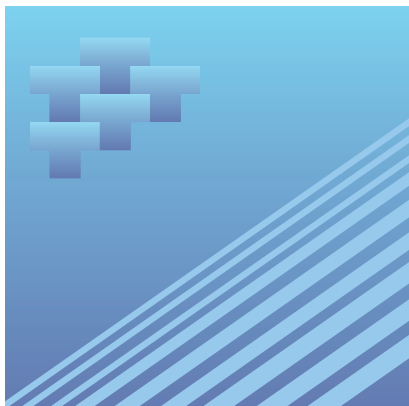




Trucking in Canada

1996



Le camionnage au Canada

1996



Data in many forms

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on the Internet, compact disc, diskette, computer printouts, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to obtain more information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to: Transportation Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (telephone: (613) 951-2486) or to the Statistics Canada Regional Reference Centre in:

| | | | |
|----------|----------------|-----------|----------------|
| Halifax | (902) 426-5331 | Regina | (306) 780-5405 |
| Montréal | (514) 283-5725 | Edmonton | (403) 495-3027 |
| Ottawa | (613) 951-8116 | Calgary | (403) 292-6717 |
| Toronto | (416) 973-6586 | Vancouver | (604) 666-3691 |
| Winnipeg | (204) 983-4020 | | |

You can also visit our World Wide Web site:
<http://www.statcan.ca>

Toll-free access is provided for all users who reside outside the local dialling area of any of the Regional Reference Centres.

| | |
|---|----------------|
| National enquiries line | 1 800 263-1136 |
| National telecommunications device for the hearing impaired | 1 800 363-7629 |
| Order-only line (Canada and United States) | 1 800 267-6677 |

Ordering/Subscription information

All prices exclude sales tax

Catalogue no. 53-222-XPB, is published annually in a paper version for \$52.00 in Canada. Outside Canada the cost is US\$52.00.

Please send orders to Statistics Canada, Operations and Integration Division, Circulation Management, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or by dialling (613) 951-7277 or 1 800 700-1033, by fax (613) 951-1584 or 1 800 889-9734 or by Internet: order@statcan.ca. For change of address, please provide both old and new addresses. Statistics Canada publications may also be purchased from authorized agents, bookstores and local Statistics Canada offices.

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 your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordi-nologique et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication 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) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

| | | | |
|----------|----------------|-----------|----------------|
| Halifax | (902) 426-5331 | Regina | (306) 780-5405 |
| Montréal | (514) 283-5725 | Edmonton | (403) 495-3027 |
| Ottawa | (613) 951-8116 | Calgary | (403) 292-6717 |
| Toronto | (416) 973-6586 | Vancouver | (604) 666-3691 |
| Winnipeg | (204) 983-4020 | | |

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres de consultation régionaux.

| | |
|---|----------------|
| Service national de renseignements | 1 800 263-1136 |
| Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1 800 363-7629 |
| Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis) | 1 800 267-6677 |

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

N° 53-222-XPB au catalogue, est publié annuellement sur version papier au coût de 52 \$ au Canada. À l'extérieur du Canada, le coût est de 52 \$ US.

Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou commandez par téléphone au (613) 951-7277 ou au 1 800 700-1033, par télécopieur au (613) 951-1584 ou au 1 800 889-9734 ou par Internet : order@statcan.ca. Pour tout changement d'adresse, veuillez fournir votre ancienne et votre nouvelle adresse. Vous pouvez aussi vous procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1996

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1996

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 1998

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.

February 1998

Catalogue no. 53-222-XPB

Frequency: Annual

ISSN 0829-8947

Ottawa

Note of appreciation

Canada owes the success of its statistical system to a long-standing co-operation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses, governments and other institutions. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued co-operation and goodwill.

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 1998

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.

Février 1998

N° 53-222-XPB au catalogue

Périodicité : annuel

ISSN 0829-8947

Ottawa

Note de reconnaissance

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

Symbols

Signes conventionnels

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.

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; **Jim Cain**, Chief, Trucking Section; **Kathie Davidson** and **Gilles Paré**, Unit Heads.

Major contributions were made by the following analysts: **Wendy Christoff** and **Robert Masse**.

Technical assistance was provided by: **Johanne Caron-Dorion**; **Morteza Doroudian**; **Joe Foti**; **Chantale Harvey**; **Larry Plager** 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

Elaine Heney
Surender Singh
Julie Lepage

Frank Menezes
Peggy Moffatt
Nicole Truax

Nathalie Larocque
Rose Ryan
Dorothee Woodward

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

Dennis LeBlanc
Serge Robert

Chau Pham
Shirley Wong

Chun Wo Siu

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

Guylaine Dubreuil
Elizabeth Neusy

Steve Matthews
Paul Surman

Stephen Rathwell

Survey Operations Division – Division des opérations des enquêtes

Dorinda Lee

Richard Blakeney

Statistics Canada Regional Offices –
Bureaux régionaux de Statistique Canada

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

Jacques Beauchamp
Doris Morrow

Mary Lou Dubé
Camille St.-Jean

Stéphane Dufour
Ghislaine Comeau

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



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



Table of Contents Trucking in Canada

Tables des matières Le camionnage au Canada

| | Page | | Page |
|---|------|---|------|
| Highlights | 5 | Faits Saillants | 5 |
| Chapter 1 | | Chapitre 1 | |
| Trucking in Canada | | Le camionnage au Canada | |
| The Trucking Industry in 1996 | 7 | L'industrie du camionnage en 1996 | 7 |
| Performance of the Canadian economy in 1996 and its impact on transportation | 7 | La performance de l'économie canadienne en 1996 et son impact sur le transport | 7 |
| The transportation industry and the role of trucking | 8 | L'industrie du transport et la place du camionnage | 8 |
| About This Publication | 10 | Au sujet de cette publication | 10 |
| Chapter 2 | | Chapitre 2 | |
| Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 1996 | | Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1996 | |
| Introduction | 13 | Introduction | 13 |
| Section 1 – Quarterly survey of motor carriers of freight, 1996 | 14 | Section 1 – Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1996 | 14 |
| 1.1 Slight increase in the operating ratio in 1996 | 14 | 1.1 Légère hausse du ratio d'exploitation en 1996 | 14 |
| 1.2 Different trends according to the type of activity | 16 | 1.2 Tendances distinctes selon le type d'activité | 16 |
| 1.3 Increase in the share of revenues from crossborder traffic | 16 | 1.3 La part des recettes tirées du trafic transfrontalier s'est accrue | 16 |
| 1.4 Increase in the share of fuel expenses and other purchases of transportation services | 17 | 1.4 Augmentation de la part des dépenses pour le carburant et pour les autres achats de services de transport | 17 |
| Section 2 – Annual survey of motor carriers of freight, 1996 | 24 | Section 2 – Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1996 | 24 |
| 2.1 Lower profitability | 24 | 2.1 Abaissement de la rentabilité | 24 |
| 2.2 Changes in short-term liquidity | 25 | 2.2 Variation de la solvabilité à court terme | 25 |
| 2.3 Slight improvement in long-term liquidity | 26 | 2.3 Légère amélioration de la solvabilité à long terme | 26 |
| 2.4 Financial leverage down substantially | 26 | 2.4 Effet de levier en baisse significative | 26 |
| 2.5 Trends for leased equipment remain unchanged | 26 | 2.5 Les tendances se sont maintenues pour le matériel loué | 26 |
| Chapter 3 | | Chapitre 3 | |
| Commodity Origin and Destination Statistics, 1996 | | Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1996 | |
| For-Hire Trucking Intercity Activity of Canada- based Carriers | 33 | Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui par les transporteurs domiciliés au Canada | 33 |
| Section 1 – Total Trucking Activity | 34 | Section 1 – Trafic total | 34 |
| Section 2 – Domestic Trucking Activity – Regional Overview | 35 | Section 2 – Trafic intérieur – Aperçu régional | 35 |

Table of Contents – Concluded Trucking in Canada

Table des matières – fin Le camionnage au Canada

| | Page | | Page |
|---|------|--|------|
| Section 3 – Canada-U.S. For-hire Trucking Activity | 61 | Section 3 – Camionnage pour compte d'autrui entre le Canada et les États-Unis | 61 |
| – Foreign Trade | 61 | – Commerce avec l'étranger | 61 |
| Section 4 – Comparison of 1996 to 1995 | 69 | Section 4 – Comparaison de 1996 à 1995 | 69 |
| – Characteristics of the companies | 69 | – Caractéristiques des compagnies | 69 |
| – Total Activity | 70 | – Trafic total | 70 |
| – Domestic Activity | 71 | – Trafic intérieur | 71 |
| – Transborder Activity | 71 | – Trafic transfrontalier | 71 |
| Chapter 4 | | Chapitre 4 | |
| 1996 Private Trucking | | Camionnage pour compte propre, 1996 | |
| Introduction | 73 | Introduction | 73 |
| Number of carriers | 73 | Nombre de transporteurs | 73 |
| Operating expenses | 73 | Dépenses d'exploitation | 73 |
| Employment and salaries | 75 | Emploi et rémunération | 75 |
| Equipment | 78 | Matériel | 78 |
| Distance travelled | 80 | Distance parcourue | 80 |
| Fuel consumption | 82 | Consommation de carburant | 82 |
| Chapter 5 | | Chapitre 5 | |
| Special Study | | Étude spéciale | |
| An Industry with Many Faces: Global Balance Sheets Analysis of For-hire Trucking Companies | 83 | Un secteur d'activité aux facettes multiples : l'analyse des bilans globaux des entreprises de transport routier pour compte d'autrui | 83 |
| Chapter 6 | | Chapitre 6 | |
| Survey Methodology and Data Quality | | Méthodologie d'enquête et qualité des données | |
| 6.1 Introduction | 93 | 6.1 Introduction | 93 |
| 6.2 Quarterly For-hire Motor Carriers of Freight (QMCF) Survey and its Annual Supplement (Q5) – Chapter 2 | 94 | 6.2 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui (ETTRM) et son supplément annuel (T5) – chapitre 2 | 94 |
| 6.3 Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey – Chapter 3 | 96 | 6.3 Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) – chapitre 3 | 96 |
| 6.4 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers – Chapter 4 | 99 | 6.4 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre – chapitre 4 | 99 |
| 6.5 Data Quality | 100 | 6.5 Qualité des données | 100 |
| Glossary | 111 | Glossaire | 113 |
| Definitions of Financial Ratios | 116 | Définitions des ratios financiers | 116 |

Highlights

For-hire trucking: Quarterly and annual industry statistics, 1996

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

For-hire Trucking : Quarterly Statistics, 1996

- Total operating revenues of for-hire motor carriers of freight based in Canada, reached nearly \$12.8 billion in 1996. Average revenue per carrier was up by almost 2%.
- The operating ratio (operating expenses divided by operating revenues) was reported at 0.94, up one point from 1995.

For-hire Trucking : Annual Supplement Statistics, 1996

- The profit margin (net operating income as a percentage of total net operating revenues) for 1996 was 3.2%, down substantially from 4.6% in 1995.
- Total assets of for-hire motor carriers of freight based in Canada reached nearly \$6.2 billion in 1996.
- In 1996, the return on equity at 11.2% indicated a negative financial leverage as it is below the return on capital employed of 11.7%.
- By size, top carriers (with annual revenues in excess of \$25 million) posted a sharp drop in return on equity, down six points from 12.97% in 1995 to 6.92% in 1996.

For-hire Trucking: Annual Commodity Origin and Destination Statistics, 1996

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

Domestic Trucking Activity

- Almost 182 million tonnes of freight were hauled across Canada by the large Canada-based for-hire carriers.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui: statistiques trimestrielles et annuelles de l'industrie, 1996

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

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques trimestrielles, 1996

- Les recettes totales d'exploitation des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ont atteint près de 12,8 milliards de dollars en 1996. Les recettes moyennes par transporteur étaient en hausse de 2 %.
- Le ratio d'exploitation (les dépenses d'exploitation divisées par les recettes d'exploitation) s'est établi à 0,94, en hausse d'un point par rapport à 1995.

Camionnage pour compte d'autrui : statistiques du supplément annuel, 1996

- La marge bénéficiaire (proportion des recettes nettes d'exploitation totales que représente le bénéfice d'exploitation net) s'est établie à 3.2% en 1996, baisse importante par rapport à 1995 (4.6 %).
- Les actifs totaux des transporteurs routiers de marchandises domiciliés au Canada, ont atteint près de 6.2 milliards de dollars en 1996.
- En 1996, le rendement de l'avoir (11,2 %) a dégagé un effet négatif de levier financier en deçà du rendement des capitaux employés à 11,7 %.
- Selon la taille, le rendement de l'avoir des principales entreprises (ayant des recettes annuelles de plus de 25 millions de dollars) a fondu de six points, soit 12.97 % en 1995 contre 6.92 % en 1996.

Camionnage pour compte d'autrui : Statistiques annuelles sur l'origine et la destination des marchandises, 1996

Transporteurs routiers domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus au titre du transport interurbain

Trafic intérieur

- Les principaux transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ont acheminé à l'intérieur du pays près de 182 millions de tonnes de marchandises.

- Domestic shipments generated revenues of \$6.3 billion.
- Based on revenues earned, the transport of *other foods, food materials and food preparations* was the largest single commodity type moved across Canada.

Transborder Trucking Activity

- Almost 47 million tonnes of freight (20% of the total freight carried) were hauled across the Canada-US border.
- Transborder shipments generated revenues of almost \$3.6 billion.
- Based on revenues earned, the transport of *road motor vehicles, parts and accessories* was the largest single commodity type moved in either direction across the border.

Private Motor Carriers of Freight, 1996

- Average operating expenses for private carriers were \$4.2 million in 1996, and compares to 1995 (\$4.1 million).
- The average 1996 salary in private trucking was \$35,670 (excluding benefits) compared to \$35,266 in 1995. The average salary for long distance drivers reached \$ 39,242 , up 5 % from 1995 (\$37,293).
- The average number of employees per private carrier dropped from 46 in 1995 to 44 in 1996.
- Private carriers leased 26% of their equipment in 1996, an increase from the previous summit of 23 % in 1995.
- The average cost of fuel varied from a high of \$0.49 per litre in the Atlantic region to a low of \$0.44 in British Columbia.

- Les expéditions intérieures ont rapporté des recettes de 6,3 milliards de dollars.
- Selon les recettes obtenues, les *autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires* ont été le principal type de marchandises transportées à l'intérieur du pays.

Trafic transfrontalier

- Près de 47 millions de tonnes de marchandises (20 % du total des marchandises transportées) ont traversé la frontière canado-américaine.
- Les expéditions transfrontalières ont rapporté des recettes de près de 3,6 milliards de dollars.
- D'après les recettes générées, les *véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires* ont été le principal type de marchandises transportées ayant franchi dans un sens ou dans l'autre la frontière canado-américaine.

Transporteurs routiers de marchandises pour compte propre, 1996

- Les dépenses moyennes d'exploitation des transporteurs pour compte propre se sont chiffrées à 4,2 millions \$ en 1996, un taux comparable à 1995 (4,1 millions \$).
- En 1996, la rémunération moyenne dans le secteur du camionnage pour compte propre s'est établie à 35 670 \$ (avantages sociaux non compris) en comparaison à 35 266 \$ en 1995. La rémunération moyenne des conducteurs de longue distance a atteint 39 242 \$ en hausse de 5 % par rapport à 1995 (37 293 \$).
- Le nombre moyen d'employés par transporteur pour compte propre est passé de 46 à 44 entre 1995 et 1996.
- Les transporteurs routiers pour compte propre ont loué 26% du parc de véhicules en 1996, soit une augmentation sur le précédent sommet de 23 % atteint en 1995.
- Le coût moyen du carburant a varié d'un maximum de 0,49 \$ le litre dans la région de l'Atlantique à un minimum de 0,44 \$ le litre en Colombie-Britannique.

Chapter 1

Trucking in Canada

Chapitre 1

Le camionnage au Canada

The trucking industry in 1996

Dealing with strong competition was the main concern of Canadian trucking firms in 1996. Trucking firms increasingly emphasized service as a way of maintaining and boosting their respective market shares. Some carriers have also expanded their activities to offer logistical services while other carriers are trying to boost their competitive edge with strategic partnerships. New technologies, like shipment-tracking devices and on-board computers, have also become increasingly important for enhancing the reliability of service and for streamlining and improving performance. Carriers are also concerned with new or upcoming legislation in Canada as well as the United States, pertaining to highway safety and standardization of weights and measures. Also, lack of drivers remains a concern for trucking firms, as it has been for the past few years.

Performance of the Canadian economy in 1996 and its impact on transportation

The Canadian economy in 1996 had another year of slow growth. As measured by Gross Domestic Product (GDP), the Canadian economy grew 1.6% in 1996, only a bit more than the 1.3% annual growth average of the early 1990s. As illustrated in Figure 1.1, the Canadian economy's growth slowed for the second year in a row, following three consecutive rises from 1992 to 1994. The basis of 1996's economic growth differed, however, from that of preceding years. After having served as the engine of growth for the past few years, export increases sagged to 5% in 1996, compared with 12% in 1995. Exports actually registered their poorest growth in 4 years. However, final domestic demand (total consumer, business and government expenditures) picked up to 2.5%, in contrast with just 0.6% in 1995. This was its second best performance of the decade, after that of 1994.

By industrial sector, the Canadian economy's 1996 economic growth resided in high-tech industries—like telecommunications firms and computer services, along with more traditional industries—such as wholesale trade, agriculture and oil and gas production. However, the downturn in exports most affected manufacturing companies, particularly those dealing in metal products, pulps and papers. Because of these economic variations in the different industrial sectors, 1996's economic growth has mainly favoured Western Canada.

L'industrie du camionnage en 1996

Les préoccupations des entreprises de camionnage en 1996 ont d'abord eu trait aux moyens employés pour faire face à la concurrence accrue et aux nouvelles pratiques commerciales. Afin de maintenir et d'accroître leur part de marché, les entreprises de camionnage ont mis de plus en plus l'accent sur le service, quelques transporteurs ayant même élargi le champ de leurs activités pour offrir des services de logistiques. D'autres transporteurs ont davantage cherché à accroître leur avantage compétitif en formant des alliances stratégiques. Les nouvelles technologies, tels les appareils de dépistage des envois et les ordinateurs de bord, sont devenues de plus en plus importantes pour améliorer la fiabilité de leurs services et pour rationaliser et améliorer leur performance. Les préoccupations des transporteurs ont également eu trait aux diverses législations, mises en place ou à venir, au Canada comme aux États-Unis, concernant la sécurité routière et l'uniformisation des poids et mesures. Finalement, la pénurie de chauffeurs est demeurée, comme au cours des dernières années, une préoccupation majeure des entreprises de camionnage.

La performance de l'économie canadienne en 1996 et son impact sur le transport

L'économie canadienne s'est caractérisée en 1996 par une autre année de croissance lente. Telle que mesurée par le Produit Intérieur Brut (PIB), l'économie canadienne a progressé de 1,6 % en 1996, soit un peu plus que la moyenne de 1,3 % observée depuis le début des années 1990. Comme illustré à la figure 1.1, la croissance de l'économie canadienne a ainsi ralenti en 1996 pour une deuxième année de suite, après trois hausses consécutives de 1992 à 1994. L'origine de la croissance économique en 1996 fut toutefois différente des années précédentes. Après avoir été le moteur de la croissance économique au cours des dernières années, le rythme d'accroissement des exportations a fléchi en 1996 pour s'établir à près de 5 %, contre 12 % en 1995. De fait, les exportations ont enregistré en 1996 leur plus faible augmentation en 4 ans. En contrepartie, la demande intérieure finale (i.e. la somme des dépenses des consommateurs, des entreprises et des gouvernements) a repris pour se fixer à 2,5 %, contre 0,6 % en 1995, soit sa deuxième meilleure performance de la décennie après 1994.

En fractionnant l'économie canadienne par secteur industriel, l'origine de la croissance économique en 1996 a résidé à la fois dans les industries de haute technologie, telles les entreprises de télécommunication et les services informatiques, et dans les industries plus traditionnelles, notamment le commerce de gros, l'agriculture et la production de pétrole et gaz. Inversement, le ralentissement des exportations a surtout frappé les entreprises manufacturières, principalement les produits métalliques et les pâtes et papiers. En raison de ces variations de l'activité économique par secteur industriel, la croissance économique en 1996 a surtout favorisé les provinces de l'Ouest du Canada.

Generally, the economic growth Canada enjoyed in 1996 served to moderately stimulate demand for transportation, and especially for trucking services. The international flow of commodities has been dampened by sluggish exports. However, the pickup in consumer spending and good performance of the wholesale trade industry has sustained intra-provincial and inter-provincial flows. Furthermore, the very strong rise of economic activity in the Western provinces further boosted the demand for transportation in that region of the country. However, the downturn in exports and its impact on the manufacturing sector has limited transportation demand in Quebec and in Ontario.

The transportation industry and the role of trucking

As measured by GDP, the trucking industry's performance again topped the transportation sector in 1996. Figure 1.1 below illustrates how growth in the trucking industry's GDP has surpassed that of both the Canadian economy and that of the transportation sector.

D'un point de vue général, les caractéristiques de la croissance économique au Canada en 1996 ont eu comme conséquence de stimuler modérément la demande de services de transport et plus particulièrement, la demande de services de camionnage. En regard des mouvements de marchandises, le ralentissement des exportations est venu freiner la croissance des mouvements internationaux de marchandises. Par contre, la reprise des dépenses des consommateurs et la bonne performance de l'industrie du commerce de gros a favorisé les mouvements de marchandises intraprovinciaux et interprovinciaux. Par ailleurs, la plus forte progression de l'activité économique dans les provinces de l'Ouest a eu pour effet de stimuler davantage la demande de transport dans cette région du pays ; tandis que le ralentissement des exportations et son impact sur le secteur manufacturier a limité la demande de transport au Québec et en Ontario.

L'industrie du transport et la place du camionnage

Telle que mesurée par le PIB, la performance de l'industrie du camionnage fut encore une fois supérieure en 1996 comparativement à l'ensemble du secteur des transports. La figure 1.1 ci-dessous montre que la progression du PIB de l'industrie du camionnage a surpassé à la fois celle de l'ensemble de l'économie canadienne et celle du secteur du transport.

Figure 1.1

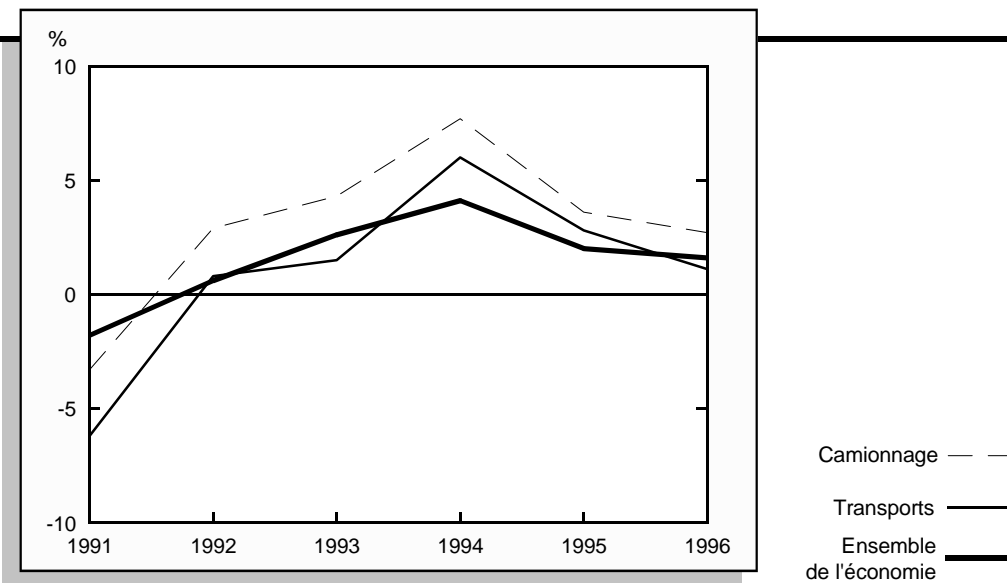
Annual Changes in GDP, 1991-1996



Source: Gross Domestic Product by Industry (catalogue no. 15-001-XPB)

Figure 1.1

Variations annuelles en pourcentage du PIB, 1991-1996



Source : Produit intérieur brut par industrie (n° 15-001-XPB au catalogue)

The trucking industry's superior performance served to increase its GDP share within the transportation sector. As illustrated in Figure 1.2, trucking's share rose to 38.6% in 1996, a steady climb from 1986. In contrast, the share of rail, the main competitor of road transport, slipped slightly in 1996 compared to 1995, reaching 25.1% share of transportation's GDP.

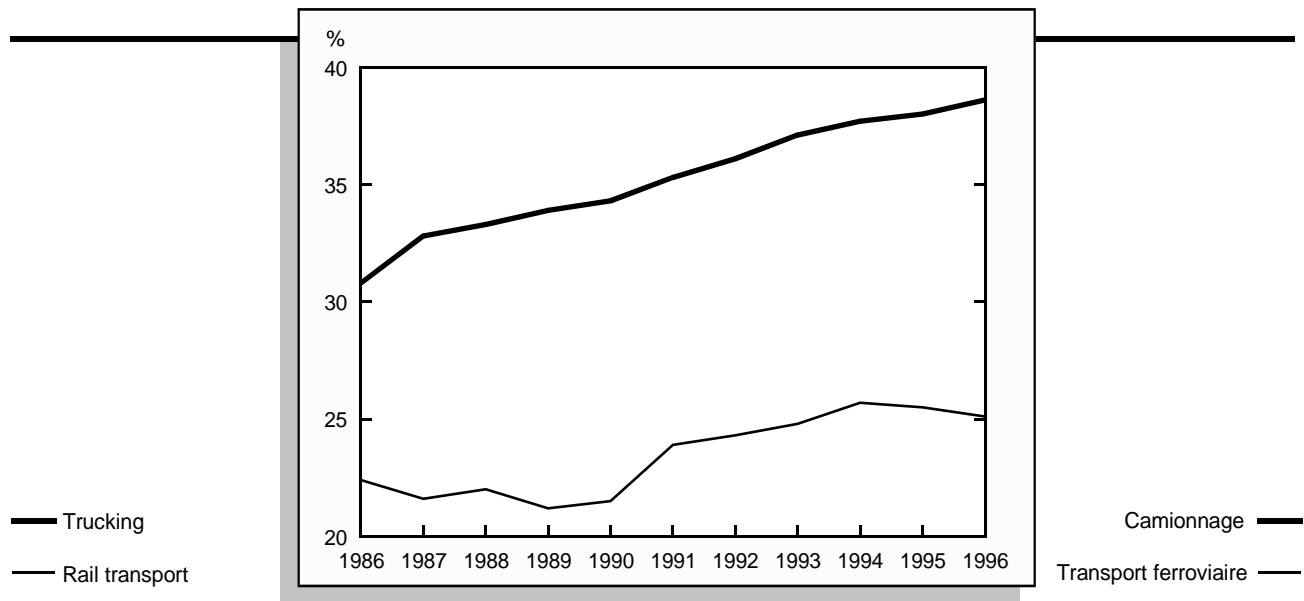
Cette meilleure performance de l'industrie du camionnage a d'abord eu comme conséquence d'accroître sa part au sein du PIB des transports. Comme illustré à la figure 1.2, la part du camionnage a atteint 38,6 % en 1996, en hausse continue depuis 1986. En contrepartie, la part du transport ferroviaire, le principal compétiteur au transport routier, a diminué légèrement en 1996 par rapport à 1995 (25,1 % du PIB des transports).

