry surveys include:

- 1) Errors in the classification variables (industry or revenue) on the survey frame may result in either under or over coverage of the trucking industry.
- 2) Due to the period of time that is necessary to update the survey frame, some of the companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2000 were not included on the 2000 Q5 survey frame. For the same reason, some of the companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in the preceding months were not included on the 2000 QMCF survey frame for one or more quarters.

B. Erreurs non dues à l'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une des composantes de l'erreur totale d'une enquête. Toutes les autres erreurs pouvant survenir à chacune des étapes d'une enquête sont appelées erreurs non dues à l'échantillonnage. Des erreurs de ce type sont introduites, par exemple, lorsque le répondant donne un mauvais renseignement ou qu'il ne répond pas à certaines questions; lorsqu'une unité de la population cible est oubliée ou comptée plus d'une fois; lorsqu'une unité hors du champ de l'enquête est incluse par erreur ou lors du dépouillement des données, par exemple, les erreurs de codage et de saisie.

Certaines des erreurs s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) engendrent un biais dans les estimations. Par exemple, si les transporteurs ont constamment tendance à sous-estimer leurs revenus, l'estimation des revenus sera alors inférieure à la valeur réelle du total de la population. Il est à noter que l'erreur type ne tient pas compte d'un tel biais.

À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de l'effectif de la population, l'apport de l'erreur d'échantillonnage appliqué à l'erreur totale de l'enquête diminue. Toutefois, ce principe ne s'applique pas nécessairement à l'erreur non due à l'échantillonnage.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont assez difficiles à évaluer; des études spéciales doivent être menées pour être à même de les estimer. Certaines mesures tels des taux de réponse et d'imputation peuvent toutefois être obtenues assez facilement. Ces mesures peuvent agir, jusqu'à un certain point, comme indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. On présente ci-après divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage ainsi que certaines mesures associées aux enquêtes sur les transporteurs routiers.

I. Erreurs de couverture

Des erreurs de couverture surviennent lorsque la base de sondage n'englobe pas de façon adéquate la population cible. Ainsi, certaines unités appartenant à la population cible ne sont pas incluses (sous-dénombrement) ou encore sont dénombrées plus d'une fois (surdénombrement). De plus, certaines unités hors du champ de l'enquête peuvent être présentes sur la base de sondage (surdénombrement).

On présente dans ce qui suit, pour chacune des enquêtes, des sources éventuelles d'erreurs de couverture :

- 1) Des erreurs dans les variables de classification (genre d'activité ou revenu) présentes dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) En raison de la période de temps requise pour mettre à jour la base de sondage, certaines compagnies ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 2000 n'apparaissaient pas sur la base de sondage de l'enquête T5 de 2000. Pour la même raison, certaines compagnies ayant commencé leurs activités (ou ayant eu des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) au cours des mois précédents pouvaient ne pas apparaître sur la base de sondage pour un ou plusieurs trimestres de l'enquête ETTRM de 2000.

- 3) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1999, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 2000 do not appear on the survey frame of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey. Therefore, they were excluded from the survey population.

II. Response Errors

Response errors occur when a respondent provides incorrect information due to misinterpretation of the survey questions or lack of correct information, gives wrong information by mistake, or is reluctant to disclose the correct information. Large response errors are likely to be caught during editing. However, others may simply go through undetected.

III. Non-response Errors

Non-response errors can occur when a respondent does not respond at all (total non-response) or responds only to some questions (partial non-response). These errors can have a serious effect if non-respondents are systematically different from respondents in survey characteristics and/or the non-response rate is high.

IV. Processing Errors

Apart from coverage, response and non-response errors described above, errors that occur during the processing of the data constitute another component of the non-sampling error. Processing errors can arise in data capture, coding, transcription, editing, imputation, outlier detection and treatment, and other types of data handling.

A coding error occurs when a field is coded erroneously because of misinterpretation of coding procedures or bad judgment (e.g. errors in commodity coding). A data capture error occurs when data are misinterpreted or keyed incorrectly.