Figure 1.2

Figure 1.2

Share of Trucking and Rail Transport in Transportation GDP, 1986-1996

Part du camionnage et du transport ferroviaire dans le PIB des transports, 1986-1996



Source: *Gross Domestic Product by Industry* (catalogue no. 15-001-XPB)

Source : *Produit intérieur brut par industrie* (n° 15-001-XPB au catalogue)

This improved trucking industry performance also boosted employment within the trucking industry. Overall, the transportation sector provided 432 700 jobs in 1996, almost unchanged (0.4%) from 1995. However, the number of trucking industry jobs climbed 3.5% in the same period. Trucking is important, from a job perspective, since it provides nearly one third of all transportation sector jobs (32.5%). Graph 1.3, below, shows employment rose more quickly in urban transit and in air transport industries, while it declined in all other transportation industries.

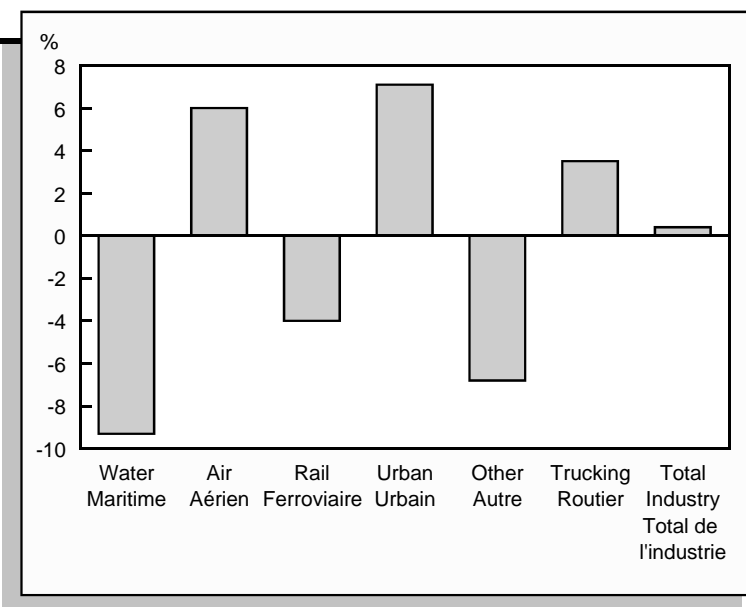
Cette meilleure performance de l'industrie du camionnage a également eu pour effet de faire progresser l'emploi au sein de l'industrie du camionnage. Dans son ensemble, le secteur des transports a procuré des emplois à 432 700 personnes en 1996, presque inchangé (0.4 %) par rapport à 1995. À lui seul, le camionnage accapare maintenant près du tiers des emplois dans le secteur des transports (32,5 %). De 1995 à 1996, l'emploi dans l'industrie du camionnage a progressé de 3,5 %. Le graphique 1.3 ci-dessous montre que l'emploi s'est accru plus rapidement dans les industries du transport urbain et du transport aérien, alors qu'il a diminué dans tous les autres industries du transport.

Figure 1.3

Employment by Mode of Transport, 1996

Figure 1.3

Emploi selon le mode de transport, 1996



Source: Survey of Employment, Payroll and Hours (catalogue no. 72-002-XPB)

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (n° 72-002-XPB au catalogue)

About this publication

Trucking in Canada, 1996 presents information about the trucking industry in 1996. This chapter provides a discussion of the role of trucking in the Canadian economy.

Figure 1.4 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.

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.

Chapter 2 presents financial and operating data about for-hire carriers with annual operating revenues of **\$1 million or more** in 1996. These statistics were collected as part of the 1996 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 gathers information on size, structure

Au sujet de cette publication

Le camionnage au Canada, 1996 présente des données sur le secteur du transport routier en 1996. Ce chapitre traite de la place du camionnage dans l'économie canadienne.

La figure 1.4 donne un aperçu de la couverture par Statistique Canada de l'industrie canadienne du camionnage. Ce tableau explique comment consulter cette publication pour trouver des statistiques sur les diverses catégories de transporteurs routiers pour **compte d'autrui** et pour **compte propre** et sur les **chauffeurs contractants**.

Le **Chapitre 2** présente des données financières et d'exploitation sur les transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation annuelles ont atteint **au moins 1 million de dollars** en 1996. Ces statistiques ont été recueillies dans le cadre du programme d'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) pour 1996. Ce programme permet de recueillir des données financières et d'exploitation à

On entend par **transporteur pour compte d'autrui** tout transporteur qui, moyennant rétribution, assure le transport de marchandises.

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.

Un **transporteur pour compte propre** désigne une entreprise dont l'activité principale n'est pas le camionnage, mais qui opère leur propre flotte de véhicules (possédés ou loués) pour le transport de leurs marchandises.

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 1996. 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), a quarterly sample survey of non-local shipments by for-hire trucking companies having annual inter-city revenues of **\$1 million or more**. Figures taken from this survey include revenues, tonnes, 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 presents 1996 financial and operating statistics for private carriers with **annual operating expenses** of at least **\$1 million**. These data were collected in the Motor Carriers of Freight, Private Trucking survey, and were previously published in occasional Service Bulletins (50-002).

Chapter 5 contains a special study presenting a balance sheet analysis of for-hire trucking companies.

Finally, a description of the survey methodologies and data quality is presented in **Chapter 6**, followed by a **Glossary** of terms used in this publication.

l'aide d'une enquête par échantillon trimestrielle sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui, qui sert à produire des données sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs routiers de marchandises, et d'un supplément annuel permettant d'obtenir des chiffres sur le bilan des transporteurs et le matériel en service. Ce chapitre inclut 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 routiers sur les expéditions interurbaines pour compte d'autrui du Canada pour l'année 1996. Les statistiques sur leurs activités font état de la production de l'industrie en termes de mouvements des marchandises. Ce chapitre repose sur les résultats de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), une enquête par échantillon trimestrielle sur les expéditions non locales des transporteurs routiers pour compte d'autrui dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se chiffrent à **1 million de dollars ou plus**. Les variables mesurées au moyen de cette enquête sont les recettes, le tonnage, la distance en kilomètres et le nombre d'expéditions selon des marchandises bien définies et des points jumelés origine destination. En plus de produire des données sur le trafic intérieur, les résultats de cette enquête servent à décrire le camionnage entre le Canada et les États-Unis des transporteurs domiciliés au Canada.

Le **Chapitre 4** présente des données financières et d'exploitation pour 1996 sur les transporteurs pour compte propre dont les **dépenses d'exploitation annuelles** s'établissent à **au moins 1 million de dollars**. Ces statistiques sont tirées de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre. Elles étaient auparavant publiées dans les bulletins de service occasionnels (50-002).

Le **Chapitre 5** contient une étude spéciale présentant les résultats d'une analyse du bilan financier des transporteurs pour compte d'autrui.

Enfin, une description des méthodologies d'enquête et de la qualité des données est présentée au **Chapitre 6**, suivie d'un **Glossaire** des termes utilisés dans cette publication.

Figure 1.4
1996 Statistical Coverage of the Canadian Trucking Industry

| Carrier type Type de transporteur | For Hire Carriers Transporteurs routiers pour compte d'autrui | | | Owner-Operators Chauffeurs contractants | Private Carriers Transporteurs pour compte propre |
|--|---|--|---|--|---|
| 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 \$ | Revenue from Intercity Transport > or = \$1 Million Recettes tirées du transport interurbain > ou = 1 million \$ | Operating Revenue \$30,000 - < \$1 Million Recettes d'exploitation 30 000 \$ - < 1 million \$ | Operating Expenses > or = \$1 Million Dépenses d'exploitation > ou = 1 million |
| 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) | MCF Survey (financial & operating statistics) Enquête TRM (données financières et opérationnelles) |
| Frequency Périodicité | Quarterly and Annual Trimestrielle et annuelle | Annual Annuelle | Quarterly Trimestrielle | Annual Annuelle | Annual Annuelle |
| 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 - <\$1M (gross annual business income) Recettes d'exploitation Petits transporteurs 30 000 \$ - <1M\$ (revenu annuel brut d'entreprise) | Class I (inter-city revenue > or = \$12M) Class II (inter-city revenue \$1M - <\$12M) Catégorie I (recettes au titre du transport interurbain Catégorie II (recettes au titre du transport interurbain 1M\$ - <\$12M) | N/A S/O > ou = 12M\$) | N/A S/O |
| Geography – Géographie | Canada Regions – Régions | Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires | Canada Provinces Territories – Territoires | Canada Regions – Régions Provinces Territories – Territoires | Canada Regions – Régions Provinces |
| For more information – Pour plus de détails | Chapter 2 – Chapitre 2 Sections 2.1 & 2.2 | To be released in 1998 – À paraître en 1998 | Chapter 3 – Chapitre 3 | To be released in 1998 – À paraître en 1998 | Chapter 4 – Chapitre 4 |

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).

Figure 1.4
Couverture statistique de l'industrie canadienne du camionnage en 1996

Chapter 2

Motor Carriers of Freight Survey, Financial Statistics, 1996

Chapitre 2

Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, Statistiques financières, 1996

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: Carriers of freight**, dealing primarily with the revenue and expense statements of all For-hire carriers with annual operating revenues of **at least \$1 million**;

This quarterly survey is designed specifically to gather data on various components of the revenue and expense statement 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**, dealing primarily with the balance sheet of all For-hire carriers with annual operating revenues of **at least \$1 million**;

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 For-hire trucking companies' balance sheets, broken down by region of domicile, type of service and company size.

Introduction

Ce chapitre présente des renseignements statistiques sur la performance financière des entreprises oeuvrant dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui. Ces renseignements statistiques sont colligés à partir de résultats des enquêtes trimestrielles et annuelles sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui domiciliés au Canada. Le présent chapitre se subdivise en 2 sections, couvrant respectivement :

- **Section 1** : les résultats de l'**enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises**, portant principalement sur l'état des revenus et des dépenses d'exploitation de tous les transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes d'exploitation annuelles de **1 million \$ ou plus**;

Cette enquête trimestrielle se spécialise dans la collecte de données sur plusieurs composantes de l'état des revenus et des dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui, ventilées notamment selon la région de domicile, le genre de service fourni et le type de mouvement.

- **Section 2** : les résultats de l'**enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises**, portant principalement sur le bilan financier de tous les transporteurs pour compte d'autrui ayant des recettes d'exploitation annuelles de **1 million \$ ou plus**;

Cette enquête annuelle, qui est un supplément venant compléter le portrait financier tel que dressé par l'enquête trimestrielle, permet de recueillir des données sur les principaux éléments du bilan financier des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, ventilées selon la région de domicile, le genre de service fourni et la taille des entreprises.

Section 1

Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight, 1996

The results of the Quarterly Survey of Motor Carriers of Freight (QMCF) for 1996 can be compared with the results of 1995, but not easily with those of previous years because of changes in survey methodology. Prior to 1995, the QMCF sampling frame, i.e. the list of for-hire trucking companies from which companies are selected for survey purposes, was set up from an administrative file of tax filers that was usually two years old. Beginning in 1995, the Business Register (BR) became the sole source used to construct the sampling frame. For further information, refer to Chapter 2 of the 1995 edition of this publication.

1.1 Slight increase in the operating ratio in 1996

In 1996, Canada's economic growth remained sluggish for the second year in a row, mainly because of a slowdown in exports that was felt mostly by manufacturing companies. The financial situation of the for-hire motor carrier industry was slightly different in 1996. As usual, the operating ratio varied greatly during each quarter, reflecting seasonal activities within the trucking industry, with an average of 0.94 for 1996 (Table 2.2). On an annual basis, then, the operating ratio pointed to a slightly lower financial performance compared to 1995 (0.93), although the level recorded was less than 0.97, the strategic limit according to the FCA (Table 2.1).

The improvement in operating ratios observed since the middle of 1991 was interrupted during the last quarter of 1994. Figure 2.1 shows that the trend in operating ratios for all motor carriers of freight was again on the rise in 1996. Figure 2.2 shows that the deterioration in operating ratios in 1996 was observed for all carriers, i.e. the top carriers (more than \$25 million in annual revenues) and the medium and large carriers (between \$1 and \$25 million in annual revenues), although an improvement in operating ratios was observed during the fourth quarter.

The operating ratio is the share of total operating revenues absorbed by total operating expenses. It is calculated by dividing the operating expenses by the operating revenues. A drop in the ratio indicates an improvement in financial performance, whereas a ratio equal to or greater than 1.00 represents an operating loss. These results also indicate that operating ratios for 1996 were distinctly lower than 0.97, i.e. the level generally recognized by the *Freight Carriers Association of Canada* as an index of financial viability.

Section 1

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers marchandises, 1996

Les résultats de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises (ETTRM) pour 1996 peuvent se comparer avec les résultats de 1995, mais difficilement avec les années précédentes en raison des changements méthodologiques apportées à l'enquête. Avant 1995, la base de sondage de l'ETTRM, c'est-à-dire la liste des entreprises de camionnage pour compte d'autrui à partir de laquelle les entreprises sont sélectionnées aux fins de l'enquête, était dressée à partir d'un fichier administratif de déclarants fiscaux généralement désuet de deux années. À partir de 1995, le Registre des entreprises (RE) devient l'unique source utilisée pour construire la base de sondage. Pour de plus amples informations consultez le chapitre 2, publication 1995.

1.1 Légère hausse du ratio d'exploitation en 1996

En 1996, la croissance économique canadienne demeure au ralenti pour une deuxième année de suite, en raison principalement du ralentissement des exportations qui a surtout frappé les entreprises manufacturières. La situation financière de l'industrie du transport routier de marchandises pour compte d'autrui a varié quelque peu en 1996. Comme à l'habitude, le ratio d'exploitation a varié grandement au cours de chaque trimestre reflétant ainsi les activités saisonnières de l'industrie du camionnage, pour s'établir en moyenne à 0,94 pour 1996 (tableau 2.2). Sur une base annuelle, le ratio d'exploitation a donc témoigné d'une performance financière légèrement inférieure à 1995 (0,93), mais a néanmoins enregistré un niveau inférieur à 0,97, limite stratégique selon le FCA (tableau 2.1).

L'amélioration des ratios d'exploitation, observée depuis le milieu de l'année 1991, s'est arrêtée au dernier trimestre de l'année 1994. Comme illustrée à la figure 2.1, la tendance des ratios d'exploitation pour l'ensemble des transporteurs routiers de marchandises s'est encore inscrite à la hausse au cours de l'année 1996. La figure 2.2 montre que la détérioration des ratios d'exploitation en 1996 fut observée chez tous les transporteurs, soit les transporteurs principaux (plus de 25 millions de dollars en recettes annuelles) et de tailles moyennes et grandes (entre 1 et 25 millions de dollars en recettes annuelles), par contre nous observons une amélioration des ratios d'exploitation au quatrième trimestre.

Le ratio d'exploitation correspond à la proportion des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation totales. Ce ratio est calculé en divisant les dépenses d'exploitation par les recettes d'exploitation. Une baisse du ratio indique une amélioration du rendement financier, alors qu'un ratio égal ou supérieur à 1,00 représente une perte d'exploitation. Ces résultats indiquent également que les ratios d'exploitation pour 1996 ont été nettement inférieurs à 0,97, soit le niveau généralement reconnu par la *Freight Carriers Association of Canada* comme étant un indice de viabilité financière.

Figure 2.1

Quarterly Operating Ratios Series and Trends, All Carriers, 1990-1996

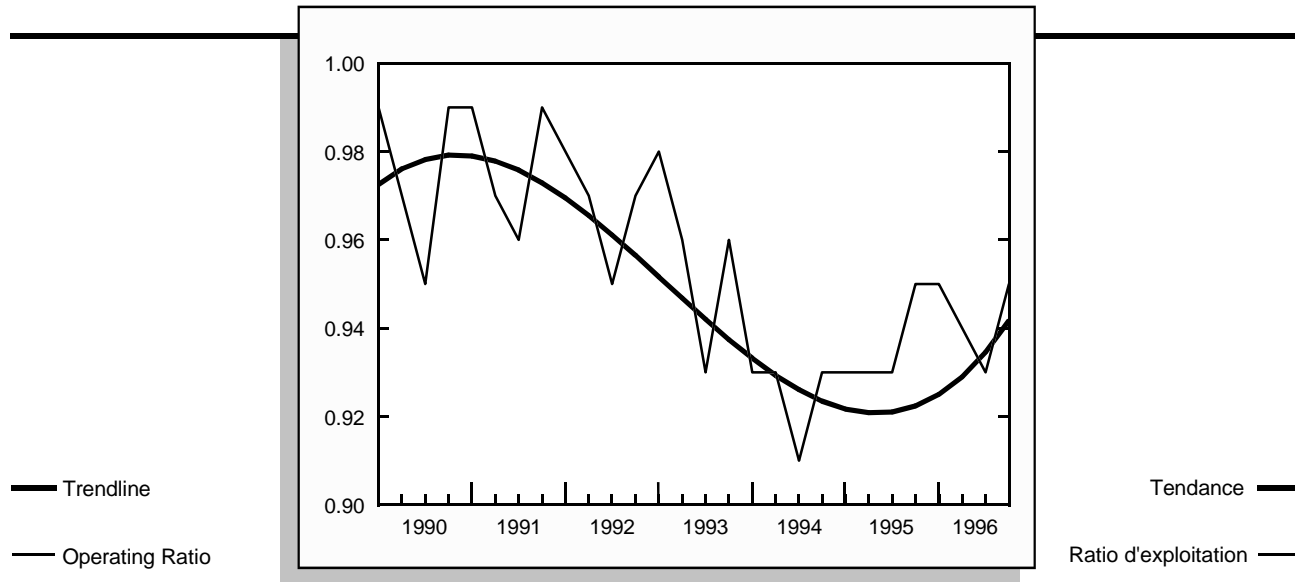


Figure 2.1

Tendance des ratios d'exploitation trimestriels, tous les transporteurs, 1990-1996

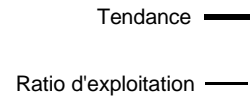


Figure 2.2

Trends in Operating Ratios by Size of Carriers, 1990-1996

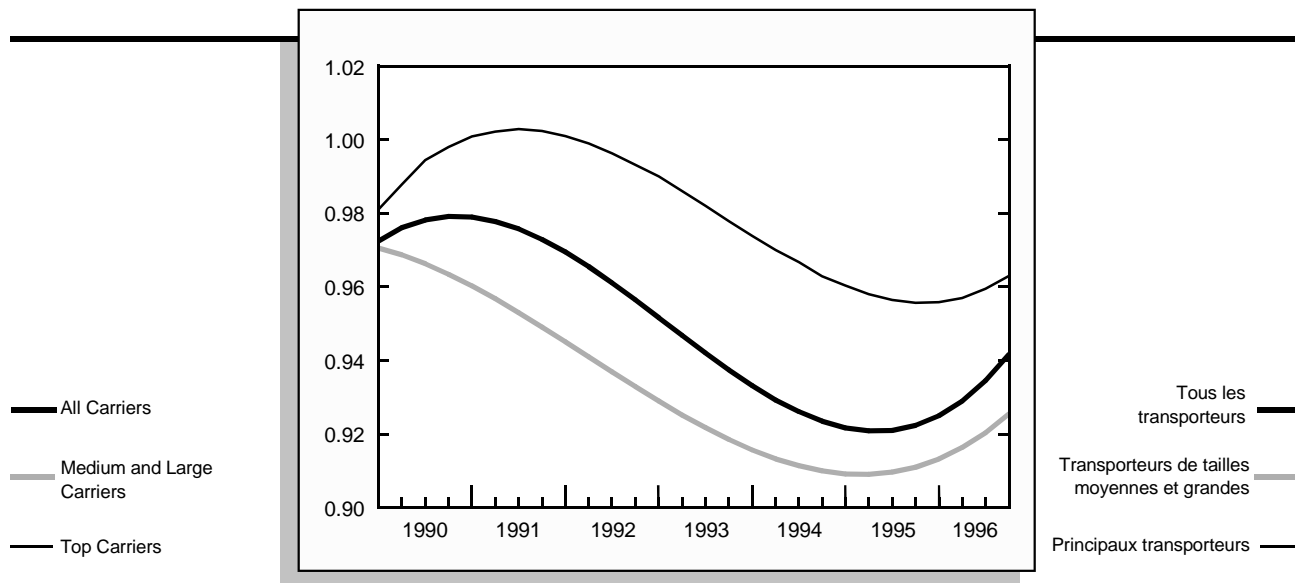


Figure 2.2

Tendance des ratios d'exploitation selon la taille des transporteurs, 1990-1996

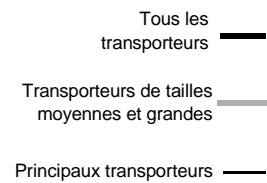


Figure 2.3

Operating Ratios by Industry, 1995-1996

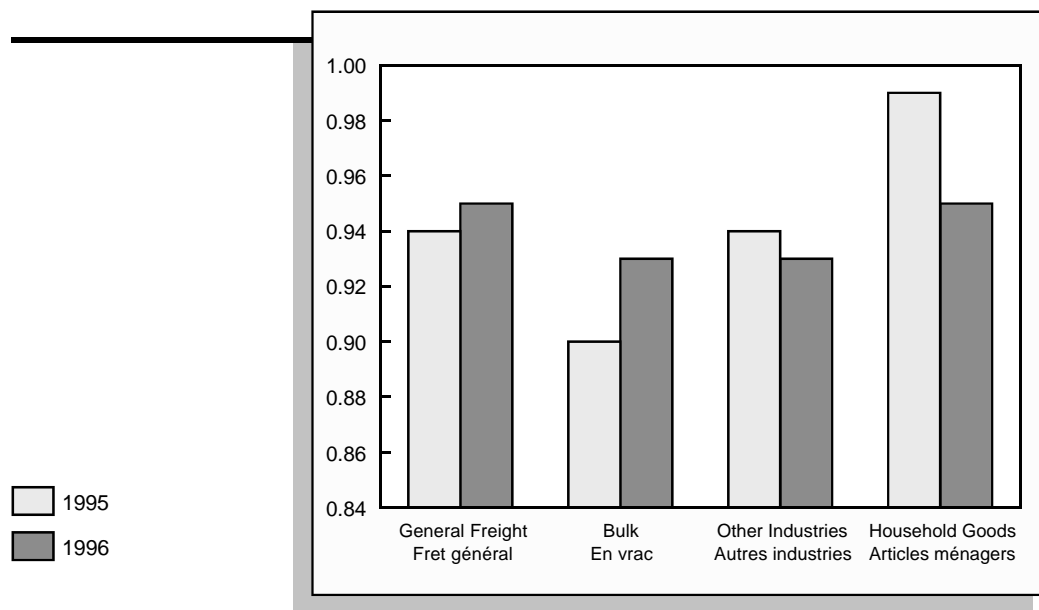


Figure 2.3

Ratios d'exploitation par industrie, 1995-1996

1.2 Different trends according to the type of activity

From 1995 to 1996, the operating ratio of general freight carriers edged up from 0.94 to 0.95. The first half of 1996 was devastating for general freight carriers compared to the same period of the previous year. Their operating ratios increased by three and two points respectively during the first and second quarters of 1996 as compared to 1995. This situation was finally stabilized during the last two quarters of 1996. For the specialized freight carriers, the situation was reversed as these carriers had markedly lower ratios during all of 1996, as compared to 1995. Thus, the mean operating ratio of the specialized freight carriers was stabled at 0.93 in 1996, compared to 1995. Relatively speaking, the specialized freight carriers had higher expenses for wages and salaries (30%) and other expenses (29%) than the general freight carriers (28% and (27%) in 1996. For the latter, on the other hand, there was a higher share of expenses for owner-operators (25% as opposed to 21%) and for purchases of transportation services (12% as opposed to 8%).

1.3 Increase in the share of revenues from crossborder traffic

In 1996, total operating revenues were \$12.4 billion. Of this total, movements of freight within Canada accounted, as in the past, for the largest share, namely 71%. However, the share of total revenues from crossborder traffic, i.e. the movements of freight between Canada and other countries (primarily the United States), increased by more than two percentage points, from 25% in 1995 to 27% in 1996 (Table 2.2). On the other hand, the share of total revenues from intraprovincial

1.2 Tendances distinctes selon le type d'activité

De 1995 à 1996, le ratio d'exploitation des transporteurs de fret général s'est accru légèrement, passant de 0,94 à 0,95. Les transporteurs de fret général ont connu une première moitié de 1996 très dévastatrice comparativement à la même période l'an dernier. Leurs ratios d'exploitation ayant enregistré des hausses de 3 et 2 points successivement lors du premier et deuxième trimestre de 1996 par rapport à 1995. Cette situation s'est enfin stabilisée au cours des deux derniers trimestres de 1996. Pour les transporteurs de fret spécialisé, une situation inverse a été observée alors que ces transporteurs ont inscrit des ratios fortement à la baisse au cours de 1996 par rapport à 1995. Le ratio d'exploitation moyen des transporteurs de fret spécialisé a donc atteint 0,93 en 1996, soit comparable en 1995. Toutes proportions gardées, les transporteurs de fret spécialisé ont davantage dépensé en 1996 pour les salaires et traitements (30 %) et les autres dépenses (29 %) que les transporteurs de fret général (28 %) et (27 %). Alors que ces derniers ont consacré une plus large part de leurs dépenses aux chauffeurs contractants (25 % contre 21 %) et en achats de services de transport (12 % contre 8 %).