Once data are coded and captured, they are subject to editing and imputation of missing or erroneous values. The quality of the data depends on the amount of imputation and the difference between the imputed and the true, but unknown, values. Using wrong assumptions when developing the imputation system could result in bias in the imputed data.

The non-sampling error as a whole is only one part of the total survey error but its contribution may be important. To minimize the effect of this type of error, a quality assurance program is carried out for each survey. For instance, follow-ups of non-respondents are conducted to obtain information from the total non-respondents or to complete partially unanswered questionnaires for questions that are deemed essential. Various quality assurance procedures are exercised at the data capture

- 3) Certains transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) en 1999 et tous les transporteurs qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million ou plus pour la première fois) en 2000 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises).

II. Erreurs de réponse

Des erreurs de réponse surviennent lorsqu'un répondant fournit des renseignements erronés. Celui-ci peut avoir mal interprété la question ou encore ne pas connaître le renseignement exact; il peut donner un mauvais renseignement par erreur ou peut tout simplement ne pas être disposé à divulguer des renseignements particuliers. Certaines erreurs de réponse peuvent être détectées au stade de la vérification, alors que d'autres ne seront jamais relevées.

III. Erreurs de non-réponse

Des erreurs de non-réponse surviennent lorsqu'un répondant ne répond pas du tout au questionnaire (non-réponse totale) ou encore lorsqu'il ne répond que partiellement à certaines questions (non-réponse partielle). Ce type d'erreur peut avoir un effet assez important si les non-répondants sont systématiquement différents des répondants en ce qui a trait aux caractéristiques de l'enquête et/ou si le taux de non-réponse est élevé.

IV. Erreurs de traitement

Mis à part les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse susmentionnées, les erreurs qui surviennent lors du traitement des données constituent une autre source d'erreur non due à l'échantillonnage. Des erreurs de traitement peuvent se produire lors de toutes les manipulations des données, que ce soit lors de la saisie, du codage, de la transcription, du contrôle, de l'imputation ou encore de la détection et du traitement des valeurs aberrantes.

Une erreur de codage survient lorsqu'un champ est incorrectement codé en raison d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou encore lors d'un mauvais jugement (p. ex., des erreurs dans le codage des marchandises). De la même façon, une erreur de saisie se produit lorsque les données ne sont pas interprétées correctement ou encore lors d'une faute de frappe.

Une fois les données codées et saisies, une étape de vérification et d'imputation des données manquantes ou incohérentes est effectuée. La qualité des données dépend de la quantité de données à imputer ainsi que de la différence entre les données imputées et leur valeur réelle correspondante (valeur inconnue). On note que des hypothèses erronées lors de l'élaboration du système d'imputation peuvent introduire certains biais dans les données.

Les erreurs non dues à l'échantillonnage ne constituent qu'une partie de l'erreur totale de l'enquête; toutefois leur contribution peut être assez importante. Afin que ce type d'erreur soit minimisé, chacune des enquêtes est sujette à un programme d'assurance de la qualité. Ainsi, un suivi des non-répondants est effectué de manière à obtenir des renseignements pour les cas de non-réponse totale ou encore obtenir les renseignements jugés essentiels de la part des non-répondants partiels. Divers contrôles de la qualité sont effectués au stade de la saisie. Une

step. The data editing procedures identify some inconsistencies in the data structure and the imputation procedures correct the identified inconsistencies.

C. Some Measures of Data Quality

This section presents some indicators of the data quality of the trucking surveys as shown in tables 5.5 to 5.7. To assist the user in evaluating the potential effect of non-response and imputation, relative imputation rates for key characteristics are presented. The relative imputation rate is defined as the proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by imputed data. For example, assume that the total published estimate is \$25 million, composed of \$20 million from non-imputed data and \$5 million from imputed data. Then the relative imputation rate is .2 (\$5 million divided by \$25 million) or 20%. The lower the relative imputation rate, the more reliable the published estimate.

A total response rate is also provided. This rate is defined as the number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of in-scope units.

As a measure of the sampling error, estimated coefficients of variation (CV) for some for-hire trucking variables are presented in table 3.6 as well as in the following tables. CV's for other estimates may be obtained from the Transportation Division upon request. Note that the provided CV estimates do not consider the fact that some of the data were imputed and thus may underestimate the true CV's. The CV and the relative imputation rate should be considered simultaneously to make an assessment of the reliability of an estimate.

vérification des données permet de détecter les incohérences dans la structure des données, puis une étape d'imputation vise à les corriger.

C. Quelques mesures de la qualité des données

Cette section définit quelques indicateurs de qualité pour les enquêtes sur le secteur de camionnage, ceux-ci sont présentés aux tableaux 5.5 à 5.7. Afin d'aider l'utilisateur à évaluer l'effet éventuel de la non-réponse et de l'imputation, des taux d'imputation relatifs sont présentés pour certaines variables d'intérêt. Le taux d'imputation relatif se définit comme la proportion des valeurs publiées d'une certaine caractéristique (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation. Par exemple, supposons qu'un total de 25 millions \$ soit publié pour une certaine caractéristique; supposons également que de ce total, 20 millions \$ proviennent de valeurs non imputées et que 5 millions \$ soient imputés, ainsi, le taux d'imputation relatif sera de 0,2 (5 millions \$ divisés par 25 millions \$) ou de 20 %. Plus le taux d'imputation relatif est faible, meilleure est la fiabilité de l'estimation publiée.

Un taux de réponse global figure également dans cette section. Ce taux est défini comme étant le nombre de transporteurs ayant répondu de façon globale ou partielle à l'enquête, divisé par le nombre total de transporteurs faisant partie du champ de l'enquête.

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage, les coefficients de variation (CV) estimés sont présentés pour certaines variables du camionnage pour compte d'autrui au tableau 3.6, ainsi qu'aux tableaux suivants. Les CV pour d'autres estimations peuvent être obtenus sur demande auprès de la Division des transports. On note que les estimations de CV ne tiennent pas compte du fait que certaines données ont été imputées; par conséquent, les CV présentés peuvent sous-estimer les valeurs réelles. Il faut tenir compte simultanément du taux d'imputation relatif ainsi que du coefficient de variation pour évaluer la fiabilité des estimations.

Table 5.1
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, First Quarter 2000 - Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Region - Région	Type of Activity - Genre d'activité				Total
	General Freight	Household Goods Movers	Bulk	Other	
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantic - Atlantique	81(52) ¹	16(16)	26(22)	88(49)	211(139)
Québec	344(74)	38(10)	122(26)	188(34)	692(144)
Ontario	597(109)	92(17)	178(29)	186(30)	1,053(185)
Prairies	272(90)	33(27)	235(69)	199(53)	739(239)
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	136(37)	29(12)	56(19)	182(38)	403(106)
Total	1,430(362)	208(82)	617(165)	843(204)	3,098(813)

¹ Data in parentheses show sample size

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

Tableau 5.1
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, Premier trimestre 2000 - Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

Table 5.2
2000 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement (Q5) - Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Region - Région	Type of Activity - Genre d'activité				Total
	General Freight	Household Goods Movers	Bulk	Other	
	Marchandises générales	Articles ménagers	Produits en vrac	Autre	
Atlantic - Atlantique	98(68) ¹	19(19)	27(24)	93(54)	237(165)
Québec	410(79)	44(13)	134(26)	211(40)	799(158)
Ontario	703(119)	109(19)	196(27)	198(34)	1206(199)
Prairies	321(113)	33(27)	269(71)	206(50)	829(261)
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	170(49)	30(14)	59(24)	185(41)	444(128)
Total	1702(428)	235(92)	685(172)	893(219)	3515(911)

¹ Data in parentheses show sample size.