1.3 La part des recettes tirées du trafic transfrontalier s'est accrue

En 1996, les recettes totales d'exploitation se sont élevées à 12,4 milliards de dollars. De ce total, les mouvements de marchandises à l'intérieur des frontières du Canada ont accaparé, comme par le passée, la proportion la plus importante, soit 71 %. Toutefois, la part des recettes totales tirées du transport transfrontalier, soit des mouvements de marchandises entre le Canada et les autres pays (principalement les États-Unis) s'est accrue de plus de deux points de pourcentage, passant de 25 % en 1995 à 27 % en 1996 (tableau 2.2). En contrepartie, la

domestic traffic dropped from 44% in 1995 to 42% in 1996, decreased by two percentage points, with the share of interprovincial domestic traffic remaining stable at 29% during the same periods.

1.4 Increase in the share of fuel expenses and other purchases of transportation services

Total operating expenses were \$12 billion in 1996. Wages and salaries as well as other expenses (terminal charges, maintenance costs and garage expenses, freight brokerage services, insurance and miscellaneous administrative costs) were the leading expense categories, accounting for 29% and 28% respectively of total operating expenses. Over the last six years, i.e. from 1991 to 1996, the proportion of wages and salaries as well as other expenses remained essentially stable, while the share of expenses for fuel, and other purchases of transportation services (purchases of transportation services, driver services, vehicle rental and leasing) rose from 7% to 10% and from 6% to 10% respectively between 1991 and 1996. On the other hand, the share of expenses for owner-operators fell four percentage points, from 25% in 1991 to 21% in 1995, although there was an increase of two percentage points to 23% in 1996.

proportion des recettes totales tirées du trafic intérieur intra-provincial est passée de 44 % en 1995 à 42 % en 1996, une baisse de deux points de pourcentage, tandis que la part du trafic intérieur interprovincial est demeurée stable à 29 % au cours de la même période.

1.4 Augmentation de la part des dépenses pour le carburant et pour les autres achats de services de transport

Les dépenses totales d'exploitation ont atteint 12 milliards de dollars en 1996. Les salaires et traitements de même que les autres dépenses (frais de terminus, frais d'entretien et dépenses de garage, services de courtage de fret, assurances et frais administratifs divers) furent les catégories de dépenses les plus importantes, accaparant 29 % et 28 % respectivement du total des dépenses d'exploitation. Au cours des six dernières années, soit de 1991 à 1996, la proportion des salaires et traitements de même que des autres dépenses est demeurée à peu près stable, tandis que la part des dépenses pour le carburant de même que des autres achats de services de transport (achats de service de transport, services de conducteurs, location et location-bail de véhicules) a augmenté de 7 à 10 % et de 6 à 10 % respectivement entre 1991 et 1996. En contrepartie, la proportion des dépenses pour les chauffeurs contractants a diminué de 4 points de pourcentage, passant de 25 % en 1991 à 21 % en 1995, mais a augmenté de 2 points de pourcentage passant à 23 % en 1996.

Table 2.1
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers; Summary of Annual Statistics¹

Tableau 2.1
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui; Sommaire des statistiques annuelles¹

| | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|--|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Estimated Total Number of Carriers ² – Estimation du nombre total de transporteurs ² | 1,254 | 1,524 | 1,497 | 1,955 | 2,027 |
| | \$'000,000 | | | | |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 8,362.5 | 8,949.7 | 10,976.2 | 12,054.9 | 12,763.9 |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 8,073.0 | 8,560.0 | 10,145.6 | 11,256.9 | 12,019.4 |
| Salaries and Wages ³ – Salaires et traitements ³ | 2,642.3 | 2,522.4 | 3,115.2 | 3,576.4 | 3,472.1 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 610.8 | 683.4 | 1,001.6 | 1,087.5 | 1,188.8 |
| Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants | 1,934.3 | 2,139.0 | 2,564.4 | 2,364.8 | 2,802.4 |
| Other Purchased Transportation ⁴ – Autres achats de services de transport ⁴ | 502.1 | 816.2 | 866.8 | 1,107.6 | 1,223.7 |
| Miscellaneous Expenses ⁵ – Autres dépenses ⁵ | 2,383.6 | 2,399.0 | 2,597.5 | 3,120.5 | 3,332.4 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.96 | 0.96 | 0.92 | 0.93 | 0.94 |
| | Number – Nombre | | | | |
| Employees – Employé(es) | 71,909 | 72,728 | 77,221 | 90,286 | 89,015 |
| Equipment Operated – Matériel productif en service | | | | | |
| Straight Trucks – Camions | 8,360 | 8,253 | 7,894 | 7,980 | 7,608 |
| Road Tractors – Tracteurs routiers | 29,862 | 31,059 | 29,969 | 39,277 | 37,328 |

¹ Data are from the Quarterly Motor Carriers of Freight Survey. – Les données proviennent de l'Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises.

² Annual averages. – Moyennes annuelles.

³ Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

⁴ Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

⁵ Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration). Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses d'exploitation (assurances, administration).

Table 2.2

Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Quarter, 1996

Tableau 2.2

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon le trimestre, 1996

| Quarter – Trimestre | I | II | III | IV | Total |
|---|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | 538 | 529 | 525 | 520 | ... |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 2,071 | 2,022 | 2,018 | 2,003 | ... |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | \$'000,000 | | | | |
| Intraprovincial – Intraprovinciaux | 1,201.4 | 1,315.7 | 1,413.2 | 1,483.9 | 5,414.2 |
| Interprovincial – interprovinciaux | 912.3 | 881.1 | 931.1 | 916.0 | 3,640.5 |
| Domestic Movements – Mouvements intérieurs | 2,113.7 | 2,196.8 | 2,344.3 | 2,399.9 | 9,054.7 |
| Into Canada – À destination du Canada | 423.6 | 403.7 | 402.4 | 375.4 | 1,605.1 |
| Out of Canada – En provenance du Canada | 473.4 | 418.7 | 432.7 | 454.7 | 1,779.5 |
| International Movements – Mouvements internationaux | 897.1 | 822.4 | 835.1 | 830.0 | 3,384.6 |
| Transportation Revenues – Recettes tirées du transport | 3,010.8 | 3,019.4 | 3,179.4 | 3,229.9 | 12,439.5 |
| Other Revenues – Autres recettes | 59.9 | 68.6 | 111.8 | 84.1 | 324.4 |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 3,070.7 | 3,088.0 | 3,291.3 | 3,314.0 | 12,763.9 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | \$'000,000 | | | | |
| Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹ | 844.9 | 853.2 | 876.6 | 897.2 | 3,472.1 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 301.7 | 282.3 | 290.8 | 314.0 | 1,188.8 |
| Owner Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants | 689.2 | 676.2 | 733.5 | 703.4 | 2,802.4 |
| Other Purchased Transportation Expenses ² – Achats de services de transport ² | 303.7 | 289.5 | 298.6 | 331.9 | 1,223.7 |
| Miscellaneous Expenses ³ – Autres dépenses ³ | 790.2 | 796.0 | 859.8 | 886.5 | 3,332.4 |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 2,929.8 | 2,897.2 | 3,059.4 | 3,133.0 | 12,019.4 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.95 | 0.94 | 0.93 | 0.95 | 0.94 |
| Drivers – Conducteurs | Number – Nombre | | | | |
| Company Drivers – Chauffeurs de compagnie | 49,490 | 47,822 | 55,609 | 54,410 | ... |
| Owner Operator – Chauffeurs contractants | 28,513 | 30,527 | 29,857 | 24,514 | ... |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | 78,003 | 78,349 | 85,465 | 78,924 | ... |

¹ Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

³ Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Table 2.3

**Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: Summary Statistics by Region, 1996**

Tableau 2.3

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
sommaire statistique selon la région, 1996**

| Regions – Régions | Atlantic Provinces – Provinces maritimes | | | | | Québec | | | | | Ontario | | | | |
|--|--|--------------|--------------|--------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | I | II | III | IV | Total | I | II | III | IV | Total | I | II | III | IV | Total |
| Quarter – Trimestre | | | | | | | | | | | | | | | |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | 46 | 45 | 44 | 44 | ... | 127 | 123 | 121 | 120 | ... | 176 | 176 | 175 | 173 | ... |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 140 | 135 | 134 | 134 | ... | 497 | 477 | 475 | 474 | ... | 675 | 675 | 674 | 670 | ... |
| | \$'000,000 | | | | | | | | | | | | | | |
| General Freight : Truckload – Fret général : charge complète | 141.7 | 114.0 | 119.7 | 113.9 | 489.3 | 223.6 | 214.1 | 226.9 | 283.9 | 948.5 | 598.4 | 587.6 | 580.4 | 672.0 | 2,438.4 |
| General Freight : Less than Truckload – Fret général : charge partielle | 42.8 | 46.8 | 44.2 | 51.7 | 185.5 | 79.4 | 71.2 | 77.1 | 79.1 | 306.9 | 211.4 | 236.1 | 248.3 | 228.3 | 924.0 |
| Bulk – Produits en vrac | 21.9 | 24.1 | 27.8 | 23.0 | 96.8 | 106.5 | 93.8 | 100.8 | 114.7 | 415.9 | 112.5 | 103.9 | 131.5 | 127.3 | 475.2 |
| Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers | 7.1 | 7.6 | 9.6 | 7.3 | 31.7 | 9.6 | 11.3 | 20.9 | 10.6 | 52.5 | 35.0 | 45.4 | 55.0 | 31.5 | 166.9 |
| Other Types of Activity ¹ – Autres types d'activités ¹ | 70.0 | 65.0 | 71.4 | 89.4 | 295.9 | 122.3 | 144.7 | 127.9 | 86.7 | 481.6 | 173.4 | 217.8 | 229.2 | 208.3 | 828.7 |
| Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport | 283.5 | 257.6 | 272.9 | 285.3 | 1,099.3 | 541.5 | 535.2 | 553.7 | 575.0 | 2,205.3 | 1,130.7 | 1,190.7 | 1,244.3 | 1,267.5 | 4,833.2 |
| Other Revenues – Autres Recettes | 3.1 | 2.2 | 3.2 | 2.5 | 11.0 | 9.0 | 8.1 | 9.4 | 6.7 | 33.3 | 26.0 | 28.8 | 72.1 | 49.3 | 176.2 |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 286.6 | 259.8 | 276.1 | 287.8 | 1,110.3 | 550.5 | 543.3 | 563.1 | 581.7 | 2,238.6 | 1,156.7 | 1,219.6 | 1,316.4 | 1,316.8 | 5,009.4 |
| Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ² | 76.6 | 62.0 | 63.4 | 64.0 | 266.1 | 173.9 | 184.1 | 179.3 | 179.3 | 716.6 | 321.9 | 351.5 | 359.8 | 370.8 | 1,403.9 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 31.2 | 25.7 | 22.3 | 22.8 | 101.9 | 76.5 | 73.0 | 69.7 | 82.4 | 301.5 | 103.3 | 104.3 | 105.6 | 110.7 | 423.9 |
| Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants | 57.5 | 52.3 | 62.7 | 67.3 | 239.8 | 78.0 | 65.6 | 65.1 | 76.1 | 284.8 | 259.4 | 255.7 | 283.3 | 270.3 | 1,068.6 |
| Other Purchased Transportation ³ – Achats de service de transport ³ | 24.8 | 20.1 | 24.8 | 30.2 | 99.8 | 42.8 | 41.8 | 50.7 | 42.5 | 177.7 | 125.1 | 125.8 | 123.1 | 151.1 | 525.0 |
| Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴ | 88.1 | 87.7 | 85.4 | 88.2 | 349.3 | 157.9 | 143.1 | 154.9 | 161.2 | 617.2 | 288.4 | 312.4 | 351.1 | 342.8 | 1,294.7 |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 278.1 | 247.8 | 258.6 | 272.4 | 1,056.9 | 529.1 | 507.6 | 519.6 | 541.5 | 2,097.8 | 1,098.0 | 1,149.5 | 1,223.0 | 1,245.6 | 4,716.1 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.97 | 0.95 | 0.94 | 0.95 | 0.95 | 0.96 | 0.93 | 0.92 | 0.93 | 0.94 | 0.94 | 0.94 | 0.93 | 0.94 | 0.94 |
| Company Drivers – Conducteurs de l'entreprise | 3,439 | 3,372 | 3,477 | 3,162 | ... | 12,205 | 11,759 | 12,560 | 12,584 | ... | 18,585 | 18,610 | 21,825 | 22,595 | ... |
| Owner Operators – Chauffeurs contractants | 2,191 | 2,552 | 2,153 | 2,235 | ... | 3,457 | 2,891 | 3,300 | 2,324 | ... | 10,931 | 11,769 | 11,729 | 8,979 | ... |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | 5,630 | 5,924 | 5,630 | 5,367 | ... | 15,662 | 14,649 | 15,860 | 14,908 | ... | 29,516 | 30,378 | 33,553 | 31,574 | ... |

¹ Other may include forest products, heavy machinery, etc. – Autres peut comprendre les produits forestiers, la machinerie lourde, etc.
² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.
³ Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.
⁴ Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration, etc.) – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

| Table 2.3 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers: Summary Statistics by Region, 1996 – concluded | | | | | Tableau 2.3 Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : sommaire statistique selon la région, 1996 – fin | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|----------------|--|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|--|--|
| Prairies | | | | | British Columbia and Territories Colombie Britannique et Territoires | | | | | Canada | | | | | Regions – Régions | |
| I | II | III | IV | Total | I | II | III | IV | Total | I | II | III | IV | Total | Quarter – Trimestre | |
| 109 | 106 | 106 | 105 | ... | 80 | 79 | 79 | 78 | ... | 538 | 529 | 525 | 520 | ... | Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | |
| 455 | 440 | 440 | 433 | ... | 305 | 295 | 295 | 292 | ... | 2,071 | 2,022 | 2,018 | 2,003 | ... | Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | |
| \$'000,000 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 231.3 | 260.7 | 286.7 | 284.5 | 1,063.3 | 80.2 | 79.6 | 49.3 | 73.7 | 282.8 | 1,275.2 | 1,256.0 | 1,262.9 | 1,428.0 | 5,222.1 | General Freight : Truckload – Fret général : charge complète | |
| 104.5 | 99.5 | 85.4 | 103.0 | 392.4 | 58.9 | 43.4 | 71.6 | 58.4 | 232.2 | 497.0 | 497.0 | 278.3 | 520.5 | 1,792.8 | General Freight : Less than Truckload – Fret général : charge partielle | |
| 150.9 | 174.9 | 206.3 | 194.5 | 726.6 | 40.2 | 41.0 | 40.3 | 71.2 | 192.7 | 432.1 | 437.7 | 506.8 | 530.7 | 1,907.3 | Bulk – Produits en vrac | |
| 25.8 | 44.9 | 22.0 | 22.5 | 115.2 | 13.6 | 15.9 | 14.3 | 26.7 | 70.4 | 91.1 | 125.1 | 121.8 | 98.6 | 436.6 | Household Goods Moving – Déménagement d'articles ménagers | |
| 223.8 | 175.0 | 186.4 | 190.7 | 775.9 | 125.8 | 101.1 | 146.3 | 76.9 | 450.1 | 715.3 | 703.6 | 761.2 | 652.0 | 2,832.1 | Other Types of Activity ¹ – Autres types d'activités ¹ | |
| 736.3 | 755.1 | 786.7 | 795.3 | 3,073.4 | 318.7 | 280.8 | 321.9 | 306.9 | 1,228.3 | 3,010.8 | 3,019.4 | 3,179.4 | 3,229.9 | 12,439.5 | Total Transportation Revenues – Total des recettes tirées du transport | |
| 16.3 | 23.2 | 20.3 | 17.5 | 77.4 | 5.5 | 6.2 | 6.9 | 8.1 | 26.7 | 59.9 | 68.6 | 111.8 | 84.1 | 324.4 | Other Revenues – Autres Recettes | |
| 752.7 | 778.3 | 807.0 | 812.7 | 3,150.8 | 324.2 | 286.9 | 328.7 | 315.1 | 1,254.9 | 3,070.7 | 3,088.0 | 3,291.3 | 3,314.0 | 12,763.9 | Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | |
| 193.5 | 179.5 | 191.2 | 197.1 | 761.3 | 79.0 | 76.1 | 82.9 | 86.1 | 324.1 | 844.9 | 853.2 | 876.7 | 897.2 | 3,472.1 | Salaries and Wages ² – Salaires et traitements ² | |
| 68.8 | 63.1 | 72.6 | 72.8 | 277.3 | 21.9 | 16.3 | 20.6 | 25.4 | 84.2 | 301.7 | 282.3 | 290.8 | 314.0 | 1,188.8 | Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | |
| 201.7 | 218.2 | 224.5 | 215.4 | 859.7 | 92.8 | 84.4 | 98.1 | 74.4 | 349.7 | 689.2 | 676.2 | 733.5 | 703.4 | 2,802.4 | Owner-Operator Expenses – Paiements pour les chauffeurs contractants | |
| 69.6 | 74.8 | 67.1 | 73.1 | 284.7 | 41.5 | 27.1 | 32.9 | 35.0 | 136.5 | 303.7 | 289.5 | 298.6 | 331.9 | 1,223.7 | Other Purchased Transportation ³ – Achats de service de transport ³ | |
| 190.1 | 190.5 | 201.4 | 216.2 | 798.2 | 65.7 | 62.4 | 66.9 | 78.0 | 273.0 | 790.2 | 796.0 | 859.8 | 886.5 | 3,332.4 | Miscellaneous Expenses ⁴ – Autres dépenses ⁴ | |
| 723.7 | 726.0 | 756.8 | 774.7 | 2,981.1 | 300.9 | 266.3 | 301.4 | 298.8 | 1,167.4 | 2,929.8 | 2,897.2 | 3,059.4 | 3,133.0 | 12,019.4 | Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | |
| 0.96 | 0.93 | 0.94 | 0.95 | 0.95 | 0.93 | 0.93 | 0.92 | 0.95 | 0.93 | 0.95 | 0.94 | 0.93 | 0.95 | 0.94 | Operating Ratio – Ratio d'exploitation | |
| 11,498 | 10,830 | 12,784 | 11,524 | ... | 3,764 | 3,253 | 4,963 | 4,545 | ... | 49,490 | 47,822 | 55,609 | 54,410 | ... | Company Drivers – Conducteurs de l'entreprise | |
| 8,002 | 8,854 | 8,232 | 7,254 | ... | 3,932 | 4,462 | 4,443 | 3,721 | ... | 28,513 | 30,527 | 29,857 | 24,514 | ... | Owner Operators – Chauffeurs contractants | |
| 19,500 | 19,683 | 21,016 | 18,779 | ... | 7,696 | 7,714 | 9,406 | 8,266 | ... | 78,003 | 78,349 | 85,465 | 78,924 | ... | Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | |

¹ Other may include forest products, heavy machinery, etc. – Autres peut comprendre les produits forestiers, la machinerie lourde, etc.

² Including employee benefits. – Comprend les avantages sociaux.

³ Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

⁴ Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker services and other operating expenses (insurance, administration, etc.) – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses (assurances, administration, etc.).

Table 2.4
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: General and Specialized Freight by
Quarter, 1996

Tableau 2.4
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : fret
général et spécialisé selon le trimestre, 1996

| | Quarter I – Trimestre I | | | Quarter II – Trimestre II | | |
|---|-------------------------|---------------------|----------------|---------------------------|---------------------|----------------|
| | General Freight | Specialized Freight | Total | General Freight | Specialized Freight | Total |
| | Fret général | Fret spécialisé | | Fret général | Fret spécialisé | |
| Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés | 223 | 315 | 538 | 226 | 303 | 529 |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 847 | 1,224 | 2,071 | 837 | 1,185 | 2,022 |
| | \$'000,000 | | | | | |
| Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation | 1,810.4 | 1,260.3 | 3,070.7 | 1,844.6 | 1,243.4 | 3,088.0 |
| Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹ | 483.2 | 361.7 | 844.9 | 497.9 | 355.3 | 853.2 |
| Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant | 158.3 | 143.4 | 301.7 | 156.7 | 125.6 | 282.3 |
| Owner-Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants | 429.4 | 259.9 | 689.3 | 429.6 | 246.6 | 676.2 |
| Other Purchased Transportation ² – Achats de service de transport ² | 220.4 | 83.3 | 303.7 | 201.2 | 88.3 | 289.5 |
| Miscellaneous Expenses ³ – Autres dépenses ³ | 441.6 | 348.6 | 790.2 | 461.5 | 334.5 | 796.0 |
| Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation | 1,732.9 | 1,196.9 | 2,929.8 | 1,746.9 | 1,150.3 | 2,897.2 |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.96 | 0.95 | 0.95 | 0.95 | 0.93 | 0.94 |
| | Number – Nombre | | | | | |
| Company Drivers – Conducteurs de compagnie | 27,083 | 22,407 | 49,490 | 26,719 | 21,103 | 47,822 |
| Owner Operators – Chauffeurs contractants | 18,520 | 9,993 | 28,513 | 19,284 | 11,243 | 30,527 |
| Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs | 45,603 | 32,400 | 78,003 | 46,002 | 32,347 | 78,349 |

¹ Including employe benefits. – Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

³ Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.).

Table 2.4
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire
Carriers: General and Specialized Freight by
Quarter, 1996 – Concluded

Tableau 2.4
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : fret
général et spécialisé selon le trimestre, 1996 – fin

| Quarter III – Trimestre III | | | Quarter IV – Trimestre IV | | | Total | | | |
|-----------------------------|---------------------|----------------|---------------------------|---------------------|----------------|-----------------|---------------------|-----------------|--|
| General Freight | Specialized Freight | Total | General Freight | Specialized Freight | Total | General Freight | Specialized Freight | Total | |
| Fret général | Fret spécialisé | | Fret général | Fret spécialisé | | Fret général | Fret spécialisé | | |
| 221 | 304 | 525 | 217 | 303 | 520 | ... | ... | ... | Number of Carriers Surveyed – Nombre de transporteurs enquêtés |
| 856 | 1,162 | 2,018 | 846 | 1,157 | 2,003 | ... | ... | ... | Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs |
| \$'000,000 | | | | | | | | | |
| 1,921.7 | 1,369.6 | 3,291.3 | 1,995.3 | 1,318.7 | 3,314.0 | 7,572.0 | 5,192.0 | 12,764.0 | Total Operating Revenues – Recettes totales d'exploitation |
| 500.7 | 376.0 | 876.7 | 513.3 | 384.0 | 897.3 | 1,995.1 | 1,477.0 | 3,472.1 | Salaries and Wages ¹ – Salaires et traitements ¹ |
| 156.0 | 134.9 | 290.9 | 175.5 | 138.5 | 314.0 | 646.5 | 542.4 | 1,188.9 | Fuel Expenses – Dépenses pour le carburant |
| 453.2 | 280.3 | 733.5 | 450.7 | 252.7 | 703.4 | 1,762.9 | 1,039.5 | 2,802.4 | Owner-Operator Expenses – Dépenses pour les chauffeurs contractants |
| 203.3 | 95.3 | 298.6 | 219.9 | 112.0 | 331.9 | 844.8 | 378.9 | 1,223.7 | Other Purchased Transportation ² – Achats de service de transport ² |
| 489.0 | 370.8 | 859.8 | 526.3 | 360.2 | 886.5 | 1,918.4 | 1,414.1 | 3,332.5 | Miscellaneous Expenses ³ – Autres dépenses ³ |
| 1,802.2 | 1,257.3 | 3,059.5 | 1,885.7 | 1,247.4 | 3,133.1 | 7,167.7 | 4,851.9 | 12,019.6 | Total Operating Expenses – Dépenses totales d'exploitation |
| 0.94 | 0.92 | 0.93 | 0.95 | 0.95 | 0.95 | 0.95 | 0.93 | 0.94 | Operating Ratio – Ratio d'exploitation |
| Number – Nombre | | | | | | | | | |
| 30,927 | 24,682 | 55,609 | 31,971 | 22,439 | 54,410 | ... | ... | ... | Company Drivers – Conducteurs de compagnie |
| 19,781 | 10,076 | 29,857 | 16,104 | 8,410 | 24,514 | ... | ... | ... | Owner Operators – Chauffeurs contractants |
| 50,708 | 34,757 | 85,465 | 48,075 | 30,849 | 78,924 | ... | ... | ... | Total Number of Drivers – Nombre total de conducteurs |

¹ Including employe benefits. – Comprend les avantages sociaux.

² Includes driver services, vehicle lease or rent and purchased transportation. – Inclut les services de conducteurs, la location et la location-bail de véhicules de même que les achats de services de transport.

³ Includes terminal expenses, maintenance and garage expenses, load broker and other operating expenses (insurance, administration, etc.). – Inclut les frais de terminus, les frais d'entretien et dépenses de garage, les services de courtage de fret de même que les autres dépenses d'exploitation (assurance, administration, etc.).

Section 2

Annual survey of motor carriers of freight, 1996

The estimated size of the population in the 1996 survey (annual supplement T5) was 2,197 carriers, compared with roughly 2,144 in 1995. Like the quarterly survey, the annual survey of for-hire motor carriers of freight underwent some changes in methodology in 1995. In both cases, the change involved the use of the Business Register (BR) as the source for the sampling frame. For further information, refer to Chapter 2 of the 1995 edition of this publication.

2.1 Lower profitability

Analysis of the 1996 balance sheet data reveals that Canada-based for-hire trucking companies with annual revenues of \$1 million or more were generally less profitable in 1996 than in the previous two years, finding themselves in much the same situation as in 1993. The companies generated net operating revenues of \$420.5 million (\$13.1 billion in total revenues and \$12.7 billion in total expenses), a drop of 25% from 1995 (\$558 million). Their operating profit margin fell from 4.6% in 1995 to 3.2% in 1996, comparable to the level it was three years ago (Table 2.5).

By region, the most significant changes in 1996 took place in Quebec and the Prairies provinces, where the profit margin was up one percentage point, and in the Maritimes, where it was a percentage point lower (Figure 2.4 and Table 2.6). Operating profit margins for general freight carriers were down by 1 to 1.5 percentage points from the previous year's figure, while companies operating in the bulk freight industry enjoyed a quarter percentage point increase in their profit margins from 1995 to 1996 (Table 2.7). By size group the medium-sized carriers (annual revenues of between \$1 million and \$12 million) and large carriers (annual revenues of between \$12 million and \$25 million) posted a gain of less than 1.5 percentage points in their margins in 1996 compared with 1995 while the profit margins of top carriers (over \$25 million in annual revenues) declined by 1.25 percentage points over the same period (Table 2.8).