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

Tableau 5.2
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), 2000 - Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

Table 5.3
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey,
2000 - Number of Carriers in the Survey Population and
First Stage Sample Size by Region of Domicile

Region of Domicile Région de domicile	Number of Carriers in the Survey Population Nombre de transporteurs dans la population observée	Number of Carriers Selected Nombre de transporteurs sélectionnés			
		QTR.1	QTR.2	QTR.3	QTR.4
		TRI.1	TRI.2	TRI.3	TRI.4
Atlantic - Atlantique	131	42	40	40	41
Québec	407	121	123	122	119
Ontario	587	198	195	193	197
Prairies	402	128	130	130	132
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	184	56	56	58	57
Canada	1,711	545	544	543	546

Tableau 5.3
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2000 - Nombre de transporteurs
dans la population observée et taille de l'échantillon de premier
degré selon la région de domicile

Table 5.4
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey,
2000 - Estimated Number of Shipments in the Population of
Carriers and Second Stage Sample Size by Region of
Domicile

Region of Domicile Région de domicile	1st Quarter - 1er trimestre		2nd Quarter - 2ième trimestre	
	Estimated Number of Shipments in the Population Nombre estimatif d'expéditions dans la population	Number of Shipments in the Sample Nombre d'expéditions dans l'échantillon	Estimated Number of Shipments in the Population Nombre estimatif d'expéditions dans la population	Number of Shipments in the Sample Nombre d'expéditions dans l'échantillon
	Atlantic - Atlantique	1,100,421	15,138	1,274,258	15,461
Québec	1,277,442	14,848	1,421,577	15,198
Ontario	3,572,470	45,591	4,415,886	45,244
Prairies	1,849,066	35,874	1,995,944	36,896
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	441,058	5,497	582,838	5,928
Canada	8,240,457	116,948	9,690,503	118,727
	3rd Quarter - 3ième trimestre		4th Quarter - 4ième trimestre	
Atlantic - Atlantique	1,194,320	16,059	1,203,849	15,449
Québec	1,225,913	12,642	1,042,181	12,688
Ontario	3,999,240	46,560	3,942,125	47,607
Prairies	1,970,037	39,013	2,170,565	37,559
B.C. and Territories - C.-B. et Territoires	418,805	5,626	462,178	5,373
Canada	8,808,315	119,900	8,820,898	118,676

Tableau 5.4
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2000 - Nombre estimatif
d'expéditions dans la population de transporteurs et taille de
l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile

Table 5.5
2000 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey -
Quality Measures by Region and by Type of Activity

Tableau 5.5
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, 2000 - Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité

	1st Quarter - 1er trimestre			2nd Quarter - 2ième trimestre		
	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif		Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
	%					
Region - Région						
Atlantic - Atlantique	43.5			43.5		
Revenues - Recettes		38.4	2.1		25.9	2.1
Expenses - Dépenses		39.1	2.1		28.1	2.0
Québec	64.1			68.2		
Revenues - Recettes		52.2	5.9		36.1	5.6
Expenses - Dépenses		55.1	6.0		39.9	5.8
Ontario	53.6			58.1		
Revenues - Recettes		36.1	3.9		38.3	5.4
Expenses - Dépenses		38.1	3.8		41.2	5.5
Prairies	47.2			50.0		
Revenues - Recettes		43.2	3.7		40.2	3.4
Expenses - Dépenses		50.0	3.6		58.6	3.5
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	40.2			49.5		
Revenues - Recettes		50.7	5.3		47.5	6.6
Expenses - Dépenses		51.3	5.1		52.5	6.7
Main Type of Activity - Principale activité						
General Freight - Marchandises générales	51.8			54.7		
Revenues - Recettes		42.7	3.1		33.9	4.2
Expenses - Dépenses		44.8	3.0		40.6	4.2
Specialized Freight - Marchandises spécialisées	48.9			53.3		
Revenues - Recettes		41.3	3.5		45.3	3.7
Expenses - Dépenses		45.7	3.5		51.5	3.8
Total	50.1			53.9		
Revenues - Recettes		42.1	2.2		38.1	2.8
Expenses - Dépenses		45.2	2.2		44.6	2.8
	3rd Quarter - 3ième trimestre			4th Quarter - 4ième trimestre		
Region - Région						
Atlantic - Atlantique	41.4			48.9		
Revenues - Recettes		27.0	1.9		31.9	1.8
Expenses - Dépenses		27.7	1.9		32.6	1.8
Québec	66.7			73.4		
Revenues - Recettes		36.2	6.4		30.9	7.2
Expenses - Dépenses		42.6	6.7		32.1	7.2
Ontario	55.0			55.0		
Revenues - Recettes		45.4	5.4		47.2	5.6
Expenses - Dépenses		46.9	5.6		52.5	5.7
Prairies	47.4			49.3		
Revenues - Recettes		44.9	4.2		43.4	4.0
Expenses - Dépenses		45.8	4.1		45.4	4.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	53.8			55.8		
Revenues - Recettes		41.4	6.6		43.4	6.7
Expenses - Dépenses		44.3	7.0		46.8	6.5
Main Type of Activity - Principale activité						
General Freight - Marchandises générales	52.1			55.5		
Revenues - Recettes		44.8	4.4		45.9	4.5
Expenses - Dépenses		46.3	4.5		46.2	4.5
Specialized Freight - Marchandises spécialisées	52.5			55.8		
Revenues - Recettes		37.0	4.5		35.7	4.0
Expenses - Dépenses		40.6	4.8		44.2	4.0
Total	52.3			55.6		
Revenues - Recettes		41.8	2.9		42.1	3.0
Expenses - Dépenses		44.2	3.0		45.4	3.0