Section 2

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1996

La taille estimée de la population dans l'enquête supplément annuel (T5) 1996 a atteint 2,197 transporteurs. Ce nombre se compare aux quelques 2,144 transporteurs en 1995. Tout comme pour l'enquête trimestrielle, des changements méthodologiques furent apportés à l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui en 1995. Ces changements furent identiques à ceux apportés à l'enquête trimestrielle : soit l'utilisation du Registre Central (RC) comme source pour la base de sondage. Pour de plus amples informations consultez le chapitre 2, publication 1995.

2.1 Abaissement de la rentabilité

L'analyse des données du bilan financier de 1996 nous apprend tout d'abord que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus furent de façon générale moins rentables en 1996 qu'au cours des deux dernières années, se retrouvant ainsi avec une situation comparable à 1993. Les recettes nettes d'exploitation de ces entreprises ont atteint toutefois 420,5 millions de dollars (recettes totales de 13,1 milliards de dollars et dépenses totales de 12,7 milliards de dollars). Ceci représente une baisse de 25 % des recettes nettes par rapport à 1995 (\$558 millions). La marge bénéficiaire d'exploitation fut moins élevée en 1996 (3.2 %) que celle enregistrée en 1995 (4,6 %) et plutôt comparable à la marge bénéficiaire observée il y a trois ans (tableau 2.5).

Par région, les changements les plus notables en 1996 furent enregistrés au Québec et dans les Prairies, où la marge bénéficiaire fut en hausse d'un point de pourcentage, et dans les provinces Maritimes, en baisse d'un point de pourcentage (Figure 2.4 et tableau 2.6). La marge bénéficiaire d'exploitation diminuait de un à un et demi point de pourcentage dans les segments de l'industrie du camionnage soit pour le transport du fret général alors que les entreprises de camionnage oeuvrant dans l'industrie des produits en vrac ont vu leur marge bénéficiaire d'exploitation s'accroître d'un quart de pourcentage de 1995 à 1996 (tableau 2.7). Selon la taille, les transporteurs de taille moyenne (recettes annuelles entre 1 et 12 millions de dollars) et les transporteurs de grande taille (recettes annuelles entre 12 et 25 millions de dollars) ont également enregistré une marge bénéficiaire d'exploitation inférieure d'un point et demi de pourcentage en 1996 par rapport à 1995, tandis que la marge bénéficiaire des principaux transporteurs (plus de 25 millions en recettes annuelles) diminuait de un point et quart de pourcentage en 1996 par rapport à 1995 (tableau 2.8).

Financial ratios point to a return to the situation as it was in 1993:

| | 1993 | 1996 |
|----------------------------------|--------|--------|
| ● return on assets | 3.22% | 3.35% |
| ● return on equity | 11.07% | 11.17% |
| ● return on capital employed | 11.95% | 11.56% |
| ● interest coverage ratio | 2.69 | 2.78 |
| ● long-term debt to equity ratio | 0.527 | 0.530 |

Les ratios financiers pointent à un retour à la situation qui prévalait il y a trois ans en 1993 soit :

| | 1993 | 1996 |
|---|--------|--------|
| ● rendement de l'actif | 3.22% | 3.35% |
| ● rendement de l'avoir | 11.07% | 11.17% |
| ● rendement des capitaux employés | 11.95% | 11.56% |
| ● ratio de couverture des intérêts | 2.69 | 2.78 |
| ● ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.527 | 0.530 |

Figure 2.4

Profit Margins by Region, 1995-1996

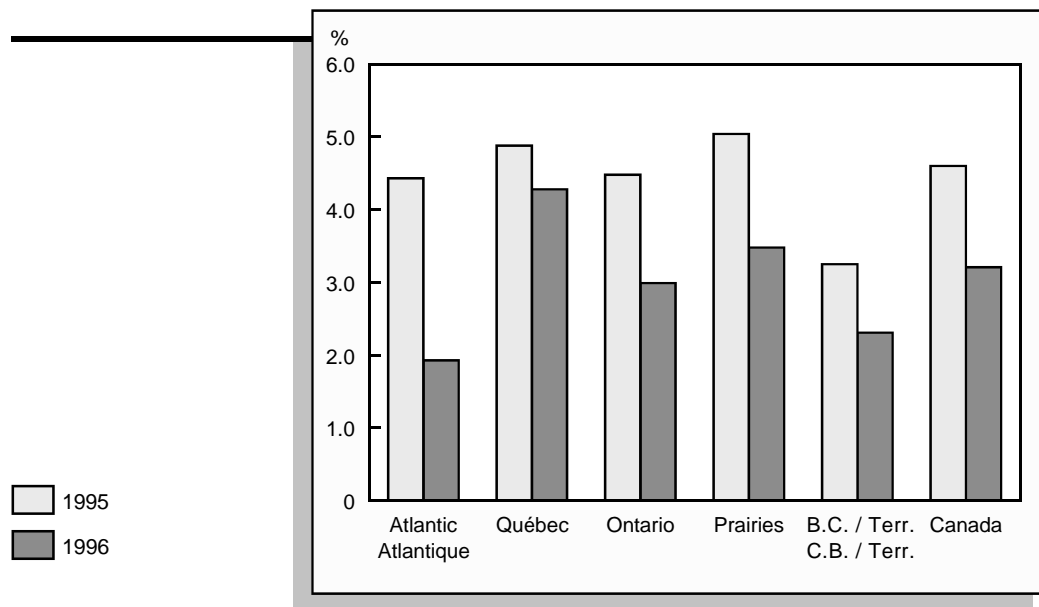


Figure 2.4

Marges bénéficiaires par région, 1995-1996

2.2 Changes in short-term liquidity

The performance of for-hire motor carriers of freight in 1996 resulted in the deterioration of some financial indicators shown on their aggregate balance sheets for 1996, as compared with 1995. Total assets in 1996 were \$6.2 billion, up roughly \$300 million, or 5%, over 1995 (Table 2.5).

Total liabilities were \$4.4 billion in 1996, up \$160 million from 1995. Long-term debt was responsible for just over half of this increase. The proportion of long-term debt relative to total liabilities remained unchanged in 1996, at 48%. Shareholders' interest grew by almost \$120 million to \$1.9 billion in 1996.

The 1996 short-term liquidity of for-hire carriers was comparable to that of 1995, as the working capital ratio edged down to 1.069 from 1.074 in 1995. Between 1995 and 1996, the working capital ratio fell sharply in the general and bulk freight industries, while posting gains in the household goods movers and other carriers categories (Table 2.7). Medium-sized and large carriers in particular saw improvements in their short-term liquidity from 1995 to 1996 (Table 2.8). By region, short-term liquidity fluctuated widely, both up and down: it deteriorated in Ontario, British Columbia and the Territories, and it improved in the Maritimes, the Prairies provinces and Quebec.

2.2 Variation de la solvabilité à court terme

La performance financière des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui en 1996 s'est traduit par une détérioration de certains indicateurs financiers tel qu'ils apparaissent sur leurs bilans financiers agrégés de 1996, par rapport à 1995. L'actif total en 1996 a atteint 6,2 milliards de dollars, soit une hausse de près de 300 millions de dollars ou 5 % par rapport à 1995 (tableau 2.5).

Par ailleurs, le passif total a atteint 4,4 milliards de dollars en 1996, en hausse de 160 millions de dollars par rapport à 1995. La dette à long terme fut responsable d'un peu plus de la moitié de cette hausse du passif total. La proportion de la dette à long terme dans le passif total est demeurée stable en 1996 à 48 %. Enfin, la participation des actionnaires a augmenté de près de 120 millions de dollars de 1995 à 1996, s'établissant à 1,9 milliards de dollars.

En 1996, les transporteurs pour compte d'autrui ont enregistré une solvabilité à court terme comparable à 1995. Le ratio du fonds de roulement s'établissant à 1,069 contre 1,074 en 1995. Entre 1995 et 1996, le ratio du fonds de roulement a diminué de façon significative dans les industries de fret général et des produits en vrac, tandis qu'il a augmenté pour les transporteurs d'articles ménagers ainsi que pour la catégorie autres transporteurs (tableau 2.7). Également, la solvabilité à court terme a surtout augmenté de 1995 à 1996 chez les transporteurs de taille moyenne et grande (tableau 2.8). Selon la région, la solvabilité à court terme a beaucoup varié, positivement et négativement, elle s'est détériorée en Ontario, en Colombie-Britannique et dans les Territoires, tandis qu'elle s'est accrue dans les provinces Maritimes, dans les Prairies et au Québec.

2.3 Slight improvement in long-term liquidity

Long-term liquidity, as measured by the long-term debt to equity ratio, improved slightly in 1996. This ratio has bounced up and down in recent years, improving from 0.527 in 1993 to 0.518 in 1994, deteriorating to 0.544 in 1995, and improving again to 0.530 in 1996 (Table 2.5). Between 1994 and 1995, the proportion of long-term debt to total liabilities rose by four percentage points to 50%, and then dropped back to 48% in 1996. Ontario carriers, who account for about 40% of all operating revenue in Canada, had a long-term debt to equity ratio of 0.594 in 1995 and 0.592 in 1996, far above the Canadian average of 0.530. The long-term debt to equity ratio remained just about unchanged in all segments of the trucking industry (Table 2.7). Medium-sized carriers suffered the largest decline, from 0.537 in 1995 to 0.496 in 1996 (Table 2.8).

2.4 Financial leverage down substantially

In 1996, return on equity (11.17%, compared with 15.65% in 1995 and 17.49% in 1994) was lower than return on employed capital (11.56%), which resulted in negative financial leverage (Table 2.5). In other words, in 1996, for-hire trucking companies generated a lower return on equity than the interest rate they paid on borrowed funds, which produced a negative cash flow for financing company operations. While financial leverage was positive in all regions in 1995, it was negative in every region except British Columbia and the Territories in 1996 (Table 2.6). Similarly, financial leverage in 1996 was negative in every industry except bulk freight, where it was about 5% higher than the previous year (Table 2.7). By company size, financial leverage was slightly positive for small carriers, positive for medium-sized and large carriers, and strongly negative for top carriers from 10.9 to 6.9. This was the largest variation in a number of years (Table 2.8). Top carriers (companies with annual revenues in excess of \$25 million) also suffered a six percentage point drop in return on equity (from 12.97% to 6.92%).

2.5 Trends for leased equipment remain unchanged

The annual survey of for-hire motor carriers of freight also gathers information on equipment in service. According to the 1996 survey results, the number of trailers (semi and full) was just over 132,900 units, an average of 60 per carrier (Table 2.9). The proportion of leased power units (straight trucks and road tractors) rose from 13% in 1995 to 15% in 1996. The proportion of leased semi-trailers (temperature-controlled and insulated vans and semi-trailers) also climbed two percentage points, from 16% in 1995 to 18% in 1996. By industry, general freight carriers leased a larger proportion of their equipment (19%) than specialized carriers (10%). Similarly, general freight carriers leased 21% of their

2.3 Légère amélioration de la solvabilité à long terme

La solvabilité à long terme, telle que mesurée par le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires, s'est légèrement améliorée en 1996. Ce ratio est passé successivement à 0,527 en 1993 à 0,518 en 1994 et à 0,544 en 1995; pour s'améliorer à nouveau en atteignant 0,530 en 1996 (tableau 2.5). Au cours des dernières années, la proportion de la dette à long terme sur le passif total s'était accrue de 4 % de 1994 à 1995 pour s'établir à 50 % en 1995 et connaître une baisse de 2 % en atteignant une proportion de 48 % en 1996. Les transporteurs de l'Ontario qui cumule près de 40 % des recettes d'exploitation au Canada ont un ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires pour l'année 1995 (0,594), 1996 (0,592) ce qui demeure très élevé comparativement à la moyenne canadienne (0,530). Le ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires s'est accru de façon à peu près équivalente dans tous les segments de l'industrie du camionnage (tableau 2.7), alors qu'il a surtout diminué chez les transporteurs de taille moyenne, passant de 0,537 à 0,496 entre 1995 et 1996 (tableau 2.8).

2.4 Effet de levier en baisse significative

Cette année, le rendement de l'avoir, à 11,17 % (comparativement à 15,65 en 1995 et 17,49 en 1994) n'a pas dépassé le rendement des capitaux employés, à 11,56 %, ce levier financier ne dégage plus d'effet positif (tableau 2.5). C'est donc dire que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1996 ont enregistré un rendement sur l'avoir des actionnaires inférieur au taux d'intérêt payé sur les fonds empruntés. Il ne dégage plus de marge de manœuvre pour le financement des opérations de l'entreprise. Alors qu'il fut positif dans l'ensemble des régions en 1995, l'effet de levier fut négatif dans la majorité des régions en 1996, sauf en Colombie-Britannique et dans les Territoires (tableau 2.6). Enfin, selon le type d'activité en 1996, l'effet de levier fut négatif dans l'ensemble des industries, sauf celles des produits en vrac où il fut d'environ 5 % plus élevé que l'année précédente (tableau 2.7) et selon la taille des entreprises l'effet de levier fut quelque peu positif pour les petits transporteurs, et positif pour les transporteurs de taille moyenne et grande. L'effet de levier observé fut largement négatif pour les principaux transporteurs, soit 6,9 contre 10,9, cet écart fut le plus important enregistré depuis plusieurs années (tableau 2.8). Également, le rendement de l'avoir des principales entreprises (ayant des recettes annuelles de plus de 25 millions de dollars) a fondu de six points, soit 12,97 % contre 6,92 %.

2.5 Les tendances se sont maintenues pour le matériel loué

L'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui permet également de recueillir des informations sur le matériel en service. Selon les résultats de l'enquête de 1996, le nombre de remorques (semi-remorques et remorques classiques) a atteint un peu plus de 132 900 unités, soit une moyenne de 60 par transporteur (tableau 2.9). La proportion des unités motrices louées (camions et tracteurs routiers) a augmenté depuis les observations de 1995, passant de 13 % en 1995 à 15 % en 1996. Alors que pour les semi-remorques louées (fourgons et semi-remorques thermiques et non thermiques) les proportions sont passées de 16 % en 1995 à 18 % en 1996, soit également une hausse de 2 %. Par industrie, les transporteurs de fret général sont ceux qui louent dans

semi-trailers, compared with 12% for specialized carriers. These figures have remained the same over the last few years (Table 2.10).

une proportion plus grande leur matériel, soit 19 %, alors que les transporteurs de fret spécialisé louent leur matériel soit 10 %. Pour les semi-remorques louées, les données pour les transporteurs de fret général sont de 21 % et de 12 % pour les transporteurs de fret spécialisé. Ces résultats ont des proportions identiques à celles observées au cours des dernières années (tableau 2.10).

Figure 2.5

Leased Power Units and Semi-Trailers, 1991-1996

Figure 2.5

Unités motorisées et semi-remorques louées, 1991-1996

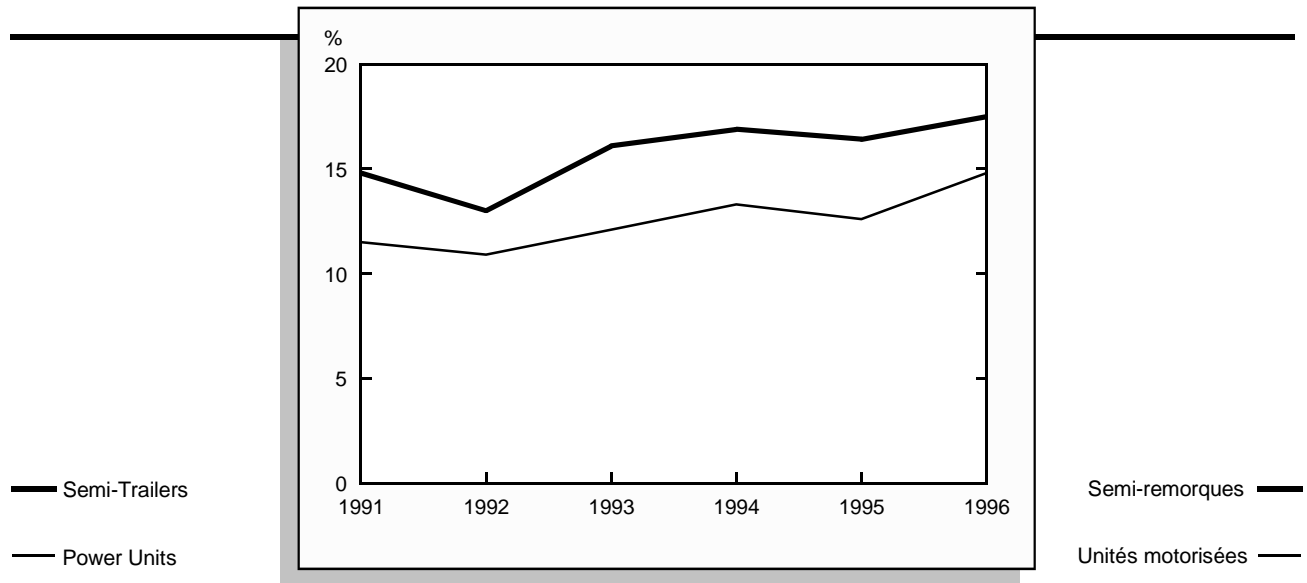


Table 2.5
Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire
Carriers, Summary of Financial Statistics¹

Tableau 2.5
Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui,
sommaire des statistiques financières¹

| | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 1,460 | 1,580 | 1,734 | 2,144 | 2,197 |
| Balance Sheet – Bilan | \$'000,000 | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 1,614.7 | 1,739.9 | 2,083.2 | 2,264.5 | 2,409.5 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 1,559.2 | 1,762.7 | 2,049.3 | 2,107.8 | 2,255.0 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 55.5 | -22.8 | 33.9 | 156.7 | 154.5 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 2,718.2 | 2,822.0 | 3,301.2 | 3,688.2 | 3,822.9 |
| Net Assets – Actif net | 2,773.7 | 2,799.2 | 3,335.1 | 3,844.9 | 3,977.4 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 1,511.5 | 1,473.8 | 1,728.3 | 2,093.3 | 2,106.5 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 1,262.2 | 1,325.4 | 1,606.8 | 1,751.6 | 1,870.9 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 2,773.7 | 2,799.2 | 3,335.1 | 3,844.9 | 3,977.4 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | \$'000,000 | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 8,545.6 | 9,222.0 | 10,962.7 | 12,127.5 | 13,102.6 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 8,340.6 | 8,929.4 | 10,470.7 | 11,569.5 | 12,682.1 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 205.0 | 292.5 | 492.0 | 558.0 | 420.5 |
| Other Revenues – Autres recettes | 303.9 | 230.3 | 390.5 | 437.7 | 260.0 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 409.7 | 312.6 | 486.3 | 610.6 | 385.8 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -105.8 | -82.4 | -95.8 | -172.9 | -125.8 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 99.2 | 210.2 | 396.2 | 385.0 | 294.7 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 41.7 | 63.5 | 115.2 | 110.9 | 85.7 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 57.4 | 146.7 | 281.0 | 274.1 | 209.0 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | ... | ... | 8.3 | 4.3 | 10.3 |
| Net Profit – Recettes nettes | 57.4 | 146.7 | 272.7 | 269.8 | 198.7 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 2.40% | 3.17% | 4.49% | 4.60% | 3.21% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.98 | 0.97 | 0.96 | 0.95 | 0.97 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 1.33% | 3.22% | 5.22% | 4.61% | 3.35% |
| Leverage – Levier financier | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 4.55% | 11.07% | 17.49% | 15.65% | 11.17% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 8.95% | 11.95% | 15.79% | 14.61% | 11.56% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 1.66 | 2.69 | 4.04 | 3.18 | 2.78 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.036 | 0.987 | 1.016 | 1.074 | 1.069 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.545 | 0.527 | 0.518 | 0.544 | 0.530 |

¹ Data are from the Annual Motor Carriers of Freight Survey. – Les données proviennent de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises.

Table 2.6

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers, Financial Statistics by Region, 1996

Tableau 2.6

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui, statistiques financières par région, 1996

| | Atlantic Provinces Provinces Maritimes | Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie Britannique | Territories Territoires | Canada |
|---|---|---------|---------|----------|--|----------------------------|----------|
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 145 | 548 | 699 | 490 | 310 | 4 | 2,197 |
| Balance Sheet – Bilan | \$'000,000 | | | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 197.2 | 460.3 | 937.6 | 597.0 | 212.2 | 5.2 | 2,409.5 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 165.3 | 463.1 | 882.6 | 549.5 | 188.8 | 5.8 | 2,255.0 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 32.0 | -2.8 | 55.0 | 47.5 | 23.4 | -0.6 | 154.5 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 223.8 | 787.4 | 1,422.6 | 1,022.5 | 349.7 | 16.9 | 3,822.9 |
| Net Assets – Actif net | 255.8 | 784.6 | 1,477.6 | 1,070.0 | 373.1 | 16.3 | 3,977.4 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 113.4 | 407.2 | 874.8 | 504.1 | 192.9 | 14.2 | 2,106.5 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 142.4 | 377.4 | 602.8 | 565.9 | 180.2 | 2.1 | 1,870.9 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 255.8 | 784.6 | 1,477.6 | 1,070.0 | 373.1 | 16.3 | 3,977.4 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | \$'000,000 | | | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 1,066.1 | 2,493.8 | 5,032.3 | 3,267.5 | 1,212.3 | 30.5 | 13,102.6 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 1,045.6 | 2,387.1 | 4,881.9 | 3,153.6 | 1,184.5 | 29.3 | 12,682.1 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 20.6 | 106.7 | 150.3 | 113.8 | 27.8 | 1.2 | 420.5 |
| Other Revenues – Autres recettes | 15.4 | 36.3 | 80.0 | 85.2 | 27.5 | 15.6 | 260.0 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 20.5 | 81.0 | 137.3 | 99.2 | 32.4 | 15.4 | 385.8 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -5.1 | -44.7 | -57.3 | -13.9 | -4.9 | 0.2 | -125.8 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 15.5 | 62.1 | 93.0 | 99.9 | 22.9 | 1.4 | 294.7 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 2.5 | 21.4 | 31.9 | 27.1 | 2.5 | 0.4 | 85.7 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 13.0 | 40.7 | 61.2 | 72.7 | 20.3 | 1.0 | 209.0 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | 0.0 | 3.0 | 4.9 | 1.0 | 1.4 | 0.0 | 10.3 |
| Net Profit – Recettes nettes | 13.0 | 37.7 | 56.3 | 71.8 | 18.9 | 1.0 | 198.7 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 1.93% | 4.28% | 2.99% | 3.48% | 2.29% | 3.95% | 3.21% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.98 | 0.96 | 0.97 | 0.97 | 0.98 | 0.96 | 0.97 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 3.09% | 3.26% | 2.59% | 4.49% | 3.62% | 4.63% | 3.35% |
| Leverage – Levier financier | | | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 9.15% | 10.78% | 10.15% | 12.86% | 11.29% | 49.57% | 11.17% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 10.34% | 11.96% | 10.89% | 13.32% | 9.19% | 11.84% | 11.56% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 2.41 | 2.95 | 2.37 | 3.34 | 3.00 | 3.51 | 2.78 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.193 | 0.994 | 1.062 | 1.086 | 1.124 | 0.897 | 1.069 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.443 | 0.519 | 0.592 | 0.471 | 0.517 | 0.873 | 0.530 |

Table 2.7

**Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire
Carriers: Financial Statistics by Industry, 1996**

Tableau 2.7

**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui :
statistiques financières par industrie, 1996**

| | General Freight | Bulk | Other | Sub-Total | Household Goods | All Industries |
|---|--------------------|---------------------|---------|------------|----------------------|--------------------------|
| | Fret général | Produits en vrac | Autre | Sous-total | Articles ménagers | Toutes les Industries |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 985 | 401 | 622 | 2008 | 189 | 2197 |
| Balance Sheet – Bilan | \$'000,000 | | | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 1,485.9 | 343.9 | 477.7 | 2,307.6 | 101.9 | 2,409.5 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 1,373.5 | 346.7 | 449.8 | 2,170.0 | 85.0 | 2,255.0 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 112.4 | -2.8 | 28.0 | 137.6 | 16.9 | 154.5 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 1,982.0 | 706.4 | 1,044.0 | 3,732.5 | 90.4 | 3,822.9 |
| Net Assets – Actif net | 2,094.4 | 703.6 | 1,072.0 | 3,870.1 | 107.3 | 3,977.4 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 1,089.3 | 330.8 | 633.3 | 2,053.3 | 53.2 | 2,106.5 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 1,005.1 | 372.9 | 438.8 | 1,816.7 | 54.1 | 1,870.9 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 2,094.4 | 703.6 | 1,072.0 | 3,870.1 | 107.3 | 3,977.4 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | \$'000,000 | | | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 8,234.8 | 1,621.4 | 2,746.3 | 12,602.5 | 500.2 | 13,102.6 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 8,007.9 | 1,533.2 | 2,651.5 | 12,192.7 | 489.5 | 12,682.1 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 226.9 | 88.2 | 94.7 | 409.8 | 10.7 | 420.5 |
| Other Revenues – Autres recettes | 106.0 | 31.6 | 105.1 | 242.6 | 17.4 | 260.0 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 165.9 | 46.6 | 151.2 | 363.7 | 22.0 | 385.8 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -59.9 | -15.1 | -46.1 | -121.1 | -4.7 | -125.8 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 166.9 | 73.1 | 48.6 | 288.7 | 6.0 | 294.7 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 57.6 | 15.8 | 10.4 | 83.8 | 1.9 | 85.7 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 109.3 | 57.3 | 38.2 | 204.8 | 4.2 | 209.0 |
| Extraordinary Items – Gains / pertes extraordinaires | 6.5 | 0.0 | 3.7 | 10.2 | 0.1 | 10.3 |
| Net Profit – Recettes nettes | 102.8 | 57.3 | 34.6 | 194.6 | 4.1 | 198.7 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 2.76% | 5.44% | 3.45% | 3.25% | 2.14% | 3.21% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.97 | 0.95 | 0.97 | 0.97 | 0.98 | 0.97 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 3.15% | 5.45% | 2.51% | 3.39% | 2.17% | 3.35% |
| Leverage – Levier financier | | | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 10.88% | 15.36% | 8.71% | 11.28% | 7.71% | 11.17% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 11.75% | 13.94% | 9.78% | 11.60% | 10.10% | 11.56% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 3.11 | 3.92 | 1.86 | 2.80 | 2.26 | 2.78 |
| Solvency – Solvabilité | | | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.082 | 0.992 | 1.062 | 1.063 | 1.199 | 1.069 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.520 | 0.470 | 0.591 | 0.531 | 0.496 | 0.530 |

Table 2.8

Annual Motor Carriers of Freight Survey, For-Hire Carriers: Financial Statistics by Size of Carriers, 1996

Tableau 2.8

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : statistiques financières selon la taille de transporteurs, 1996

| | Size of Carriers – Taille des transporteurs | | | Total |
|---|---|------------------------------------|------------------------------------|----------|
| | Medium – Moyenne (1 – 12 \$M) | Large – Grande (12 – 25 \$M) | Top – Principaux (> 25 \$M) | |
| Estimated Total Number of Carriers – Estimation du nombre total de transporteurs | 1975 | 155 | 67 | 2197 |
| Balance Sheet – Bilan | \$'000,000 | | | |
| Current Assets – Actifs à court terme | 1,102.4 | 627.8 | 679.3 | 2,409.5 |
| Current Liabilities – Passifs à court terme | 1,025.4 | 562.1 | 667.5 | 2,255.0 |
| Working Capital – Fonds de roulement | 77.0 | 65.7 | 11.8 | 154.5 |
| Long-Term Assets – Actifs à long terme | 1,928.8 | 801.1 | 1,092.9 | 3,822.9 |
| Net Assets – Actif net | 2,005.8 | 866.8 | 1,104.7 | 3,977.4 |
| Long-Term Liabilities – Passifs à long terme | 994.7 | 490.6 | 621.2 | 2,106.5 |
| Owner(s) Equity – Avoir des actionnaires | 1,011.1 | 376.2 | 483.5 | 1,870.9 |
| Long-Term Capital Employed – Capitaux employés à long terme | 2,005.8 | 866.8 | 1,104.7 | 3,977.4 |
| Income Statement – État des revenus et dépenses | \$'000,000 | | | |
| Operating Revenues – Recettes d'exploitation | 5,731.8 | 3,453.2 | 3,917.7 | 13,102.6 |
| Operating Expenses – Dépenses d'exploitation | 5,507.3 | 3,354.9 | 3,820.0 | 12,682.1 |
| Net Operating Income – Recettes nettes d'exploitation | 224.4 | 98.3 | 97.7 | 420.5 |
| Other Revenues – Autres recettes | 128.3 | 60.0 | 71.6 | 260.0 |
| Other Expenses – Autres dépenses | 203.6 | 79.7 | 102.5 | 385.8 |
| Net Other Income – Autres recettes nettes | -75.3 | -19.7 | -30.8 | -125.8 |
| Net Income before Taxes – Recettes nettes avant impôt | 149.1 | 78.7 | 66.9 | 294.7 |
| Provisions for Income Taxes – Provisions pour impôt sur le revenu | 35.0 | 17.2 | 33.5 | 85.7 |
| Net Income before Extraordinary Items – Recettes nettes avant gains/pertes extraordinaires | 114.1 | 61.5 | 33.4 | 209.0 |
| Extraordinary Items – Gains/pertes extraordinaires | 3.6 | 3.9 | 2.8 | 10.3 |
| Net Profit – Recettes nettes | 110.5 | 57.6 | 30.6 | 198.7 |
| Financial Ratios – Ratios financiers | | | | |
| Profitability – Rentabilité | | | | |
| Operating Profit Margin – Marge bénéficiaire d'exploitation | 3.92% | 2.85% | 2.49% | 3.21% |
| Operating Ratio – Ratio d'exploitation | 0.96 | 0.97 | 0.98 | 0.97 |
| Return on Assets – Rendement de l'actif | 3.76% | 4.30% | 1.89% | 3.35% |
| Leverage – Levier financier | | | | |
| Return on Equity – Rendement de l'avoir | 11.28% | 16.34% | 6.92% | 11.17% |
| Return on Capital Employed – Rendement des capitaux employés | 11.18% | 13.27% | 10.92% | 11.56% |
| Interest Coverage Ratio – Ratio de couverture des intérêts | 2.99 | 3.16 | 2.24 | 2.78 |
| Solvency – Solvabilité | | | | |
| Working Capital Ratio – Ratio du fonds de roulement | 1.075 | 1.117 | 1.018 | 1.069 |
| Long-Term Debt to Equity Ratio – Ratio de la dette à long terme sur l'avoir des actionnaires | 0.496 | 0.566 | 0.562 | 0.530 |

Table 2.9

Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers:
Semi-Trailers and Other Operated Equipment by
Region, 1996

Tableau 2.9

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui : semi-
remorques et autre matériel en service selon la région,
1996

| | Atlantic Provinces | Quebec | Ontario | Prairies | British Columbia & Territories | Canada |
|---|------------------------|---------------|---------------|---------------|---|----------------|
| | Provinces Maritimes | Québec | | | Colombie- Britannique & Territoires | |
| Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques | 4,277 | 14,920 | 30,613 | 10,491 | 4,048 | 64,349 |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques | 2,096 | 2,085 | 3,547 | 4,170 | 1,467 | 13,365 |
| Flatdeck – Semi-remorques surbaissées | 1,224 | 3,195 | 9,136 | 7,572 | 4,770 | 25,897 |
| Other Trailers¹ – Autres remorques¹ | 1,074 | 3,767 | 4,544 | 3,274 | 1,398 | 14,057 |
| Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac) | 631 | 1,586 | 2,346 | 6,987 | 530 | 12,080 |
| Other Type of Equipment – Autres genres de matériel | 59 | 316 | 1,519 | 602 | 617 | 3,113 |
| Grand Total | 9,361 | 25,869 | 51,705 | 33,096 | 12,830 | 132,861 |
| Owned – possédées | 8,173 | 21,632 | 42,776 | 27,348 | 9,620 | 109,549 |
| Leased – louées | 1,188 | 4,237 | 8,929 | 5,748 | 3,210 | 23,312 |

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

Table 2.10

Annual Motor Carriers of Freight, For-Hire Carriers:
Semi-Trailers and Other Operated Equipment by
Industry, 1996

Tableau 2.10

Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
marchandises, transporteurs pour compte d'autrui: Semi-
remorques et autre matériel par industrie, 1996

| | General Freight | | Specialized Freight | | All Industries | |
|---|--------------------|------------------|---------------------|------------------|-----------------------|------------------|
| | Fret général | | Fret spécialisé | | Toutes les industries | |
| | Owned Possédées | Leased Louées | Owned Possédées | Leased Louées | Owned Possédées | Leased Louées |
| Semi-Trailers and Other Equipment | | | | | | |
| Semi-remorques et autre matériel | | | | | | |
| Van / Semi-Trailer Non-Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques non-thermiques | 43,318 | 9,737 | 9,658 | 1,636 | 52,976 | 11,373 |
| Van / Semi-Trailer Temperature Controlled – Fourgons / semi-remorques thermiques | 7,937 | 1,831 | 2,731 | 866 | 10,668 | 2,697 |
| Flatdeck – Semi-remorques surbaissées | 10,239 | 3,770 | 10,703 | 1,185 | 20,942 | 4,954 |
| Other Trailers¹ – Autres remorques¹ | 5,341 | 2,604 | 5,587 | 523 | 10,928 | 3,128 |
| Tank (Liquid and Dry Bulk) – Citernes (produits secs ou liquides en vrac) | 741 | 88 | 10,358 | 894 | 11,099 | 982 |
| Other Type of Equipment – Autres genres de matériel | 215 | 61 | 2,721 | 117 | 2,936 | 178 |
| Grand Total | 67,792 | 18,091 | 41,758 | 5,220 | 109,549 | 23,312 |

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

Chapter 3

Commodity Origin and Destination Statistics, 1996

For-Hire Trucking Intercity Activity of Canada-based Carriers

Chapitre 3

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises, 1996

Transport interurbain de marchandises pour compte d'autrui par les transporteurs domiciliés au Canada

Changes in Methodology

The universe for the For-Hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey is comprised of Canada-based for-hire trucking companies with annual intercity revenues of \$1 million or more.

Prior to 1996, the sampling frame was derived from the Annual Motor Carriers of Freight (AMCF) Survey and from an administrative file of tax filers. AMCF provided a file of carriers with annual transportation revenues of \$1 million or more from intercity trucking, while the tax file provided additional carriers that either started their operations or, earned \$1 million or more in intercity revenue for the first time, since the period covered by AMCF survey. Beginning in 1996, Statistics Canada's Business Register (BR), which is a more up-to-date source of information on companies operating in the for-hire trucking industry than the tax filer administrative files, became the sole source used to construct the sampling frame.

The size of the survey population increased significantly as a result of this change in the sampling frame. Using the BR made it possible to capture changes occurring in the survey population much more quickly, particularly in the case of new additions (existing companies which had revenues of \$1 million or more for the first time in 1995) or new companies (for-hire trucking companies with gross annual revenues of \$1 million or more which began operations in 1995). The increase in the survey population can also be explained by the fact that the BR includes some companies which were not classified in the for-hire trucking industry according to the tax filer administrative files.

The size of the population of for-hire trucking companies with intercity revenues of \$1 million or more increased by approximately 400 carriers, from 1,153 companies in 1995 to 1,549 companies in 1996. The increase in the survey population was observed primarily for for-hire trucking companies (those with annual transportation revenues of between \$1 million and \$12 million).

Because of this change in methodology, it is impossible to directly compare the results of the 1996 survey with those of previous years. Section 4 of this chapter does, however, present a comparison of the 1996 survey results to the previous year for a subset of the for-hire trucking companies surveyed.

For more information describing the For-hire Trucking (Commodity Origin and Destination) Survey, its methodology and the reliability of the estimates, refer to Chapter 6 — Survey Methodology and Data Limitations.

Changements méthodologiques

L'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises) porte sur les transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant des recettes annuelles au titre du transport interurbain de 1 million de dollars ou plus.

Avant 1996, la base de sondage était établie à partir de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises (EATRM), les données d'un fichier administratif de déclarants fiscaux. L'EATRM fournissait un fichier de transporteurs ayant réalisé des recettes annuelles au titre du transport interurbain de 1 million de dollars ou plus, tandis que le fichier d'impôt fournissait des listes d'autres transporteurs qui débutaient en affaires (ou qui avaient réalisé pour la première fois des recettes au titre du transport interurbain de marchandises de 1 million de dollars ou plus) selon la période visée par l'EATRM. À partir de 1996, le Registre des entreprises (RE) de Statistique Canada, qui est une source d'information plus à jour sur les compagnies constituant l'industrie du camionnage pour compte d'autrui que les fichiers administratifs des déclarants, est devenu l'unique source utilisée pour établir la base de sondage.

La taille de la population visée par l'enquête a augmenté de manière significative suite au changement apporté à la base de sondage. L'utilisation du RE a permis de saisir beaucoup plus rapidement les changements qui se sont produits à l'intérieur de la population visée par l'enquête, en particulier dans le cas des nouveaux ajouts (les entreprises existantes qui ont réalisé pour la première fois en 1995 des recettes de 1 million de dollars ou plus) ou des nouvelles compagnies (les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant réalisé des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus qui ont débuté en affaires en 1995). L'augmentation de la population visée par l'enquête peut aussi s'expliquer par le fait que le RE inclut certaines entreprises qui n'ont pas été classées dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui selon les fichiers administratifs des déclarants.

La taille de la population des compagnies de camionnage pour compte d'autrui qui ont réalisé des recettes au titre du transport interurbain de 1 million de dollars ou plus s'est accrue d'environ 400 transporteurs, passant de 1 153 entreprises en 1995 à 1 549 en 1996. Cette augmentation de la population visée par l'enquête a été surtout observée dans la catégorie des entreprises de camionnage pour compte d'autrui (dont les recettes annuelles au titre du transport de marchandises varient de 1 million de dollars à 12 millions de dollars).

En raison de ce changement dans la méthodologie, il est impossible de comparer directement les résultats de l'enquête de 1996 à ceux des enquêtes des années antérieures. À la section 4 du présent chapitre, figure cependant une comparaison des résultats de l'enquête de 1996 par rapport à l'année précédente pour un sous-ensemble des entreprises de camionnage pour compte d'autrui visées par l'enquête.

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 6, Méthodologie d'enquête et limites des données.

Section 1 – Total Trucking Activity

Overall, 1996 was not a great year for the trucking industry. Companies continued to consolidate their operations and rationalize their equipment and other surplus resources in order to become more competitive. Profits were moderated by high costs, including soaring fuel prices, and the number of trucking bankruptcies rose from 345 in 1995 to 527, the first increase in 4 years.*

The large Canada-based for-hire trucking companies, in scope for 1996, hauled 229 million tonnes of freight for distances greater than 24 kilometres. These carriers performed 120 billion tonne-kilometres and moved over 35 million shipments. Delivery of these shipments generated revenues of \$9.9 billion for the carriers.

Table 3.1
Trucking activity in 1996

| | | Domestic | Transborder | Total ¹ | | |
|-----------------------|------------|----------|-------------|--------------------|------------|-------------------------|
| Revenues | \$ 000,000 | 6,284 | 3,574 | 9,925 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 181.9 | 46.6 | 229.0 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 71 473 | 48 700 | 120 459 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 29.4 | 5.5 | 35.2 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 3.97 | 1.17 | 3.54 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 213.68 | 651.20 | 282.13 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 6 184 | 8 493 | 6 509 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 629 | 1 145 | 709 | km | Distance par expédition |

¹ The domestic and transborder revenues, tonnes, tonne-kilometres and shipments may not add up to the totals shown. The totals include some additional shipments which, although originating and terminating in Canada, were picked up or dropped off by trucks crossing the border. These shipments contribute to less than 1% of the total activity and are not included in either the domestic or transborder figures because they do not meet the definition. – Il se peut que les sommes des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres et des expéditions pour le trafic intérieur et transfrontalier ne correspondent pas aux totaux indiqués. Les totaux comprennent certaines expéditions supplémentaires qui, bien qu'elles soient caractérisées par une origine et une destination au Canada, ont été chargées ou déchargées par des camions ayant traversé les frontières. Ces expéditions représentent moins de 1 % de l'activité totale et ne sont pas comprises dans les données visant le trafic intérieur et transfrontalier dans la mesure où elles ne répondent pas aux critères de la définition.

Transborder shipments, while accounting for only 16% of the shipments carried by these carriers, generated 36% of the total revenues in 1996. The average revenue earned per transborder shipment was three times as great as that earned from domestic shipments and transborder shipments were carried almost twice as far as domestic shipments.

* Source: Industry Canada

Section 1 – Trafic total

Dans l'ensemble, 1996 n'a pas représenté une très bonne année pour le secteur du transport routier. Les compagnies ont poursuivi la consolidation de leurs activités et la rationalisation de leur matériel et d'autres ressources excédentaires pour accroître leur compétitivité. Les bénéfices ont été restreints par les coûts élevés, notamment par la hausse marquée du prix du carburant, et le nombre de faillites dans le secteur du camionnage est passé de 345 en 1995 à 527, soit la première augmentation en quatre ans.*

Les grands transporteurs routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada et faisant parti du champ d'enquête en 1996 ont transporté 229 millions de tonnes de marchandises sur des distances supérieures à 24 kilomètres. Ces transporteurs ont réalisé 120 milliards de tonnes-kilomètres et acheminé plus de 35 millions d'expéditions. La livraison de ces expéditions a rapporté à ces transporteurs des recettes de 9,9 milliards de dollars.

Tableau 3.1
Le trafic intérieur et transfrontalier en 1996

| | | Domestic | Transborder | Total ¹ | | |
|-----------------------|------------|----------|-------------|--------------------|------------|-------------------------|
| Revenues | \$ 000,000 | 6,284 | 3,574 | 9,925 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 181.9 | 46.6 | 229.0 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 71 473 | 48 700 | 120 459 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 29.4 | 5.5 | 35.2 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 3.97 | 1.17 | 3.54 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 213.68 | 651.20 | 282.13 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 6 184 | 8 493 | 6 509 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 629 | 1 145 | 709 | km | Distance par expédition |

¹ The domestic and transborder revenues, tonnes, tonne-kilometres and shipments may not add up to the totals shown. The totals include some additional shipments which, although originating and terminating in Canada, were picked up or dropped off by trucks crossing the border. These shipments contribute to less than 1% of the total activity and are not included in either the domestic or transborder figures because they do not meet the definition. – Il se peut que les sommes des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres et des expéditions pour le trafic intérieur et transfrontalier ne correspondent pas aux totaux indiqués. Les totaux comprennent certaines expéditions supplémentaires qui, bien qu'elles soient caractérisées par une origine et une destination au Canada, ont été chargées ou déchargées par des camions ayant traversé les frontières. Ces expéditions représentent moins de 1 % de l'activité totale et ne sont pas comprises dans les données visant le trafic intérieur et transfrontalier dans la mesure où elles ne répondent pas aux critères de la définition.

Les expéditions transfrontalières, même si elles n'ont représenté que 16 % des expéditions acheminées par les transporteurs concernés, ont rapporté à ces derniers 36 % de leurs recettes totales en 1996. Les recettes moyennes générées par expédition transfrontalière ont été trois fois supérieures à celles générées à partir d'expéditions intérieures et les expéditions transfrontalières ont été transportées sur une distance presque deux fois supérieure à la distance des expéditions intérieures.

* Source: Industrie Canada

Section 2 – Domestic Trucking Activity

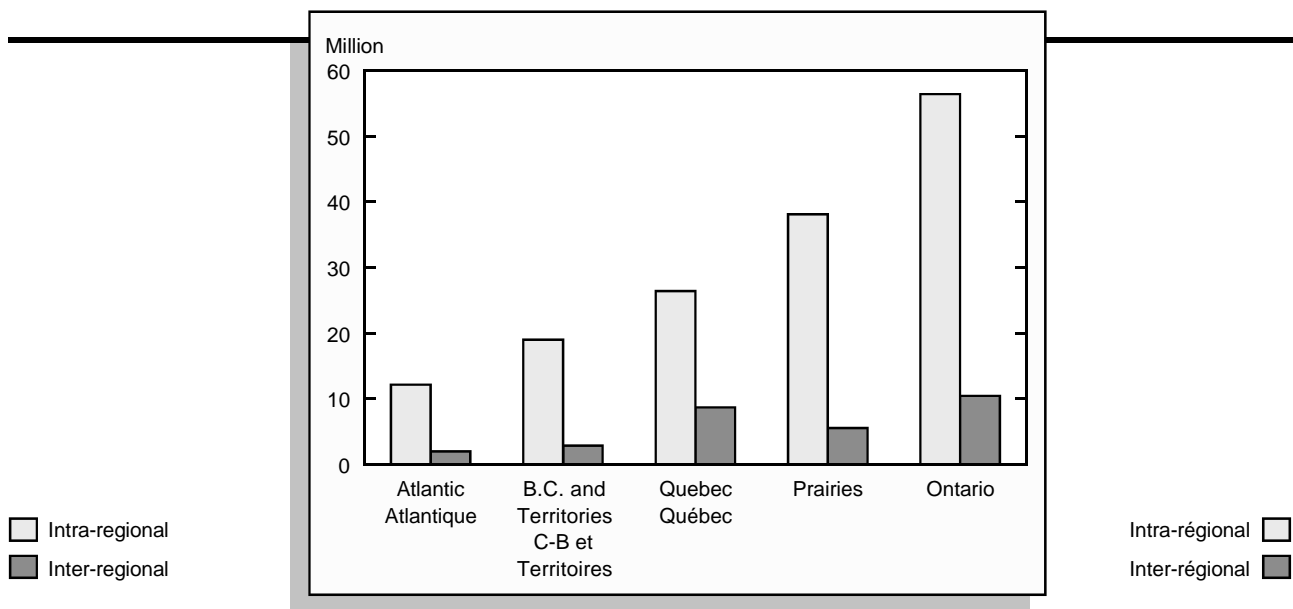
Almost 182 million tonnes of freight were hauled across Canada, generating revenues of \$6.3 billion in 1996. Domestic shipments (shipments originating and terminating in Canada) accounted for 79% of the total tonnage hauled and 63% of the revenues earned by the large Canada-based for-hire carriers.

Regional Overview

Eighty-four percent of the domestic intercity freight tonnage was delivered to a destination within the same region in which it was picked up. The carriers earned \$3.7 billion, or 59% of their domestic intercity freight revenues, from these intra-regional movements. Quebec had the lowest proportion (75%) of intra-regional tonnage. The proportion of intra-regional tonnage in the remaining four regions varied from 84% to 87%.

Figure 3.1

Domestic Tonnes by Region of Origin



Atlantic Region

The Economy

The winding down of major projects, such as the Hibernia project and Prince Edward Island's fixed-link bridge, dampened economic activity in the Atlantic Region.

The Newfoundland economy fell 0.7% as benefits from the construction phase of the Hibernia project continued to wane and government cutbacks remained in force. Truck and water transportation services slumped.

Section 2 – Trafic intérieur

En 1996, près de 182 millions de tonnes de marchandises ont été transportées à l'intérieur du Canada, ce qui a rapporté des recettes de 6,3 milliards de dollars. Les expéditions intérieures (les expéditions dont l'origine et la destination étaient le Canada) ont représenté 79 % du tonnage total transporté et 63 % des recettes des grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada.

Aperçu régional

Quatre-vingt-quatre pour cent du tonnage des marchandises qui constituait le trafic interurbain intérieur ont été livrées à une destination d'une même région où les marchandises ont été ramassées. Les transporteurs ont réalisé 3,7 milliards de dollars, ou 59 % de leurs recettes au titre du transport interurbain intérieur de marchandises, à partir de ces mouvements intrarégionaux. Le Québec a enregistré la plus faible proportion (75 %) du tonnage intrarégional. La proportion du tonnage intrarégional dans les quatre autres régions a varié de 84 % à 87 %.

Figure 3.1

Tonnage intérieurs, selon la région d'origine

Région de l'Atlantique

L'économie

Le ralentissement des grands projets, comme le projet Hibernia et le pont permanent de l'Île-du-Prince-Édouard, a refroidi l'activité économique dans la région de l'Atlantique.

L'économie terre-neuvienne a enregistré une baisse de 0,7 % étant donné que les avantages découlant de la phase de construction du projet Hibernia ont diminué et que les compressions gouvernementales sont restées en vigueur. Les services de transport par camion et par eau se sont effondrés.

Following two years of exceptional economic progress, the PEI economy grew by 1.6%, slowing down considerably as the construction on the fixed-link bridge to the mainland neared completion. Truck and water transport operations were scaled back.

In Nova Scotia, the economy continued to expand at a modest pace (0.8%). There was a substantial increase in trading of machinery and equipment and, to a lesser extent, food products. Truck transport advanced by more than 4%.

The New Brunswick economy slowed down in 1996 when output grew 1.5%, down from 3.0% in 1994 and 2.4% in 1995. Construction and business services, however, helped New Brunswick record a fifth consecutive increase in production. Government restraints reduced the pace of expansion. Truckers continued to haul more commodities, doubling their operations since 1990.*

Regional trucking

Fourteen million tonnes of truck freight (8% of the freight moved within Canada by the large for-hire carriers) originated in the Atlantic Region. Like most other regions, a very high percentage (86%) of freight by weight originating in the region remained within the region. These shipments generated approximately 68% of the \$432 million in revenues earned from domestic truck movements originating in the region.

Almost 2.7 million tonnes of *crude wood materials* were moved within the Atlantic region, accounting for 9% of the intra-regional revenues and 22% of the intra-regional tonnage. *Wood fabricated materials* was the main commodity, by weight, trucked out of the region and represented 9% of the Atlantic Region's inter-regional revenues and 17% of its inter-regional tonnage.

Quebec

The Economy

Quebec's economy grew by 1.2% in 1996. Wide-spread gains by telecommunication firms, retailers, business services, aerospace makers and real estate agents helped sustain the economy against expenditure reduction by all levels of government, and against cutbacks by manufacturers of motor vehicles, dairy products and clothing.*

Regional trucking

Thirty-five million tonnes of truck freight originated in Quebec. This was 19% of the total tonnage carried within Canada by the large Canada-based for-hire carriers. Seventy-five percent of the tonnes of truck freight originating in Quebec remained in the province. This was the lowest proportion of intra-regional tonnage recorded in the country. Intra-regional shipments however generated

* Source: *Statistics Canada Catalogue 15-203, Provincial Gross Domestic Product by Industry 1984-1996*

Après deux ans de progrès économiques exceptionnels, l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard s'est accrue de 1,6 %, se ralentissant considérablement à mesure que la construction du pont assurant un lien fixe avec le continent approchait son achèvement. Les opérations du transport par camion et par eau ont régressé par la suite.

En Nouvelle-Écosse, l'économie a continué de se développer à un rythme modéré (0,8 %). Il y a eu dans cette province une augmentation importante des ventes de machinerie et d'équipement et, dans une moindre mesure, de produits alimentaires. Le transport par camion a progressé de plus de 4 %.

L'économie au Nouveau-Brunswick a ralenti en 1996, la production ayant augmenté que de 1,5 %, ce qui constitue une baisse par rapport aux 3,0 % d'augmentation enregistrés en 1994 et aux 2,4 % d'augmentation en 1995. La construction et les services commerciaux ont aidé le Nouveau-Brunswick à enregistrer pour une cinquième année consécutive une hausse de la production. Les restrictions gouvernementales ont ralenti le rythme de développement de la province. Les camionneurs ont continué de transporter plus de marchandises, ce qui a permis de doubler leur chiffre d'affaires depuis 1990.*

Camionnage régional

Quatorze millions de tonnes (8 % des marchandises acheminées à l'intérieur du Canada par les grands transporteurs pour compte d'autrui) provenaient de la région de l'Atlantique. Comme dans la plupart des autres régions, un pourcentage très élevé (86 %) du poids des marchandises transportées par camion qui provenaient de la région est demeuré au Canada atlantique. Ces expéditions ont rapporté environ 68 % des 432 millions de dollars de recettes générées à partir des mouvements intérieurs par camion qui avaient pour origine la région même.

Près de 2,7 millions de tonnes de *matières de bois brutes* ont été acheminées à l'intérieur de la région de l'Atlantique, ce qui a représenté 9 % des recettes intrarégionales et 22 % du tonnage intrarégional. Les *demi-produits en bois* ont été, en poids, les principales marchandises transportées par camion à l'extérieur de la région et ont représenté 9 % des recettes intrarégionales de cette dernière et 17 % de son tonnage intrarégional.

Québec

L'économie

L'économie du Québec s'est accrue de 1,2 % en 1996. Les gains étendus réalisés par les entreprises de télécommunication, les détaillants, les services commerciaux, les avionneurs et les agents immobiliers ont contribué à soutenir l'économie face aux réductions de dépenses de tous les paliers de gouvernement et aux compressions des manufacturiers de véhicules motorisés et des fabricants de produits laitiers et de vêtements.*

Camionnage régional

Trente-cinq millions de tonnes de fret provenaient du Québec, ce qui représentait 19 % du tonnage total acheminé à l'intérieur du Canada par les grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au pays. Soixante-quinze pour cent du tonnage des marchandises transportées par camion provenant du Québec sont demeurées dans la province, ce qui représentait la proportion la plus faible du tonnage intrarégional enregistrée au pays.