Table 5.6
2000 Motor Carriers of Freight Survey Annual Supplement
(Q5) - Quality Measures by Region, by Type of Activity and
by Size

Tableau 5.6
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de
marchandises (T5), 2000 - Mesures de qualité selon la région,
selon le genre d'activité et selon la taille

	Response Rate	Relative Imputation Rate	CV
	Taux de réponse	Taux d'imputation relatif	
	%		
Region – Région			
Atlantic - Atlantique	30.7		
Revenues - Recettes		31.0	1.9
Expenses - Dépenses		32.0	1.9
Québec	70.8		
Revenues - Recettes		20.4	5.8
Expenses - Dépenses		20.3	5.9
Ontario	50.6		
Revenues - Recettes		39.8	4.6
Expenses - Dépenses		40.5	4.7
Prairies	41.8		
Revenues - Recettes		39.2	3.8
Expenses - Dépenses		39.1	4.0
British Columbia and Territories - Colombie-Britannique et Territoires	34.3		
Revenues - Recettes		50.7	6.7
Expenses - Dépenses		50.4	7.0
Type of Activity - Genre d'activité			
General Freight (Local) - Marchandises générales (local)	38.0		
Revenues - Recettes		45.8	7.4
Expenses - Dépenses		45.3	7.5
General Freight (Long Distance) - Marchandises générales (longue distance)	57.2		
Revenues - Recettes		29.7	3.7
Expenses - Dépenses		30.5	3.8
Specialized Freight (Local) - Marchandises spécialisées (local)	34.0		
Revenues - Recettes		54.9	8.6
Expenses - Dépenses		54.5	8.6
Specialized Freight (Long Distance) - Marchandises spécialisées (longue distance)	48.4		
Revenues - Recettes		36.5	3.8
Expenses - Dépenses		36.6	3.8
Household Goods Movers - Articles ménagers	27.6		
Revenues - Recettes		74.2	7.8
Expenses - Dépenses		75.8	8.1
Size (Based on Total Annual Operating Revenue) - Taille (selon les recettes d'exploitation totales annuelles)			
Less than \$2,000,000 - Moins de 2 000 000 \$	32.9		
Revenues - Recettes		65.9	7.0
Expenses - Dépenses		66.9	7.0
\$2,000,000 to \$4,999,999 - 2 000 000 \$ à 4 999 999 \$	37.2		
Revenues - Recettes		58.1	7.4
Expenses - Dépenses		58.5	7.4
\$5,000,000 to \$11,999,999 - 5 000 000 \$ à 11 999 999 \$	43.1		
Revenues - Recettes		49.2	9.8
Expenses - Dépenses		49.1	9.9
\$12,000,000 and above (excluding Top Carriers) - 12 000 000 \$ et plus (excluant les principaux transporteurs)	58.4		
Revenues - Recettes		47.8	12.2
Expenses - Dépenses		48.3	12.5
Top Carriers - Principaux transporteurs	94.9		
Revenues - Recettes		5.3	0.0
Expenses - Dépenses		5.8	0.0
Total	45.6		
Revenues - Recettes		36.4	2.4
Expenses - Dépenses		36.8	2.5