* Source : *No 15-203 au catalogue de Statistique Canada, Produit intérieur brut provincial par industrie 1984-1996*

approximately half (49%) of the \$1.2 billion in revenues earned from domestic truck movements originating in Quebec.

By weight, *crude wood materials* was the main commodity trucked within Quebec. Delivery of these shipments generated 11% of the total intra-regional revenues and 20% of the total intra-regional tonnage. The largest group of goods moved out of Quebec was reported as *general or unclassified freight* and accounted for 23% of the inter-regional revenues and 15% of the inter-regional tonnage.

Ontario

The Economy

Production in Ontario grew 1.6% as strong growth was recorded by wholesalers, telecommunication carriers and business and financial services, while the housing market finally halted its downward trend. A major decline in output by high tech firms hindered the provincial economy. Most transportation modes, however, increased business.*

Regional trucking

Almost 67 million tonnes of truck freight originated in Ontario, generating revenues of nearly \$2.3 billion for the carriers. These shipments generated 36% of the total domestic transportation revenues and accounted for 37% of the total domestic tonnage.

Crude non-metallic minerals (except coal and petroleum) accounted for 25% of the total tonnage moved within Ontario. The largest group of goods moved out of the province was *general or unclassified freight*, which accounted for 26% of the inter-regional revenues and 25% of the inter-regional tonnage.

The Prairies

The Economy

Economic growth was very strong in the Prairie provinces. At 3.6%, Saskatchewan had the highest growth rate in Canada while both the Manitoba and Alberta economies outpaced the Canadian average growth rate of 1.7%.

Strong growth in agriculture and its spin-off effects on manufacturing and wholesale trade pushed the Manitoba economy forward. Transportation services fell following years of growth, as all types of services except air transport declined.

Following last year's slowdown, the Saskatchewan economy resumed its notable growth of 1993 and 1994. Ushered by a strong performance in agriculture and sustained strength in the oilpatch, aggregate output jumped 3.6% in 1996.

Les expéditions intrarégionales ont cependant rapporté environ la moitié (49 %) des recettes de 1,2 milliard de dollars générées à partir des mouvements intérieurs par camion dont l'origine était le Québec.

En poids, les *matières de bois brutes* ont été les principales marchandises transportées au Québec. La livraison de ces expéditions a généré 11 % des recettes intrarégionales totales et 20 % du tonnage intrarégional total. On a signalé que le groupe le plus important de marchandises transportées hors du Québec avait été le *fret ordinaire ou non classé* et qu'il a représenté 23 % des recettes intrarégionales et 15 % du tonnage intrarégional.

Ontario

L'économie

La production en Ontario a augmenté de 1,6 %, les grossistes, les entreprises de télécommunication et les services commerciaux et financiers ayant enregistré une forte croissance, tandis que le marché du logement a finalement mis un frein à sa tendance à la baisse. Une diminution importante de la production des entreprises de haute technologie a fait obstacle au développement de l'économie provinciale. La plupart des modes de transport ont vu leur chiffre d'affaires s'accroître.*

Camionnage régional

Près de 67 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de l'Ontario, ce qui a permis aux transporteurs de réaliser des recettes de près de 2,3 milliards de dollars. Ces expéditions ont rapporté 36 % des recettes totales au titre du transport intérieur et ont représenté 37 % du tonnage intérieur total.

Les minéraux bruts non métalliques (à l'exception de la houille et du pétrole) ont représenté 25 % du tonnage total transporté en Ontario. Le groupe le plus important de marchandises transportées hors de la province a été le *fret ordinaire ou non classé*, qui a représenté 26 % des recettes interrégionales et 25 % du tonnage interrégional.

Les Prairies

L'économie

C'est l'économie de la Saskatchewan qui s'est le mieux comportée au pays, avec une augmentation de 3,6 %, tandis que le Manitoba et l'Alberta distançaient le taux moyen de croissance au Canada de 1,7 %.

La forte croissance du secteur agricole et ses retombées sur la fabrication et le commerce de gros ont été les principaux moteurs de l'économie manitobaine. Les services de transport ont connu une baisse après des années de croissance de tous les types de services, sauf les services de transport aérien, ayant montré une diminution.

Après le ralentissement de l'année précédente, l'économie de la Saskatchewan a renoué avec sa croissance remarquable des années 1993 et 1994. La production globale, sous l'impulsion d'une solide performance en agriculture et d'une production soutenue des champs de pétrole, a fait en 1996 un saut de 3,6 %.

In Alberta, production grew 2.9% in 1996. The oilpatch again fuelled the economy, as exploration, extraction and transportation all advanced.*

Regional trucking

While almost 44 million tonnes of truck freight (24% of the total domestic tonnage) originated in the Prairies, 38 million tonnes remained in the region.

Petroleum and coal products was the main commodity transported within and out of the Prairies. This commodity accounted for 17% of both the intra-regional tonnage and the inter-regional tonnage.

British Columbia and the Territories

The Economy

As in 1995, the British Columbia economy rose 1.0% in 1996. Rises in financial services and high tech firms were largely dwarfed by cutbacks in non-residential construction, and in forestry and its downstream products.

Operations at the Faro mine, the territory's biggest private sector employer, boosted the Yukon economy in 1996. Economy-wide production rose almost 8%

The pace of the Northwest Territories slowed down in 1996 when the economy grew by only 0.6%, down from 3.4% in 1994 and 2.2% in 1995. The start of the construction of a diamond minesite in September 1996 provided much impetus to the economy while government restraint programs and gold mining cutbacks, reinforced by the closure of the Norman Wells refinery, had a negative effect.*

Regional trucking

Shipments originating in the Pacific region (British Columbia, Yukon Territory and Northwest Territories) accounted for 12% of both the domestic revenues and tonnage in 1996. Almost 22 million tonnes of truck freight originated in the Pacific region, generating revenues of \$782 million. Eighty-seven percent of this freight was delivered to destinations within the region.

Crude wood materials was the main commodity trucked within the region. It accounted for 38% of the intra-regional tonnage and 22% of the intra-regional revenues. Twenty percent of the inter-regional tonnage consisted of shipments of *wood fabricated materials*. Hauling this commodity generated 9% of the inter-regional revenues.

* Source: Statistics Canada Catalogue 15-203, *Provincial Gross Domestic Product by Industry 1984-1996*

En Alberta, la production a augmenté de 2,9 %. Les champs de pétrole ont encore une fois alimenté l'économie, la recherche, l'extraction et le transport du pétrole ayant tous progressé.*

Camionnage régional

Alors que près de 44 millions de tonnes de marchandises acheminées par camion (24 % du tonnage intérieur total) provenaient des Prairies, 38 millions de tonnes de marchandises restaient dans la région.

Les produits du pétrole et du charbon ont été les principales marchandises transportées à l'intérieur et à l'extérieur des Prairies. Ces produits ont représenté 17 % du tonnage intrarégional et du tonnage interrégional.

Colombie-Britannique et les Territoires

L'économie

La production en Colombie-Britannique a augmenté de 1,0 % en 1996 par rapport à 1995. Les augmentations dans les services financiers et les entreprises de haute technologie ont été en grande partie éclipsées par les réductions dans la construction non résidentielle et dans l'exploitation forestière et ses produits en aval.

Les opérations à la mine Faro, le plus gros employeur privé au Yukon, ont donné en 1996 un coup de fouet à l'économie de ce territoire. La production économique au Yukon a augmenté au total de près de 8 %.

Le rythme du développement dans les Territoires du Nord-Ouest a ralenti en 1996, la croissance économique n'ayant augmenté que de 0,6 %, une baisse par rapport aux 3,4 % d'augmentation enregistrés en 1994 et aux 2,2 % d'augmentation observés en 1995. Le début de la construction de la mine de diamants en septembre 1996 a donné à l'économie une grande partie de son élan en revanche, les restrictions gouvernementales et les réductions dans l'exploitation aurifère renforcées par la fermeture de la raffinerie de Norman Wells ont eu des conséquences négatives.*

Camionnage régional

Les expéditions en provenance de la région du Pacifique (Colombie-Britannique, Yukon et les Territoires du Nord-Ouest) ont représenté 12 % des recettes et du tonnage intérieurs en 1996. Près de 22 millions de tonnes de marchandises transportées par camion provenaient de la région du Pacifique, ce qui a rapporté des recettes de 782 millions de dollars. Quarante-sept pour cent des marchandises qui provenaient de cette région ont été acheminées à des destinations situées à l'intérieur de la région.

Les matières de bois brutes ont été les principales marchandises transportées par camion à l'intérieur de la région. Elles ont représenté 38 % du tonnage intrarégional et 22 % des recettes intrarégionales. Vingt pour cent du tonnage interrégional se composaient d'expéditions de *demi-produits en bois*. Le transport de ces marchandises a rapporté 9 % des recettes interrégionales.

* Source : No 15-203 au catalogue de Statistique Canada, *Produit intérieur brut provincial par industrie 1984-1996*

Table 3.2
Domestic For-hire Trucking, 1996: Intra-regional Traffic

| | 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 – Ontario | 1,223 | 33 | 56.4 | 37 | 10 209 | 29 | 8.4 | 40 |
| Man., Sask, Alta. – Man., Sask. et Alb. | 1,055 | 28 | 38.1 | 25 | 11 681 | 33 | 4.8 | 22 |
| Quebec – Québec | 615 | 17 | 26.4 | 17 | 5 866 | 17 | 3.2 | 15 |
| British Columbia, Territories – Colombie-Britannique et les Territoires | 516 | 14 | 19.0 | 13 | 4 923 | 14 | 2.6 | 12 |
| Atlantic Provinces – Provinces de l'Atlantique | 295 | 8 | 12.2 | 8 | 2 693 | 8 | 2.3 | 11 |
| Total, Intra-regional – Intra-régional | 3,704 | 100 | 152.1 | 100 | 35 372 | 100 | 21.4 | 100 |

Tableau 3.2
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 : Volume de transport intra-régional

Table 3.3
Domestic For-hire Trucking, 1996: Inter-regional Traffic

| | 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 | 355 | 14 | 7.0 | 24 | 4 385 | 12 | 1.7 | 21 |
| Ontario to Man., Sask., Alta. – de l'Ontario aux Man., Sask., Alb. | 351 | 14 | 1.9 | 6 | 5 152 | 14 | 0.7 | 9 |
| Man., Sask., Alta. to B.C. and the Territories – de Man., Sask., Alb. aux C.-B. et Territoires | 327 | 13 | 3.9 | 13 | 4 083 | 11 | 0.9 | 11 |
| Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario | 325 | 13 | 6.8 | 23 | 4 324 | 12 | 1.5 | 19 |
| Ontario to B.C. and the Territories – de l'Ontario aux C.-B. et Territoires | 188 | 7 | 0.6 | 2 | 2 542 | 7 | 0.4 | 5 |
| Other Inter-regional Movements – Autres mouvements inter-régionaux | 1,034 | 40 | 9.6 | 32 | 15 615 | 43 | 2.9 | 36 |
| Total, Inter-regional – Inter-régional | 2,580 | 100 | 29.7 | 100 | 36 101 | 100 | 8.0 | 100 |

Tableau 3.3
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 : Volume de transport inter-régional

Table 3.4

Domestic For-hire Trucking, 1996: 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 | 294,979 | 50,338 | 69,395 |
| C.V. ¹ | | a | b | b |
| Tonnes | '000 | 12 172 | 1 092 | 879 |
| C.V. ¹ | | b | b | b |
| Tonne-kilometres | '000 | 2 692 681 | 822 332 | 1 440 263 |
| C.V. ¹ | | b | b | b |
| Number of shipments | '000 | 2,337.7 | 137.0 | 163.3 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 1,485.98 | 2,451.84 | 3,502.14 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 6.51 | 3.31 | 2.08 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 126.19 | 367.52 | 424.95 |
| Weight per shipment ² | kg | 5 207 | 7 971 | 5 384 |
| Distance per shipment ² | km | 321 | 950 | 1 724 |
| Quebec | | | | |
| Revenues | \$'000 | 131,553 | 614,693 | 324,876 |
| C.V. ¹ | | a | a | a |
| Tonnes | '000 | 1 428 | 26 426 | 6 834 |
| C.V. ¹ | | b | a | a |
| Tonne-kilometres | '000 | 1 426 414 | 5 866 363 | 4 323 910 |
| C.V. ¹ | | b | a | a |
| Number of shipments | '000 | 499.8 | 3,236.0 | 1,494.2 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 1,794.21 | 487.29 | 784.65 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 1.72 | 3.43 | 1.65 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 263.19 | 189.96 | 217.43 |
| Weight per shipment ² | kg | 2 857 | 8 166 | 4 574 |
| Distance per shipment ² | km | 1 160 | 266 | 591 |
| Ontario | | | | |
| Revenues | \$'000 | 169,115 | 355,065 | 1,223,225 |
| C.V. ¹ | | a | a | a |
| Tonnes | '000 | 1 063 | 6 995 | 56 399 |
| C.V. ¹ | | b | b | b |
| Tonne-kilometres | '000 | 1 959 171 | 4 385 275 | 10 209 355 |
| C.V. ¹ | | b | b | a |
| Number of shipments | '000 | 740.7 | 1,686.2 | 8,444.1 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 2,334.97 | 732.53 | 601.85 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 1.31 | 1.21 | 6.62 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 228.33 | 210.57 | 144.86 |
| Weight per shipment ² | kg | 1 435 | 4 148 | 6 679 |
| Distance per shipment ² | km | 1 860 | 652 | 220 |

See footnote(s) at end of table.

Tableau 3.4

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996: 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 Territoires | | | Origine |
| | | | | Provinces de l'Atlantique |
| 11,359 | 6,147 | 432,217 | \$'000 | Recettes |
| d | c | a | | C.V. ¹ |
| ... | ... | 14 193 | '000 | Tonnes |
| e | e | b | | C.V. ¹ |
| ... | ... | 5 192 807 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| e | e | a | | C.V. ¹ |
| 19.7 | 15.6 | 2,673.2 | '000 | Nombre d'expéditions |
| ... | ... | 1,669.60 | \$ | Recettes par tonne ² |
| ... | ... | 5.99 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 577.11 | 395.31 | 161.69 | \$ | Recettes par expédition ² |
| ... | ... | 5 310 | kg | Poids par expédition ² |
| 4 357 | 5 677 | 500 | km | Distance par expédition ² |
| | | | | Québec |
| 81,095 | 43,386 | 1,195,602 | \$'000 | Recettes |
| b | c | a | | C.V. ¹ |
| 346 | 110 | 35 145 | '000 | Tonnes |
| b | c | a | | C.V. ¹ |
| 1 067 916 | 507 205 | 13 191 804 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| b | c | a | | C.V. ¹ |
| 174.9 | 99.8 | 5,504.7 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 1,000.14 | 1,075.50 | 713.63 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 0.31 | 0.24 | 2.64 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 463.73 | 434.57 | 217.20 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 1 981 | 1 099 | 6 385 | kg | Poids par expédition ² |
| 3 255 | 4 606 | 608 | km | Distance par expédition ² |
| | | | | Ontario |
| 350,806 | 187,852 | 2,286,063 | \$'000 | Recettes |
| b | c | a | | C.V. ¹ |
| 1 858 | 575 | 66 890 | '000 | Tonnes |
| b | c | a | | C.V. ¹ |
| 5 151 589 | 2 541 691 | 24 247 066 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| b | c | a | | C.V. ¹ |
| 726.2 | 364.4 | 11,961.6 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 852.43 | 1,411.48 | 767.46 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 0.30 | 0.32 | 4.96 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 483.08 | 515.54 | 191.12 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 2 559 | 1 579 | 5 592 | kg | Poids par expédition ² |
| 2 916 | 4 424 | 674 | km | Distance par expédition ² |

Voir note(s) à la fin du tableau.

Table 3.4

Domestic For-hire Trucking, 1996: 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 | 11,380 | 43,948 | 150,033 |
| C.V. ¹ | | c | b | b |
| Tonnes | '000 | 25 | 292 | 1 396 |
| C.V. ¹ | | c | b | b |
| Tonne-kilometres | '000 | 113 624 | 902 334 | 2 772 564 |
| C.V. ¹ | | c | b | b |
| Number of shipments | '000 | 15.0 | 62.5 | 338.8 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 1,250.41 | 907.00 | 694.79 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 0.29 | 0.31 | 0.62 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 759.22 | 703.71 | 442.87 |
| Weight per shipment ² | kg | 1 687 | 4 668 | 4 122 |
| Distance per shipment ² | km | 4 427 | 3 065 | 1 817 |
| British Columbia and Territories | | | | |
| Revenues | \$'000 | 4,450 | 20,772 | 62,790 |
| C.V. ¹ | | c | c | b |
| Tonnes | '000 | ... | 83 | 275 |
| C.V. ¹ | | e | c | b |
| Tonne-kilometres | '000 | ... | 384 483 | 1 192 920 |
| C.V. ¹ | | e | c | b |
| Number of shipments | '000 | 5.1 | 29.0 | 93.3 |
| Revenues per tonne ² | \$ | ... | 831.62 | 1,071.02 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | ... | 0.18 | 0.25 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 870.00 | 715.43 | 673.06 |
| Weight per shipment ² | kg | ... | 2 864 | 2 943 |
| Distance per shipment ² | km | 5 786 | 4 639 | 4 342 |
| Canada | | | | |
| Revenues | \$'000 | 611,477 | 1,084,815 | 1,830,320 |
| C.V. ¹ | | a | a | a |
| Tonnes | '000 | 14 695 | 34 888 | 65 783 |
| C.V. ¹ | | b | a | a |
| Tonne-kilometres | '000 | 6 234 126 | 12 360 784 | 19 939 001 |
| C.V. ¹ | | a | a | a |
| Number of shipments | '000 | 3,598.3 | 5,150.6 | 10,533.7 |
| Revenues per tonne ² | \$ | 1,702.50 | 626.84 | 679.89 |
| Revenues per tonne-km ² | \$ | 4.74 | 2.65 | 5.60 |
| Revenues per shipment ² | \$ | 169.94 | 210.62 | 173.76 |
| Weight per shipment ² | kg | 4 084 | 6 773 | 6 245 |
| Distance per shipment ² | km | 779 | 469 | 383 |

¹ Coefficient of variation, see Chapter 6.

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 (e.g. revenues per tonne) are shipment level averages. That is, each represents, for the domain of interest, an estimate of the average of the individual shipment ratios. These estimates may differ considerably from an industry level ratio, calculated by dividing an estimate for one total (e.g. total revenues for the domain of interest) by an estimate for another total (e.g. total tonnes for the domain of interest).

For example:

Average revenue per tonne =

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

Tableau 3.4

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996: 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 | | | | |
| 1,055,385 | 327,127 | 1,587,873 | \$'000 | Recettes |
| a | a | a | | C.V. ¹ |
| 38 109 | 3 882 | 43 705 | '000 | Tonnes |
| a | a | a | | C.V. ¹ |
| 11 681 206 | 4 083 444 | 19 553 161 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| a | a | a | | C.V. ¹ |
| 4,799.3 | 853.1 | 6,068.6 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 445.51 | 646.26 | 494.39 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 1.83 | 0.68 | 1.58 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 219.91 | 383.45 | 261.65 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 7 941 | 4 550 | 7 202 | kg | Poids par expédition ² |
| 390 | 1 140 | 612 | km | Distance par expédition ² |
| Colombie-Britannique et les territoires | | | | |
| 178,705 | 515,693 | 782,410 | \$'000 | Recettes |
| a | a | a | | C.V. ¹ |
| 2 544 | 19 021 | 21 930 | '000 | Tonnes |
| a | b | b | | C.V. ¹ |
| 2 745 622 | 4 922 537 | 9 287 806 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| a | b | a | | C.V. ¹ |
| 518.7 | 2,555.0 | 3,201.1 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 543.55 | 738.69 | 718.72 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 0.46 | 6.73 | 5.45 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 344.54 | 201.84 | 244.42 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 4 905 | 7 445 | 6 851 | kg | Poids par expédition ² |
| 1 286 | 315 | 638 | km | Distance par expédition ² |
| Canada | | | | |
| 1,677,350 | 1,080,205 | 6,284,166 | \$'000 | Recettes |
| a | a | a | | C.V. ¹ |
| 42 892 | 23 604 | 181 863 | '000 | Tonnes |
| a | b | a | | C.V. ¹ |
| 20 790 126 | 12 148 615 | 71 472 641 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| a | a | a | | C.V. ¹ |
| 6,238.7 | 3,887.9 | 29,409.1 | '000 | Nombre d'expéditions |
| 522.55 | 796.32 | 777.73 | \$ | Recettes par tonne ² |
| 1.49 | 4.61 | 3.97 | \$ | Recettes par tonne-km ² |
| 268.86 | 277.84 | 213.68 | \$ | Recettes par expédition ² |
| 6 875 | 6 071 | 6 184 | kg | Poids par expédition ² |
| 851 | 1 013 | 629 | km | Distance par expédition ² |

¹ Coefficient de variation, voir chapitre 6.

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).

Exemple:

Recettes moyennes par tonne =

estimations des recettes par tonne

estimation du nombre de livraisons

Table 3.5

Domestic For-hire Trucking, 1996: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.5

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes

| Origin – Origine | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|------------------------------------|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
| | Recettes | Classement | | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | '000 | |
| Toronto | 1,071,207 | 1 | 21 499 | 1 | 10 124 468 | 1 | 6,880 | 1 |
| Montréal | 530,142 | 2 | 10 239 | 2 | 4 967 668 | 2 | 3,307 | 2 |
| Edmonton | 380,006 | 3 | 8 635 | 3 | 4 373 743 | 3 | 1,666 | 4 |
| Vancouver | 372,230 | 4 | 5 946 | 5 | 3 927 869 | 4 | 2,129 | 3 |
| Calgary | 243,122 | 5 | 4 690 | 6 | 3 015 146 | 5 | 1,116 | 6 |
| Winnipeg | 225,635 | 6 | 3 059 | 8 | 2 277 807 | 6 | 1,185 | 5 |
| Hamilton | 139,623 | 7 | 6 678 | 4 | 1 973 420 | 7 | 588 | 8 |
| Québec | 89,074 | 8 | 3 241 | 7 | 1 096 195 | 9 | 356 | 12 |
| Regina | 85,523 | 9 | 2 878 | 9 | 1 462 642 | 8 | 352 | 13 |
| Windsor | 70,643 | 10 | 1 428 | 13 | 646 440 | 12 | 326 | 14 |
| Saskatoon | 70,001 | 11 | 1 713 | 11 | 775 805 | 10 | 358 | 11 |
| Kitchener | 69,142 | 12 | 1 233 | 14 | 456 708 | 14 | 491 | 9 |
| Halifax | 67,242 | 13 | 2 008 | 10 | 654 823 | 11 | 690 | 7 |
| St.Catherines-Niagara | 46,867 | 14 | 1 553 | 12 | 514 778 | 13 | 127 | 19 |
| London | 43,666 | 15 | 1 179 | 15 | 329 892 | 17 | 377 | 10 |
| Oshawa | 38,469 | 16 | 779 | 18 | 241 943 | 20 | 254 | 15 |
| Ottawa-Hull | 37,640 | 17 | 621 | 21 | 249 875 | 18 | 200 | 17 |
| Sudbury | 29,654 | 18 | 960 | 17 | 349 513 | 16 | 87 | 20 |
| Saint John | 23,517 | 19 | 694 | 20 | 237 294 | 21 | 237 | 16 |
| Thunder Bay | 23,225 | 20 | 729 | 19 | 403 731 | 15 | 72 | 21 |
| Trois-Rivières | 20,197 | 21 | ... | 16 | 212 147 | 22 | 71 | 22 |
| Chicoutimi-Jonquière | 15,797 | 22 | 353 | 22 | 248 069 | 19 | 36 | 23 |
| St.John's | 14,659 | 23 | 183 | 23 | 126 630 | 23 | 142 | 18 |
| Victoria | 9,572 | 24 | 86 | 24 | 44 514 | 24 | 31 | 24 |
| Total | 3,716,851 | | 81 398 | | 38 711 122 | | 21,080 | |
| Grand Total – Total Général | 6,284,166 | | 181 863 | | 71 472 641 | | 29,409 | |

Table 3.6

Domestic For-hire Trucking, 1996: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements, Selected Estimates Based on Revenues

Tableau 3.6

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 : Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes

| Destination | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Shipments | Rank |
|------------------------------------|------------------|------------|----------------|------------|-------------------|------------|---------------|------------|
| | Recettes | Classement | | Classement | Tonne-kilomètres | Classement | Expéditions | Classement |
| | \$'000 | | | '000 | '000 | | '000 | |
| Toronto | 616,958 | 1 | 27 069 | 1 | 7 474 569 | 1 | 3,741 | 1 |
| Vancouver | 415,802 | 2 | 6 726 | 3 | 5 799 168 | 2 | 1,310 | 3 |
| Montréal | 401,070 | 3 | 10 837 | 2 | 5 149 665 | 3 | 1,890 | 2 |
| Calgary | 253,997 | 4 | 3 590 | 6 | 3 676 331 | 4 | 752 | 5 |
| Edmonton | 252,673 | 5 | 4 802 | 4 | 3 659 644 | 5 | 818 | 4 |
| Winnipeg | 201,769 | 6 | 2 651 | 7 | 3 338 709 | 6 | 518 | 9 |
| Ottawa-Hull | 104,533 | 7 | 2 118 | 10 | 833 744 | 11 | 720 | 6 |
| Halifax | 99,722 | 8 | 1 471 | 16 | 1 082 067 | 8 | 503 | 10 |
| Québec | 92,700 | 9 | 2 596 | 8 | 1 016 867 | 10 | 522 | 8 |
| Hamilton | 92,042 | 10 | 4 589 | 5 | 1 102 229 | 7 | 539 | 7 |
| Saskatoon | 79,560 | 11 | 1 609 | 15 | 1 018 383 | 9 | 316 | 14 |
| Thunder Bay | 61,029 | 12 | 1 002 | 20 | 781 913 | 12 | 182 | 21 |
| Kitchener | 60,740 | 13 | 1 755 | 12 | 536 683 | 18 | 422 | 11 |
| Regina | 60,724 | 14 | 946 | 21 | 776 941 | 13 | 256 | 17 |
| Windsor | 58,941 | 15 | 1 878 | 11 | 700 289 | 14 | 334 | 13 |
| St. John's | 54,712 | 16 | 320 | 24 | 550 456 | 17 | 152 | 23 |
| London | 51,817 | 17 | 1 715 | 14 | 450 399 | 20 | 398 | 12 |
| Victoria | 50,686 | 18 | 512 | 23 | 242 451 | 24 | 222 | 19 |
| Saint John | 49,493 | 19 | 2 312 | 9 | 613 155 | 15 | 297 | 15 |
| St. Catherines-Niagara | 47,405 | 20 | 1 716 | 13 | 607 733 | 16 | 280 | 16 |
| Sudbury | 44,246 | 21 | 1 369 | 18 | 451 689 | 19 | 221 | 20 |
| Oshawa | 37,259 | 22 | 1 408 | 17 | 319 928 | 21 | 224 | 18 |
| Trois-Rivières | 29,255 | 23 | 1 254 | 19 | 300 743 | 22 | 153 | 22 |
| Chicoutimi-Jonquière | 26,963 | 24 | 692 | 22 | 249 604 | 23 | 147 | 24 |
| Total | 3,244,098 | | 84 938 | | 40 733 359 | | 14,916 | |
| Grand Total – Total Général | 6,284,166 | | 181 863 | | 71 472 641 | | 29,409 | |