Table 5.7
For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/Destination)
2000 – Response Rates for the First Stage Sample
(Carriers) by Region of Domicile

Tableau 5.7
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et
destination des marchandises), 2000 – Taux de réponse pour
l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la région
de domicile

Region of Domicile Région de domicile	Response Rate % – Taux de réponse %			
	QTR1 TRI1	QTR2 TRI2	QTR3 TRI3	QTR4 TRI4
			%	
Atlantic / Atlantique	91.4	86.1	84.6	77.5
Québec	91.7	90.3	84.3	86.4
Ontario	82.2	78.6	82.8	80.9
Prairies	91.7	84.0	91.5	91.4
B.C. and Territories / C. B. et Territoires	95.8	84.3	92.2	92.0
Canada	88.5	83.7	86.4	85.4

Glossary

Bill of Lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Commodity. The description of the transported merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is coded according to the Standard Classification of Transported Goods (SCTG).

Current Ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier.

Domestic Shipment. A shipment whose origin and destination are in Canada.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey, Q5 Annual Supplement). Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 2000 and March 31, 2001.

For-hire Carrier. Any carrier which undertakes the transport of goods for compensation.

Freight Forwarders. Companies that play an intermediary role between the shipper and the carrier by arranging the transport of freight for a fee. These companies are excluded from this report.

General Freight. Freight that is packed (not bulk) and does not need specialized transportation equipment.

Imputation. Procedure of completing a response by using values from one or more records on the same file or from external sources. (e.g. historical data on non-respondents, administrative sources, etc.)

Industry Activity Statistics. Statistics that describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres traveled, commodities transported from point to point.

Industry Structure Statistics. Statistics that describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity Shipment (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). A shipment transported for a distance greater than 24 km.

Interest Coverage Ratio. The number of times a company can meet the interest payments of its creditors. The ratio is calculated by dividing the net income before interest and taxes by the amount of interest paid.

Interline Shipment. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point, a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the final destination.

International Motor Carrier. A Canadian-based for-hire or private carrier that operates in the United States, or Mexico.

Interprovincial Motor Carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

LTL - Less than Truckload. LTL carriers are characterized by the use of terminals to consolidate shipments, generally from several shippers, into a single truck for haulage between a load assembly terminal and a disassembly terminal, where the load is sorted and shipments are re-routed for delivery.

Leverage. The extent to which the company has been financed by debt.

Local Carrier. A company which gains the majority of its revenues by providing trucking services within a metropolitan area and its hinterland, (see NAICS definition and For-hire Motor Carriers of Freight-Annual Supplement survey).

Long-distance Carrier. A company which gains the majority of its revenues by providing trucking services between metropolitan areas (see NAICS definition and For-hire Motor Carriers of Freight-Annual Supplement survey).

Long-term Debt Ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing long term liabilities by long term liabilities plus *total* owner's equity.

North American Industrial Classification System (NAICS). Classification system developed in 1997 which allows the reporting of an integrated system of economic statistics by breaking down Canada's total economic production into industries. Trucking industries (Industry Group 484) are establishments primarily engaged in the truck transportation of goods. This industry group is a part of the Major Groups 48-49 (Transportation, Warehousing and Storage industries) which include establishments primarily engaged in transporting passengers and goods, warehousing and storing goods, and providing services to these establishments. The modes of transportation are road (trucking, transit and ground passenger), rail, water, air and pipeline.

Operating Expenses. Operating expenses include expenses incurred in carrying out motor carrier freight operations **only**. These generally exclude non-operating expenses such as capital loss, interest paid, etc.

Operating Ratio. The proportion of operating revenues absorbed by operating expenses. Calculated by dividing operating expenses by operating revenues.