Table 3.7
Domestic For-hire Trucking, 1996: Major Commodity
Movements by Region Based on Tonnage

Tableau 3.7
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 :
Principaux mouvements de marchandises par région,
selon les tonnes transportées

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|---|------------------------------------|--|------------------|---------------|
| Origine | | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | \$'000 | '000 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Intra-regional – Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 26,630 | 2 674 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 23,325 | ... |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 30,704 | 848 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 10,428 | 797 |
| | | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 9,631 | 723 |
| | | Total | 294,979 | 12 172 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Inter-regional – Inter-régional | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 11,989 | 346 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 15,620 | 226 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 2,867 | 176 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 18,196 | 174 |
| | | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 12,890 | 169 |
| | | Total | 137,239 | 2 022 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | | Total | 432,217 | 14 193 |
| Quebec – Québec | Intra-regional – Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 70,346 | 5 179 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 30,118 | 2 491 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf la houille et le pétrole) | 21,499 | 2 201 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 36,839 | 1 728 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 90,879 | 1 555 |
| | | Total | 614,693 | 26 426 |
| Quebec – Québec | Inter-regional – Inter-régional | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 134,028 | 1 344 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 26,219 | 742 |
| | | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 23,912 | 628 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 39,759 | 501 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 24,731 | 498 |
| | | Total | 580,909 | 8 718 |
| Quebec – Québec | | Total | 1,195,602 | 35 145 |
| Ontario | Intra-regional – Intra-régional | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf la houille et le pétrole) | 71,706 | 13 831 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 88,117 | 7 043 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 63,964 | 5 918 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 60,935 | 3 080 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 149,480 | 2 738 |
| | | Total | 1,223,225 | 56 399 |

Table 3.7
Domestic For-hire Trucking, 1996: Major Commodity
Movements by Region Based on Tonnage –
Concluded

Tableau 3.7
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 :
Principaux mouvements de marchandises par région,
selon les tonnes transportées – fin

| Origin | Destination | Commodity | Revenues | Tonnage |
|--|------------------------------------|--|------------------|----------------|
| Origine | | Produit | Recettes | Tonnes |
| | | | \$'000 | '000 |
| Ontario | Inter-regional – Inter-régional | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 278,427 | 2 595 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 108,251 | 1 093 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 51,817 | 954 |
| | | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 43,955 | 392 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 21,619 | 361 |
| | | Total | 1,062,838 | 10 491 |
| Ontario | | Total | 2,286,063 | 66 890 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Intra-regional – Intra-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 103,244 | 6 302 |
| | | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 46,916 | 3 488 |
| | | 26 Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes | 33,173 | 3 177 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 108,080 | 2 486 |
| | | 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf la houille et le pétrole) | 37,270 | 2 391 |
| | | Total | 1,055,385 | 38 109 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | Inter-regional – Inter-régional | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 38,009 | 962 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 89,724 | 793 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 49,191 | 483 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 20,966 | 295 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 16,303 | 259 |
| | | Total | 532,489 | 5 595 |
| Man., Sask. and Alta – Man., Sask. et Alb. | | Total | 1,587,874 | 43 705 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Intra-regional – Intra-régional | 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 111,152 | 7 316 |
| | | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 51,666 | 2 892 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 28,968 | 1 422 |
| | | 25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, de concentrés et de déchets | ... | 962 |
| | | 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 23,035 | 921 |
| Total | 515,693 | 19 021 | | |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Inter-regional – Inter-régional | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 25,164 | 577 |
| | | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 45,151 | 403 |
| | | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 28,679 | 241 |
| | | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 8,587 | 151 |
| | | 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 2,816 | 99 |
| Total | 266,717 | 2 909 | | |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | | Total | 782,410 | 21 930 |
| Canada | | Total | 6,284,166 | 181 863 |

Table 3.8
For-hire Trucking, 1996: Distribution of Domestic
Truck Traffic by Commodity Section

Tableau 3.8
Camionnage pour compte d'autrui, 1996 : Ventilation du
volume de camionnage intérieur par section de produits

| Commodity – Produit | Percentage of traffic | | | |
|--|-----------------------|-------------------|------------------|------------|
| | Proportion du trafic | | | |
| | Revenues | Tonnes | Tonne-kilometres | Shipments |
| Recettes | | Tonnes-kilomètres | Expéditions | |
| | | | % | |
| Live animals – Animaux vivants | 1 | 1 | 1 | -- |
| Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires aliments pour animaux, boissons et tabacs | 18 | 14 | 19 | 16 |
| Crude materials, inedible – Matières brutes non comestibles | 11 | 30 | 16 | 7 |
| Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles | 30 | 39 | 37 | 20 |
| End products, inedible – Produits finals non comestibles | 25 | 9 | 13 | 35 |
| General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé | 15 | 7 | 14 | 21 |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 |

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 : Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits

| Commodity – Produit | | Revenues | Rank | Tonnes | | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Ship-ments | Rank |
|---------------------|---|----------|-------------|--------|-------------|-----------|------------------|--------------|-------------|------|
| | | Recettes | Classe-ment | | Classe-ment | | Classe-ment | Expédi-tions | Classe-ment | |
| | | \$'000 | | '000 | | | '000 | | '000 | |
| 001 | Cattle – Bovins | 27,939 | 50 | 622 | 47 | 351 633 | 39 | 57 | 88 | |
| 011 | Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée | 86,090 | 17 | 1 131 | 30 | 1 017 905 | 15 | 588 | 7 | |
| 012 | Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée | 22,404 | 56 | 312 | 74 | 135 136 | 83 | 167 | 39 | |
| 051 | Dairy products – Produits laitiers | 103,429 | 12 | 3 505 | 14 | 921 089 | 20 | 335 | 15 | |
| 061 | Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus | 44,015 | 31 | 2 807 | 19 | 738 352 | 25 | 92 | 68 | |
| 062 | Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus | 19,592 | 62 | 671 | 44 | 259 423 | 53 | 40 | 111 | |
| 091 | Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés | 40,235 | 33 | ... | 23 | 632 109 | 26 | 111 | 59 | |
| 101 | Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops | ... | 49 | 1 066 | 31 | ... | 36 | 46 | 99 | |
| 104 | Sugar preparations (including confectionery) – Prép. à base de sucre (y compris les confiseries) | 21,029 | 58 | 261 | 83 | 206 262 | 63 | 176 | 38 | |
| 146 | Other food preparations – Autres préparations alimentaires | 470,908 | 2 | 7 514 | 6 | 5 571 869 | 2 | 1,930 | 2 | |
| 159 | Complete feed – Aliments complets | 16,371 | 76 | 593 | 50 | 228 026 | 59 | 60 | 81 | |
| 171 | Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées | 34,977 | 37 | 1 253 | 29 | 630 251 | 27 | 80 | 75 | |
| 172 | Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées | 33,830 | 42 | 971 | 37 | 429 816 | 34 | 148 | 47 | |
| 173 | Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées | 32,825 | 43 | 759 | 42 | 318 993 | 44 | 142 | 49 | |
| 231 | Logs and bolts – Billes et billots | 81,031 | 19 | 7 408 | 7 | 1 600 284 | 8 | 214 | 32 | |
| 238 | Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte | 223,333 | 3 | 13 101 | 2 | 3 157 965 | 4 | 526 | 8 | |
| 239 | Other crude wood materials – Autres matières de bois brutes | 7,552 | 128 | 770 | 41 | 126 601 | 91 | 27 | 134 | |
| 253 | Copper in ores, concentrates, matte and scrap – Cuivre, minerais, concentrés, mattes et déchets | 12,826 | 85 | 896 | 39 | ... | 65 | 26 | 139 | |
| 259 | Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets | 17,591 | 71 | ... | 26 | 350 934 | 40 | 55 | 89 | |
| 261 | Coal – Houille | 2,789 | 194 | 630 | 46 | 45 045 | 147 | 18 | 160 | |
| 262 | Crude mineral oils – Huiles minérales brutes | 34,513 | 39 | 3 264 | 17 | 367 127 | 37 | 122 | 55 | |
| 276 | Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute | 77,753 | 23 | 14 213 | 1 | 1 325 452 | 11 | 416 | 10 | |
| 278 | Water and ice – Eau et glace | 13,549 | 78 | 1 058 | 32 | 127 558 | 88 | 50 | 94 | |
| 279 | Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts | 63,176 | 26 | 4 215 | 12 | 1 290 717 | 12 | 136 | 50 | |
| 291 | Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts | 75,446 | 24 | 4 584 | 10 | 1 052 078 | 14 | 195 | 35 | |
| 331 | Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage | 151,085 | 5 | 6 649 | 9 | 3 396 442 | 3 | 249 | 26 | |
| 339 | Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois | 32,665 | 44 | 977 | 35 | 514 801 | 28 | 61 | 80 | |
| 351 | Paper for printing – Papier d'impression | 104,722 | 10 | 3 455 | 15 | 1 937 324 | 7 | 301 | 17 | |
| 357 | Building paper and board – Papier et panneaux de construction | 19,106 | 64 | 924 | 38 | 320 758 | 43 | 45 | 100 | |
| 371 | Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entier. ou en partie coton | 39,696 | 34 | 296 | 77 | 259 713 | 52 | 292 | 18 | |
| 402 | Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & peroxydes métalliques | 31,000 | 45 | 1 024 | 33 | 330 484 | 42 | 52 | 91 | |

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – Continued

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 : Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – suite

| Commodity – Produit | Revenues | Rank | Tonnes | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Ship-ments | Rank |
|--|----------|-------------|--------|-------------|------------------|-------------|--------------|-------------|
| | Recettes | Classe-ment | | Classe-ment | Tonne-kilomètres | Classe-ment | Expédi-tions | Classe-ment |
| | \$'000 | | | | '000 | | '000 | |
| 404 Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques | 28,109 | 48 | 986 | 34 | 334 425 | 41 | 58 | 86 |
| 416 Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & matières fertilisantes | 52,875 | 27 | 3 015 | 18 | 950 759 | 17 | 96 | 65 |
| 419 Other insecticides (exc. agricult.) & rodenticides – Autres insecticides (sauf agricoles) & rodenticides | 5,204 | 143 | 610 | 49 | 64 110 | 129 | 17 | 165 |
| 425 Plastics basic shapes and forms – Profils et formes de base en matière plastique | 34,895 | 38 | 657 | 45 | 252 669 | 54 | 154 | 45 |
| 428 Paints and related paint products – Peintures et produits connexes | 29,830 | 47 | 372 | 68 | 234 061 | 57 | 229 | 30 |
| 429 Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles | 87,450 | 16 | 1 647 | 24 | 936 507 | 18 | 400 | 11 |
| 431 Gasoline – Essence | 79,620 | 21 | 6 722 | 8 | 1 384 355 | 9 | 234 | 29 |
| 432 Fuel oil – Mazout | 114,849 | 9 | 7 897 | 5 | 1 999 059 | 6 | 262 | 24 |
| 436 Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible | 35,227 | 36 | 1 302 | 27 | 446 144 | 32 | 51 | 92 |
| 439 Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chimiques) | 64,127 | 25 | 3 362 | 16 | 854 917 | 22 | 150 | 46 |
| 443 Castings & forgings, iron & steel (exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages, de fer & d'acier (sauf tuyaux & raccords) | 17,913 | 70 | ... | 48 | ... | 47 | 60 | 82 |
| 445 Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, en acier | 144,329 | 7 | 8 101 | 4 | 2 688 880 | 5 | 345 | 14 |
| 448 Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier | 80,424 | 20 | 2 235 | 20 | 904 929 | 21 | 225 | 31 |
| 449 Wire and wire rope, steel – Fils et câbles métalliques, en acier | 20,488 | 59 | 406 | 64 | ... | 45 | 99 | 63 |
| 451 Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium | 20,039 | 61 | 474 | 58 | 437 988 | 33 | 42 | 101 |
| 461 Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture | 27,278 | 52 | 358 | 69 | 284 008 | 49 | 145 | 48 |
| 465 Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base | 46,408 | 29 | 491 | 56 | 262 465 | 51 | 394 | 12 |
| 469 Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal | 30,769 | 46 | 583 | 51 | 448 256 | 31 | 112 | 58 |
| 473 Glass basic products – Produits de base en verre | 40,586 | 32 | 831 | 40 | 481 640 | 30 | 135 | 51 |
| 475 Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton | 99,244 | 14 | 4 449 | 11 | 1 106 162 | 13 | 166 | 41 |
| 479 Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base | 103,781 | 11 | 3 594 | 13 | 1 354 751 | 10 | 312 | 16 |
| 494 Tiling, flooring & wall covering (exc. wood, metal ceramic, etc.) – Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois, métal, céram.etc) | 22,828 | 55 | 266 | 82 | 168 415 | 72 | 262 | 23 |
| 509 Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction | 49,382 | 28 | 377 | 67 | 396 342 | 35 | 246 | 27 |
| 521 Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Machine à forer, creuser, utiliser dans mines pour pétrole et gaz | 118,005 | 8 | 1 286 | 28 | 481 823 | 29 | 179 | 37 |
| 581 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis | 79,383 | 22 | 975 | 36 | 313 365 | 46 | 699 | 6 |

Table 3.9

Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected Estimates for the Movements of Goods by Commodity Groups – Concluded

Tableau 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 : Certaines estimations se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits – fin

| Commodity – Produit | Revenues | Rank | | Rank | Tonne-kilometres | Rank | Ship-ments | Rank |
|--|------------------|-------------|----------------|-------------|-------------------|-------------|---------------|-------------|
| | Recettes | Classe-ment | Tonnes | Classe-ment | Tonne-kilomètres | Classe-ment | Expédi-tions | Classe-ment |
| | \$'000 | | '000 | | '000 | | '000 | |
| 583 Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerciale | 45,157 | 30 | 507 | 55 | 174 306 | 70 | 286 | 19 |
| 588 Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, access., pièces & assemblages de véhicules automobiles | 148,210 | 6 | 1 928 | 22 | 794 262 | 24 | 1,068 | 4 |
| 621 Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneumatiques, neufs (avec ou sans chambres à air) | 38,627 | 35 | 553 | 53 | 286 137 | 48 | 259 | 25 |
| 686 Wiring devices – Dispositifs de câblage | 11,540 | 94 | 62 | 159 | 42 314 | 151 | 161 | 42 |
| 697 Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels électriques divers | 19,581 | 63 | 171 | 106 | 103 588 | 105 | 158 | 43 |
| 741 Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés) | 34,414 | 40 | 227 | 94 | 234 865 | 56 | 212 | 33 |
| 748 Furniture and fixture components – Éléments de meubles et d'accessoires | ... | 66 | ... | 130 | ... | 150 | ... | 34 |
| 763 Miscellaneous equipment – Matériel divers | 33,843 | 41 | 298 | 76 | 266 339 | 50 | 126 | 54 |
| 788 Other apparel – Autres vêtements | 25,168 | 53 | 127 | 126 | 154 299 | 78 | 271 | 22 |
| 801 Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté | 18,214 | 68 | 175 | 104 | 155 638 | 75 | 278 | 20 |
| 841 Floor coverings – Couvre-sols | 17,392 | 73 | 150 | 117 | 107 323 | 99 | 166 | 40 |
| 867 Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagés) | 152,614 | 4 | 242 | 88 | 353 149 | 38 | 134 | 52 |
| 879 Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques | 27,341 | 51 | 233 | 93 | 155 551 | 77 | 991 | 5 |
| 881 Surgical & medical supplies (incl. veterinary) – Fournitures chirurgicales & médicales (incl. fournitures vétérinaires) | 11,880 | 89 | 64 | 158 | 47 705 | 146 | 154 | 44 |
| 893 Books and pamphlets – Livres et brochures | 10,623 | 102 | 62 | 160 | 70 927 | 122 | 276 | 21 |
| 899 Other printed matter – Autres imprimés | 24,181 | 54 | 211 | 97 | 163 869 | 73 | 237 | 28 |
| 901 Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau | 13,357 | 80 | 79 | 149 | 55 310 | 138 | 190 | 36 |
| 951 Shipping and distribution containers and closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures pour livraison & distribution | 97,023 | 15 | 2 163 | 21 | 840 949 | 23 | 427 | 9 |
| 964 Paper end-products – Produits finals en papier | 86,040 | 18 | 1 578 | 25 | 929 419 | 19 | 359 | 13 |
| 991 Mail – Courrier | 100,525 | 13 | 673 | 43 | 981 347 | 16 | 1,236 | 3 |
| 995 General freight – Fret général | 873,265 | 1 | 12 335 | 3 | 9 237 640 | 1 | 5,087 | 1 |
| Total for all commodities – Total pour tous les produits | 6,284,166 | | 181 863 | | 71 472 641 | | 29,409 | |

Table 3.10
Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected
Statistics for Commodity Divisions by Shipment
Weight (Ranked by Revenues)

Tableau 3.10
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 :
Certaines statistiques pour les divisions de produit selon
le poids (classés en fonction des recettes)

| Commodity – Produit | Revenues | Tonnes | Tonne- | Shipments |
|--|------------------|----------------|-------------------|---------------|
| | Recettes | | kilometres | |
| | \$'000 | '000 | Tonne- | Expéditions |
| | | | kilomètres | '000 |
| SHIPMENT WEIGHT <= 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION <=10 000 kg | | | | |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 576,415 | 3 121 | 2 861 174 | 5,739 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires | 240,483 | 1 943 | 843 922 | 1,987 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 222,470 | 1 745 | 1 415 236 | 1,659 |
| 86 Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés) | 152,902 | 211 | 328 741 | 156 |
| 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 93,897 | 493 | 386 954 | 838 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 91,270 | 657 | 444 925 | 753 |
| 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 79,956 | 323 | 130 471 | 272 |
| 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 73,718 | 346 | 335 879 | 557 |
| 96 Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 73,567 | 548 | 363 500 | 466 |
| 01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes | 61,030 | 484 | 277 003 | 777 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 58,976 | 430 | 282 937 | 386 |
| 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 58,040 | 445 | 220 248 | 322 |
| 50 Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction | 53,683 | 217 | 196 603 | 389 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 42,780 | 364 | 161 208 | 349 |
| 37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles | 36,392 | 180 | 164 790 | 305 |
| TOTAL (<= 10 000 kg) | 2,729,117 | 17 301 | 11 978 267 | 23,040 |
| SHIPMENT WEIGHT > 10 000 kg – POIDS D'EXPÉDITION >10 000 kg | | | | |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 397,375 | 9 887 | 7 357 812 | 584 |
| 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 301,981 | 21 707 | 4 995 719 | 733 |
| 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 284,454 | 19 448 | 4 771 875 | 612 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 263,187 | 6 033 | 4 358 760 | 340 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 228,953 | 11 864 | 4 387 656 | 398 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 214,304 | 9 020 | 2 967 288 | 319 |
| 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 184,839 | 8 296 | 4 263 979 | 274 |
| 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 158,018 | 19 802 | 2 806 849 | 583 |
| 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 112,581 | 4 607 | 2 329 415 | 194 |
| 40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 90,825 | 3 144 | 1 099 169 | 107 |
| 05 Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, œufs et miel | 84,575 | 3 266 | 837 547 | 183 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 80,753 | 2 661 | 1 166 170 | 115 |
| 52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales | 76,538 | 1 410 | 659 731 | 68 |
| 06 Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule) | 74,660 | 3 721 | 1 157 288 | 132 |
| 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | 70,167 | 4 532 | 1 036 299 | 172 |
| TOTAL (> 10 000 kg) | 3,555,049 | 164 562 | 59 494 106 | 6,369 |
| GRAND TOTAL | 6,284,166 | 181 863 | 71 472 373 | 29,409 |

Table 3.11

**Domestic For-hire Trucking, 1996: 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 | 451 | 331 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 972 | 616 |
| Ontario | 1,162 | 1,124 |
| Quebec – Québec | 691 | 504 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 279 | 153 |
| Total | 3,555 | 2,729 |
| Tonnes | '000 | '000 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 19 979 | 1 951 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 39 856 | 3 848 |
| Ontario | 59 832 | 7 058 |
| Quebec – Québec | 31 637 | 3 508 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 13 258 | 935 |
| Total | 164 562 | 17 301 |

Tableau 3.11

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996:
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 | 7 904 | 1 384 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 16 869 | 2 684 |
| Ontario | 19 029 | 5 218 |
| Quebec – Québec | 11 082 | 2 110 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 4 611 | 582 |
| Total | 59 494 | 11 978 |
| Shipments – Expéditions | '000 | '000 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 710 | 2,491 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 1,517 | 4,552 |
| Ontario | 2,315 | 9,646 |
| Quebec – Québec | 1,323 | 4,181 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 504 | 2,169 |
| Total | 6,369 | 23,040 |

Table 3.12

**Domestic For-hire Trucking, 1996: Distribution of
Truck Traffic by Weight Group**

| Weight group Groupe de poids | Percentage of traffic | | | |
|--|-----------------------|------------|-------------------|-------------|
| | Proportion du trafic | | | |
| | Revenues | Tonnes | Tonne-kilometres | Shipments |
| | Recettes | Tonnes | Tonnes-kilomètres | Expéditions |
| | % | % | % | % |
| Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg | 4 | -- | -- | 32 |
| 100 to 999 kg – 100 à 999 kg | 14 | 2 | 4 | 32 |
| 1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg | 7 | 2 | 3 | 7 |
| 2 000 to 4 499 kg – 2 000 à 4 499 kg | 8 | 2 | 4 | 4 |
| 4 500 to 9 999 kg – 4 500 à 9 999 kg | 11 | 4 | 7 | 4 |
| 10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg | 19 | 17 | 22 | 7 |
| 20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg | 18 | 25 | 28 | 6 |
| 30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg | 16 | 42 | 27 | 7 |
| 45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg | 2 | 5 | 4 | 1 |
| 65 000 kg and over – 65 000 kg et plus | -- | 1 | 1 | -- |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 |

Tableau 3.12

**Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996 :
Ventilation du volume de camionnage par groupe de poids**

Table 3.13

Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected Estimates by Commodity Section 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 | 20 000 – 29 999 kg |
|--|--------|---------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| Live animals | | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | ... ¹ | ... | ... | ... | 3,868 | 17,706 | 23,267 |
| Tonnes | '000 | ... ¹ | ... | ... | 26 | 108 | 455 | 658 |
| Tonne-kilometres | '000 | ... ¹ | ... | ... | 6 606 | 27 285 | 171 363 | 361 942 |
| Shipments | '000 | ... ¹ | ... | ... | 8 | 15 | 30 | 27 |
| Food, feed, beverages and tobacco | | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 27,055 | 122,719 | 61,407 | 95,884 | 137,035 | 318,372 | 264,246 |
| Tonnes | '000 | 48 | 599 | 460 | 955 | 2 091 | 7 307 | 7 956 |
| Tonne-kilometres | '000 | 24 459 | 439 468 | 341 233 | 641 754 | 1 159 125 | 4 073 636 | 4 811 438 |
| Shipments | '000 | 994 | 1,677 | 326 | 316 | 301 | 483 | 339 |
| Crude materials, inedible | | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 1,516 | 21,546 | 8,676 | 6,412 | 10,965 | 106,283 | 182,610 |
| Tonnes | '000 | 1 | 61 | 39 | 74 | 237 | 4 729 | 11 799 |
| Tonne-kilometres | '000 | 893 | 26 069 | 19 024 | 35 055 | 90 633 | 1 325 852 | 2 921 752 |
| Shipments | '000 | 29 | 110 | 27 | 25 | 32 | 289 | 466 |
| Fabricated materials, inedible | | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 44,137 | 162,481 | 72,641 | 94,482 | 110,476 | 235,997 | 499,925 |
| Tonnes | '000 | 53 | 644 | 469 | 822 | 1 697 | 6 337 | 19 886 |
| Tonne-kilometres | '000 | 35 310 | 452 216 | 316 199 | 574 954 | 893 955 | 2 932 885 | 8 642 739 |
| Shipments | '000 | 1,128 | 1,816 | 345 | 268 | 246 | 403 | 807 |
| End products, inedible | | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 118,150 | 384,237 | 236,149 | 206,789 | 259,926 | 253,261 | 83,690 |
| Tonnes | '000 | 135 | 1 293 | 1 619 | 1 126 | 2 423 | 5 632 | 2 758 |
| Tonne-kilometres | '000 | 106 692 | 1 060 326 | 801 101 | 764 911 | 1 634 456 | 2 935 063 | 1 497 619 |
| Shipments | '000 | 4,141 | 3,709 | 1,234 | 382 | 346 | 389 | 117 |
| General or unclassified freight | | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 75,407 | 202,659 | 64,479 | 77,856 | 163,377 | 268,668 | 98,381 |
| Tonnes | '000 | 80 | 693 | 361 | 604 | 1 474 | 6 672 | 2 212 |
| Tonne-kilometres | '000 | 54 746 | 591 665 | 339 835 | 514 740 | 1 478 854 | 4 530 111 | 2 027 348 |
| Shipments | '000 | 3,053 | 2,045 | 255 | 202 | 203 | 449 | 98 |
| Total | | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 266,535 | 898,296 | 444,321 | 483,058 | 685,647 | 1,200,286 | 1,152,119 |
| Tonnes | '000 | 319 | 3 304 | 2 957 | 3 607 | 8 032 | 31 132 | 45 269 |
| Tonne-kilometres | '000 | 222 180 | 2 573 766 | 1 820 188 | 2 538 020 | 5 284 315 | 15 968 910 | 20 262 838 |
| Shipments | '000 | 9,349 | 9,382 | 2,192 | 1,200 | 1,144 | 2,043 | 1,854 |