Operating Revenues. Operating revenues include revenues pertaining to the motor carriers of freight operations **only**. These correspond to the total amount billed by the carrier and exclude revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback (a rail movement where the transport of goods is in highway trailers/containers on railway cars).

Owner Operators. Owner Operators own/lease one or more power units and provide hauling services under contract to for-hire or private carriers.

Private Carrier. A company whose principal occupation is not trucking, but maintains its own fleet of vehicles (owned or leased) for transporting its own freight.

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit Margin. The percentage of profit earned from each revenue dollar. It is obtained by dividing net income after taxes by total revenues and multiplying by 100.

Province or Territory of Domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Relative Imputation Rate. The proportion of the corresponding published estimate that is accounted for by the imputed data (revenues, expenses).

Response Rate. The number of carriers that gave complete or partial answers to the survey divided by the total number of carriers in-scope for the survey (cases resolved and unresolved).

Return on Assets. A measure of profitability, calculated as a percentage and obtained by dividing net income after taxes by total assets and multiplying by 100.

Return on Equity. A measure of the financial return to owners of a business. Calculated by dividing net income before extraordinary items by owner's equity.

Return on Long-term Capital Employed. Measures the financial return to the providers of long term capital and is obtained by dividing net income before interest and taxes by the sum of long term liabilities plus owner's equity.

Sampling. A procedure used to select randomly a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Sampling Weight. A raising factor attached to each sampled unit to obtain estimates for the population from a sample. The basic concept of the sampling weight can be explained by using the representation rate. For example, if 2 units are selected out of 10 population units at random, then each selected unit represents 5 units in the population including itself, and is given the sampling weight of 5. A survey with a complex sample design requires a more complicated way of calculating the sampling weight. However, the sampling weight is still equal to the number of units in the population the unit represents.

Shipment (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping Document. Any document recording the transportation of goods by a carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Stratification. A non-overlapping partition of the survey population into relatively homogeneous groups with respect to certain characteristics such as geographical and industrial classification, size, etc. These groups are called strata and are used for sample allocation and selection.

Survey Frame. A list of all units in the survey population (e.g. carriers, shipments) that carries the contact (e.g., name, address) and the classification information (e.g., industrial, geographical and size) of the units to be surveyed.

Survey Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the survey can realistically provide information. The survey population may differ from the target population due to the operational difficulty in identifying all the units that belong to the target population.

Target Population. Collection of all units (e.g., carriers, shipments) for which the information is required.

Tonne-Kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Top Carriers. A group of for-hire motor carriers of freight with annual revenues of \$25 million and more per carrier.

Trip Report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenues and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truckload (TL). A shipment generally devoted to the goods of a single shipper, taken directly from a point of origin to one or more destination points.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not carried on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working Capital Ratio. See current ratio.

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 réacheminées 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 crédeurs. Le ratio est obtenu en divisant le bénéfice net avant les intérêts sur la dette et les 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 2000 et le 31 mars 2001.

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 empaquetées (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. Voir le coefficient de liquidité général.

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 kilométrés-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 des valeurs estimatives publiées (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation des données.

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.

Definitions of Financial Ratios**Définitions des ratios financiers****Profitability****Rentabilité**

$$\text{Operating Profit Margin (\%)} = \frac{\text{Net Operating Income}}{\text{Operating Revenue}} \times 100$$

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

$$\text{Operating Ratio} = \frac{\text{Operating Expenses}}{\text{Operating Revenue}}$$

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

$$\text{Return on Assets (\%)} = \frac{\text{Net Income before Extraordinary Items}}{\text{Total Assets}} \times 100$$

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

Leverage**Levier financier**

$$\text{Return on Equity (\%)} = \frac{\text{Net Income before Extraordinary Items}}{\text{Owner's Equity}} \times 100$$

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

$$\text{Return on Capital Employed (\%)} = \frac{\text{Net Income before Tax and Interest}}{\text{Long Term Capital Employed}} \times 100$$

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

$$\text{Interest Coverage Ratio} = \frac{\text{Net Income before Tax and Interest}}{\text{Interest Expenses}}$$

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

Solvency**Solvabilité**

$$\text{Working Capital Ratio} = \frac{\text{Current Assets}}{\text{Current Liabilities}}$$

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

$$\text{Long-Term Debt to Equity Ratio} = \frac{\text{Long-Term Debt}}{\text{Long Term Capital Employed}}$$

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

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title	Catalogue no. N° au catalogue	Titre
Surface and Marine Transport – Service Bulletin – Eight issues a year. Bilingual.	50-002-XIB	Transport terrestre et maritime – Bulletin de Service – Huit numéros par année. Bilingue.
Aviation – Service Bulletin – Bilingual. Monthly.	51-004-XIB	Aviation – Bulletin de service – Bilingue. Mensuel.
Air Carrier Traffic at Canadian Airports – Annual. Bilingual.	51-203-XIB	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – Annuel. Bilingue.
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report – Annual. Bilingual.	51-204-XIE 51-204-XIF	Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur – Annuel. Bilingue
Canadian Civil Aviation – Annual. Bilingual.	51-206-XIB	Aviation civile canadienne – Annuel. Bilingue.
Air Charter Statistics – Annual. Bilingual.	51-207-XIB	Statistique des affrètements aériens – Annuel. Bilingue.
Railway Carloadings – Monthly. Bilingual.	52-001-XIE 52-001-XIF	Chargements ferroviaires – Mensuel. Bilingue.
Rail in Canada – Annual. Bilingual.	52-216-XIB	Le transport ferroviaire au Canada – Annuel. Bilingue.
Passenger Bus and Urban Transit Statistics – Annual. Bilingual.	53-215-XIB	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – Annuel. Bilingue.
Road Motor Vehicles – Fuel Sales – Annual. Bilingual.	53-218-XIB	Véhicules automobiles, ventes de carburants – Annuel. Bilingue
Trucking in Canada – Annual. Bilingual.	53-222-XIB	Le camionnage au Canada – Annuel. Bilingue.
Shipping in Canada – Annual. Bilingual.	54-205-XIB	Le transport maritime au Canada – Annuel. Bilingue.

To order a publication, you may telephone 1 613 951-7277 or use facsimile number 1 613 951-1584. For toll free in Canada only telephone 1 800 770-1033. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner au 1 613 951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613 951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800 770-1033. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

How to get the economic facts and analysis you need on transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis;
- service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

Gordon Baldwin, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, Suite 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-0407
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: gord.baldwin@statcan.ca

John Ross, Chief
Trucking and Vehicle Statistics
Telephone: (613) 951-1922
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: john.ross@statcan.ca

Yves Gauthier, Unit Head
Trucking Freight Flows
Telephone: (613) 951-0188
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: yves.gauthier@statcan.ca

Gilles Paré, Unit Head
Trucking Financial and Operating Statistics
Telephone: (613) 951-2517
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: paregil@statcan.ca

Robert Larocque, Head
Dissemination Unit
Telephone: (613) 951-2486
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: larocque@statcan.ca

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 les personnes suivantes:

Gordon Baldwin, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Suite 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone : (613) 951-0407
Télécopieur : (613) 951-0009
Internet : gord.baldwin@statcan.ca

John Ross, Chef
Statistiques des activités du camionnage et des véhicules
Téléphone : (613) 951-1922
Télécopieur : (613) 951-0579
Internet : john.ross@statcan.ca

Yves Gauthier, Chef de sous-section
Camionnage, flux des marchandises
Téléphone : (613) 951-0188
Télécopieur : (613) 951-0579
Internet : yves.gauthier@statcan.ca

Gilles Paré, Chef de sous-section
Camionnage, données financières et d'exploitation
Téléphone : (613) 951-2517
Télécopieur : (613) 951-0579
Internet : paregil@statcan.ca

Robert Larocque, Chef
Unité de la diffusion
Téléphone : (613) 951-2486
Télécopieur : (613) 951-0009
Internet : larocque@statcan.ca