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.13

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996: Certaines estimations selon la section de produits et le groupe de poids

| 30 000 – 44 999 kg | 45 000 – 64 999 kg | 65 000 kg and over – et plus | Total | | |
|--|-----------------------|---------------------------------|------------|--------|-------------------|
| Animaux vivants | | | | | |
| 6,136 | 1,078 ¹ | ... ¹ | 60,091 | \$'000 | Recettes |
| 284 | 58 ¹ | ... ¹ | 1 651 | '000 | Tonnes |
| 101 641 | ... ¹ | ... ¹ | 760 976 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 8 | 1 ¹ | ... ¹ | 120 | '000 | Expéditions |
| Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs | | | | | |
| 88,197 | 5,025 | ... ¹ | 1,122,630 | \$'000 | Recettes |
| 6 064 | 217 | 126 ¹ | 25 824 | '000 | Tonnes |
| 1 719 345 | 184 571 | ... ¹ | 13 467 167 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 167 | 4 | 1 ¹ | 4,597 | '000 | Expéditions |
| Matières brutes non comestibles | | | | | |
| 334,190 | 22,563 | ... | 699,214 | \$'000 | Recettes |
| 34 669 | 2 799 | ... | 55 064 | '000 | Tonnes |
| 5 985 897 | 536 629 | ... | 11 085 626 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 963 | 57 | ... | 2,006 | '000 | Expéditions |
| Demi-produits non comestibles | | | | | |
| 555,053 | 69,935 | 14,385 | 1,859,512 | \$'000 | Recettes |
| 32 959 | 5 506 | 1 647 | 70 022 | '000 | Tonnes |
| 10 556 200 | 1 653 748 | 561 648 | 26 619 638 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 897 | 113 | 22 | 6,021 | '000 | Expéditions |
| Produits finals non comestibles | | | | | |
| 20,812 | ... | ... ¹ | 1,568,929 | \$'000 | Recettes |
| 920 | ... | ... ¹ | 16 294 | '000 | Tonnes |
| 383 529 | ... | ... ¹ | 9 319 989 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 27 | ... | ... ¹ | 10,343 | '000 | Expéditions |
| Fret ordinaire ou non classé | | | | | |
| 19,914 | 2,922 ¹ | ... ¹ | 973,789 | \$'000 | Recettes |
| 796 | 97 ¹ | ... ¹ | 13 008 | '000 | Tonnes |
| 556 699 | 122 961 ¹ | ... ¹ | 10 218 986 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 22 | 2 ¹ | ... ¹ | 6,323 | '000 | Expéditions |
| Total | | | | | |
| 1,024,302 | 106,119 | 23,482 | 6,284,166 | \$'000 | Recettes |
| 75 692 | 8 984 | 2 566 | 181 863 | '000 | Tonnes |
| 19 303 310 | 2 632 045 | 867 056 | 71 472 641 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 2,085 | 183 | 33 | 29,409 | '000 | Expéditions |

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 3.14

Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected Estimates by Originating Region by Weight Group

| Origin – Origine | | 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 | 24,293 | 40,726 | 22,447 | 27,810 | 38,939 | 79,319 |
| Tonnes | '000 | 31 | 185 | 156 | 172 | 415 | 1 901 |
| Tonne-kilometres | '000 | 15 657 | 107 471 | 90 369 | 107 474 | 283 284 | 946 598 |
| Shipments | '000 | 1,364 | 576 | 115 | 59 | 59 | 121 |
| Quebec | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 49,938 | 169,723 | 83,860 | 81,913 | 124,342 | 253,480 |
| Tonnes | '000 | 52 | 625 | 595 | 684 | 1 658 | 7 732 |
| Tonne-kilometres | '000 | 40 375 | 456 562 | 321 233 | 450 359 | 883 791 | 3 027 478 |
| Shipments | '000 | 1,515 | 1,786 | 449 | 226 | 236 | 497 |
| Ontario | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 115,633 | 380,411 | 180,784 | 195,644 | 280,837 | 447,416 |
| Tonnes | '000 | 134 | 1 341 | 1 171 | 1 512 | 3 417 | 11 602 |
| Tonne-kilometres | '000 | 98 617 | 1 175 933 | 807 844 | 1 156 281 | 2 234 529 | 5 784 105 |
| Shipments | '000 | 4,164 | 3,750 | 867 | 504 | 486 | 771 |
| Manitoba, Saskatchewan and Alberta | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 46,482 | 188,337 | 102,393 | 119,314 | 166,161 | 300,650 |
| Tonnes | '000 | 67 | 722 | 688 | 794 | 1 698 | 7 427 |
| Tonne-kilometres | '000 | 42 881 | 518 134 | 387 325 | 554 300 | 1 257 463 | 4 507 343 |
| Shipments | '000 | 1,454 | 2,104 | 510 | 266 | 241 | 490 |
| British Columbia and the Territories | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 30,189 | 119,098 | 54,836 | 58,376 | 75,368 | 119,422 |
| Tonnes | '000 | 35 | 431 | 348 | 445 | 844 | 2 470 |
| Tonne-kilometres | '000 | 24 650 | 315 654 | 213 417 | 269 607 | 625 249 | 1 703 386 |
| Shipments | '000 | 852 | 1,166 | 250 | 146 | 122 | 165 |
| Canada | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 266,535 | 898,296 | 444,321 | 483,058 | 685,647 | 1,200,286 |
| Tonnes | '000 | 319 | 3 304 | 2 957 | 3 607 | 8 032 | 31 132 |
| Tonne-kilometres | '000 | 222 180 | 2 573 766 | 1 820 188 | 2 538 020 | 5 284 315 | 15 968 910 |
| Shipments | '000 | 9,349 | 9,382 | 2,192 | 1,200 | 1,144 | 2,043 |

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.14

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996: 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 | | Origin – Origine |
|--|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|------------|--------|-------------------|
| Province de l'Atlantique | | | | | | |
| 115,946 | 78,437 | 4,243 | ... ¹ | 432,217 | \$'000 | Recettes |
| 4 730 | 6 200 | 396 | ... ¹ | 14 193 | '000 | Tonnes |
| 2 070 399 | 1 476 357 | 89 313 | ... ¹ | 5 192 807 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 191 | 180 | 8 | ... ¹ | 2,673 | '000 | Expéditions |
| Québec | | | | | | |
| 224,020 | 202,327 | 4,873 | ... ¹ | 1,195,602 | \$'000 | Recettes |
| 10 186 | 13 213 | 317 | 82 ¹ | 35 145 | '000 | Tonnes |
| 3 792 205 | 4 028 927 | 168 264 | 22 619 ¹ | 13 191 804 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 408 | 385 | 6 | 1 ¹ | 5,505 | '000 | Expéditions |
| Ontario | | | | | | |
| 328,677 | 319,297 | 29,302 | 8,062 | 2,286,063 | \$'000 | Recettes |
| 12 425 | 31 112 | 2 804 | ... | 66 890 | '000 | Tonnes |
| 5 882 721 | 5 960 926 | 821 944 | 324 123 | 24 247 066 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 514 | 853 | 57 | 17 | 11,962 | '000 | Expéditions |
| Manitoba, Saskatchewan et Alberta | | | | | | |
| 323 045 | 285 003 | 50 505 | 5 984 | 1 587 873 | \$'000 | Recettes |
| 11 554 | 16 528 | 3 899 | 327 | 43 705 | '000 | Tonnes |
| 5 609 408 | 5 364 492 | 1 095 926 | 215 899 | 19 553 161 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 484 | 439 | 81 | 4 | 6 069 | '000 | Expéditions |
| Colombie-Britannique et les Territoires | | | | | | |
| 160,431 | 139,239 | 17,196 | 8,254 | 782,410 | \$'000 | Recettes |
| 6 374 | 8 639 | 1 568 | 777 | 21 930 | '000 | Tonnes |
| 2 908 105 | 2 472 608 | 456 597 | 298 528 | 9 287 806 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 256 | 229 | 31 | 11 | 3,201 | '000 | Expéditions |
| Canada | | | | | | |
| 1,152,119 | 1,024,302 | 106,119 | 23,482 | 6,284,166 | \$'000 | Recettes |
| 45 269 | 75 692 | 8 984 | 2 566 | 181 863 | '000 | Tonnes |
| 20 262 838 | 19 303 310 | 2 632 045 | 867 056 | 71 472 641 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 1,854 | 2,085 | 183 | 33 | 29,409 | '000 | Expéditions |

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 3.15

Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected Estimates by Commodity Section by Distance Group

| | | Up to – Jusqu'à 49 km | 50 – 99 km | 100 – 199 km | 200 – 299 km | 300 – 499 km | 500 – 749 km |
|--|--------|--------------------------|---------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Live animals | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | ... | ... | 11,973 | 5,543 | 6,177 | 7,273 |
| Tonnes | '000 | 110 | 256 | 468 | 173 | 200 | 216 |
| Tonne-kilometres | '000 | 4 018 | 18 792 | 67 624 | 42 766 | 78 252 | 131 092 |
| Shipments | '000 | 14 | 24 | 34 | 14 | 11 | 11 |
| Food, feed, beverages and tobacco | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 31,541 | 72,834 | 134,792 | 105,676 | 136,097 | 144,928 |
| Tonnes | '000 | 2 385 | 3 628 | 5 227 | 3 533 | 3 300 | 2 859 |
| Tonne-kilometres | '000 | 86 911 | 263 147 | 766 790 | 900 821 | 1 278 962 | 1 714 357 |
| Shipments | '000 | 248 | 518 | 797 | 643 | 791 | 539 |
| Crude materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 50,394 | 97,550 | 159,045 | 115,782 | 137,187 | 57,500 |
| Tonnes | '000 | 11 360 | 12 811 | 13 661 | 7 191 | 6 136 | 2 117 |
| Tonne-kilometres | '000 | 430 442 | 940 537 | 1 956 973 | 1 760 877 | 2 366 045 | 1 269 839 |
| Shipments | '000 | 376 | 440 | 477 | 276 | 241 | 95 |
| Fabricated materials, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 78,415 | 136,460 | 218,711 | 197,094 | 263,926 | 318,044 |
| Tonnes | '000 | 8 522 | 11 795 | 13 453 | 9 637 | 9 234 | 8 596 |
| Tonne-kilometres | '000 | 315 588 | 850 474 | 1 946 193 | 2 400 883 | 3 613 294 | 5 323 236 |
| Shipments | '000 | 530 | 820 | 1,003 | 802 | 860 | 821 |
| End products, inedible | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 54,575 | 104,685 | 143,095 | 132,125 | 194,384 | 221,233 |
| Tonnes | '000 | 1 774 | 2 193 | 2 675 | 2 104 | 2 213 | 2 091 |
| Tonne-kilometres | '000 | 61 003 | 168 189 | 385 847 | 530 750 | 858 338 | 1 266 462 |
| Shipments | '000 | 911 | 1,169 | 1,537 | 1,221 | 1,558 | 1,610 |
| General or unclassified freight | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 27,843 | 40,814 | 64,749 | 61,476 | 89,747 | 171,897 |
| Tonnes | '000 | 753 | 989 | 1 436 | 1 530 | 1 346 | 3 284 |
| Tonne-kilometres | '000 | 27 205 | 72 886 | 206 273 | 384 758 | 527 711 | 2 029 974 |
| Shipments | '000 | 482 | 623 | 913 | 739 | 839 | 953 |
| Total | | | | | | | |
| Revenues | \$'000 | 245,629 | 459,914 | 732,365 | 617,696 | 827,517 | 920,874 |
| Tonnes | '000 | 24 904 | 31 671 | 36 921 | 24 168 | 22 431 | 19 162 |
| Tonne-kilometres | '000 | 925 165 | 2 314 021 | 5 329 700 | 6 020 854 | 8 722 603 | 11 734 961 |
| Shipments | '000 | 2,562 | 3,594 | 4,760 | 3,695 | 4,300 | 4,029 |

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

Tableau 3.15

Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996: Certaines estimations selon la section de produits et la distance

| 750 – 999 km | 1 000 – 1 499 km | 1 500 km and over – et plus | Total | | |
|--|---------------------|--------------------------------|------------|--------|-------------------|
| Animaux vivants | | | | | |
| 3,037 | 3,173 | 12,486 | 60,091 | \$'000 | Recettes |
| 86 | 43 | 100 | 1 651 | '000 | Tonnes |
| 73 449 | 50 858 | 294 130 | 760 976 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 4 | 2 | 6 | 120 | '000 | Expéditions |
| Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs | | | | | |
| 81,660 | 146,555 | 268,547 | 1,122,630 | \$'000 | Recettes |
| 1 205 | 1 673 | 2 014 | 25 824 | '000 | Tonnes |
| 130 235 | 2 034 745 | 5 391 227 | 13 467 167 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 258 | 404 | 399 | 4,597 | '000 | Expéditions |
| Matières brutes non comestibles | | | | | |
| 23,282 | 32,625 | 25,848 | 699,214 | \$'000 | Recettes |
| 562 | 943 | 284 | 55 064 | '000 | Tonnes |
| 478 044 | 1 174 894 | 707 974 | 11 085 626 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 27 | 42 | 31 | 2,006 | '000 | Expéditions |
| Demi-produits non comestibles | | | | | |
| 176,925 | 199,589 | 270,349 | 1,859,512 | \$'000 | Recettes |
| 3 663 | 3 127 | 1 996 | 70 022 | '000 | Tonnes |
| 108 031 | 3 723 166 | 5 339 023 | 26 619 638 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 342 | 365 | 479 | 6,021 | '000 | Expéditions |
| Produits finals non comestibles | | | | | |
| 114,150 | 160,978 | 443,704 | 1,568,929 | \$'000 | Recettes |
| 833 | 1 002 | 1 408 | 16 294 | '000 | Tonnes |
| 714 931 | 1 205 863 | 4 128 605 | 9 319 989 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 610 | 571 | 1,155 | 10,343 | '000 | Expéditions |
| Fret ordinaire ou non classé | | | | | |
| 69,384 | 109,798 | 338,081 | 973,789 | \$'000 | Recettes |
| 792 | 1 145 | 1 732 | 13 008 | '000 | Tonnes |
| 681 955 | 1 373 246 | 4 914 974 | 10 218 986 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 347 | 510 | 917 | 6,323 | '000 | Expéditions |
| Total | | | | | |
| 468,439 | 652,718 | 1,359,014 | 6,284,166 | \$'000 | Recettes |
| 7 140 | 7 933 | 7 533 | 181 863 | '000 | Tonnes |
| 686 646 | 9 562 772 | 20 775 934 | 71 472 641 | '000 | Tonnes-kilomètres |
| 1,588 | 1,894 | 2,987 | 29,409 | '000 | Expéditions |

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 expéditions, la prudence est à conseiller.

Table 3.16
Domestic For-hire Trucking, 1996: Selected Ratios
for the 10 Major Commodity Divisions Based on
Revenues

Tableau 3.16
Camionnage pour compte d'autrui, trafic intérieur 1996:
Certains ratios pour les 10 principales divisions de
produits fondés sur les recettes

| Commodity – Produit | Estimated Revenues | Estimated Revenue per Shipment | Estimated Weight per Shipment |
|---|----------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| | Recettes estimatives | Recettes estimatives par expédition | Poids estimatif par expédition |
| | \$'000 | \$ | kg |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 973,789 | 154.01 | 2 057 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 485,656 | 242.99 | 3 892 |
| 23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes | 321,862 | 406.93 | 27 533 |
| 43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille | 308,824 | 420.75 | 26 835 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 287,928 | 367.19 | 15 678 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 285,517 | 136.56 | 1 689 |
| 47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 257,083 | 384.81 | 14 045 |
| 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 216,143 | 486.25 | 19 141 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 172,024 | 198.26 | 3 825 |
| 27 Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole) | 165,771 | 265.16 | 31 904 |

Section 3 – Canada – U.S. For-Hire Trucking Activity

Foreign Trade

As measured by the dollar value of goods, Canada's total exports in 1996 rose by 4% and imports rose by 3% compared to 1995, with exports to and imports from the U.S. increasing by 6% and 4% respectively. The United States, Canada's largest trading partner, accounted for 81% of Canada's exports and 67% of its imports.

Table 3.17
Canada's Export and Import Trade by Dollar Value of Goods, 1995 and 1996³

| | 1995 | 1996 | Variation | |
|--------------------------------|----------------|------|-----------|-----------------------------|
| | \$'000,000,000 | | % | |
| Total Exports | 248 | 259 | 4 | Exportations totales |
| Total Imports | 226 | 233 | 3 | Importations totales |
| Exports to the United States | 196 | 209 | 6 | Exportations aux États-Unis |
| Imports from the United States | 151 | 157 | 4 | Importations des États-Unis |

³ **Source:** *Statistics Canada Catalogue 65-202, Exports Merchandise Trade, 1995*
Statistics Canada Catalogue 65-203, Imports Merchandise Trade, 1995

Source: *No 65-202 au catalogue de Statistique Canada, Exportations, commerce de marchandises, 1995*
No 65-203 au catalogue de Statistique Canada, Importations, commerce de marchandises, 1995

These trade figures, measured by the dollar value of the goods, do not reflect the volume of merchandise moving between Canada and the United States, nor do they reflect the nationality of the carriers involved. The trade statistics include all modes of transport and data for private carriers as well as both Canada and U.S.-based carriers. The freight moved by rail consisted mainly of low value, bulk commodities.

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 domiciliés au Canada et aux États-Unis. Les expéditions assurées par les transporteurs ferroviaires ont consisté surtout en marchandises en vrac de peu de valeur.

Trade between Canada and the United States depends heavily on the trucking industry for quick, dependable and inexpensive delivery of goods. The trucking industry transports high value goods and carried 58% of Canada's exports to the United States and 80% of its imports from the United States in 1996.

Le commerce canado-américain dépend dans une large mesure du transport routier pour l'acheminement rapide, fiable et peu coûteux des marchandises. L'industrie du camionnage transporte des marchandises de plus grande valeur et a acheminé 58 % des exportations du Canada aux États-Unis et 80 % de ses importations en provenance de ces derniers en 1996.

Transborder shipments accounted for 16% of the shipments carried by the large Canada-based for-hire carriers and generated 36% of the total revenues in 1996.

En 1996, les expéditions transfrontalières ont représenté 16 % des expéditions acheminées par les grands transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ont rapporté 36 % des recettes totales.

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

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

While the delivery of shipments into the United States accounts for the larger portion of transborder activity, carrying shipments northward from the United States provides another area of opportunity for Canada-based carriers. As Figure 3.3 shows, the carriers have been quite successful in finding shipments to carry into Canada. In fact, northern shipments accounted for 43% of the transborder revenue and 41% of the tonne-kilometres performed.

Même si la livraison d'expéditions aux États-Unis représente la plus grande partie du trafic transfrontalier, le transport des expéditions vers le Nord à partir des États-Unis offre une autre possibilité aux transporteurs domiciliés au Canada. Comme le montre la figure 3.3, les transporteurs ont assez bien réussi à acheminer des expéditions au Canada. Les expéditions vers le Nord ont représenté 43 % des recettes tirées du trafic transfrontalier et 41 % des tonnes-kilomètres réalisées.

With revenues of \$203 million, the delivery of *road motor vehicles, parts and accessories* generated the most revenue of all the commodities trucked into the United States. *Wood fabricated materials* and *paper and paperboard* each generated \$178 million in revenues.

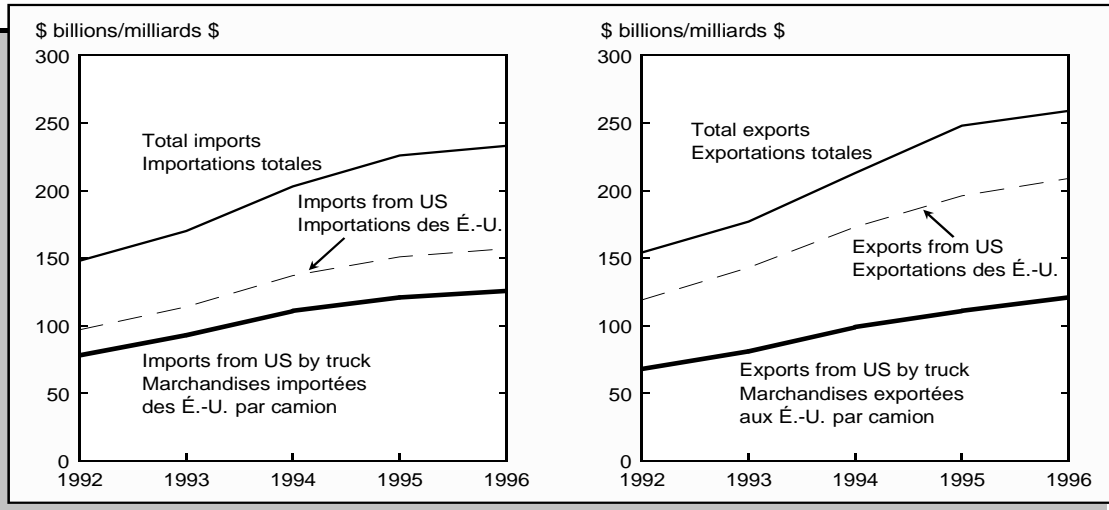
Avec des recettes de 203 millions de dollars, la livraison de *véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires* a constitué la plus grande part des recettes tirées de l'acheminement de toutes les marchandises aux États-Unis. Les *demi-produits en bois* et *le papier et le carton* ont rapporté des recettes de 178 millions de dollars dans chaque cas.

Figure 3.2

Trade between Canada and the United States depends heavily on trucking

Figure 3.2

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



Sources: *Statistics Canada Catalogue 65-202, Exports Merchandise Trade, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996*
Statistics Canada Catalogue 65-203, Imports Merchandise Trade, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996

Sources : *N° 65-202 au catalogue de Statistique Canada, Exportations, commerce de marchandises, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996*
N° 65-203 au catalogue de Statistique Canada, Importations, commerce de marchandises, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996

The largest single commodity trucked north from the U.S.A. was also *road motor vehicles, parts and accessories*. These deliveries generated revenues of \$135 million. Not surprisingly the delivery of *fruits and vegetables* was also in the top 10 commodities trucked north into Canada.

Les véhicules automobiles routiers, pièces et accessoires ont également constitué les plus importantes marchandises transportées par camion vers le Nord à partir des États-Unis. Ces livraisons ont rapporté des recettes de 135 millions de dollars. Comme on pouvait s'y attendre, *les fruits et légumes* se sont également classés à l'intérieur des 10 principales marchandises transportées par camion en direction du Nord, au Canada.

Figure 3.3

Transborder activity makes a significant impact on total trucking activity

Figure 3.3

Le trafic transfrontalier a d'importantes répercussions sur le camionnage

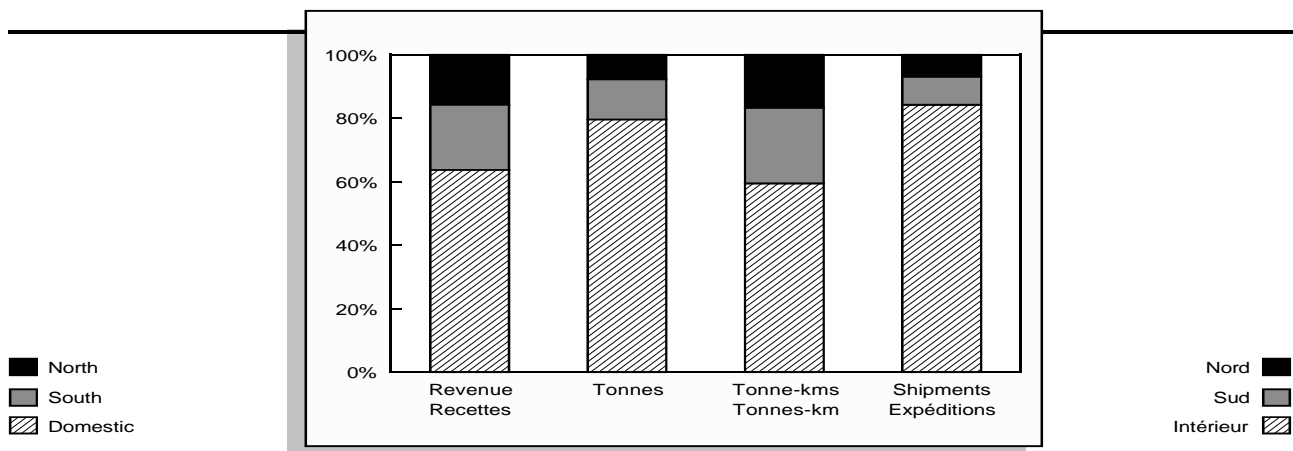


Table 3.18
For-Hire Trucking, 1996: Southbound Movements of Goods, Canada – U.S.

Tableau 3.18
Camionnage pour compte d'autrui, 1996: 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 | Région des États-Unis | Recettes estimatives | Nombre estimatif de tonnes | Nombre estimatif de tonnes-kilomètres | Nombre estimatif d'expéditions | Distance moyenne |
| | | \$'000 | '000 | '000 | '000 | Km |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | Northeast – Nord-Est | 78,538 | 1 459 | 1 249 930 | 95 | 982 |
| | North Central – Centre-Nord | 17,879 | 152 | 336 424 | 16 | 2 310 |
| | South – Sud | 37,864 | 309 | 721 815 | 24 | 2 367 |
| | West – Ouest | ... | 7 | 36 579 | 3 | 5 612 |
| | Total | 136,673 | 1 927 | 2 344 749 | 138 | 1 472 |
| Quebec – Québec | Northeast – Nord-Est | 206,421 | 3 739 | 2 532 838 | 278 | 659 |
| | North Central – Centre-Nord | 127,452 | 1 487 | 2 046 118 | 134 | 1 324 |
| | South – Sud | 120,277 | 1 011 | 1 883 958 | 82 | 1 919 |
| | West – Ouest | 27,586 | 77 | 333 035 | 13 | 4 341 |
| | Total | 481,736 | 6 315 | 6 795 949 | 507 | 1 134 |
| Ontario | Northeast – Nord-Est | 219,904 | 4 116 | 1 973 421 | 480 | 559 |
| | North Central – Centre-Nord | 420,393 | 8 253 | 5 905 436 | 1,210 | 674 |
| | South – Sud | 231,198 | 1 721 | 2 474 055 | 224 | 1 495 |
| | West – Ouest | 77,457 | 277 | 1 006 817 | 67 | 3 848 |
| | Total | 948,952 | 14 367 | 11 359 729 | 1,981 | 847 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | Northeast – Nord-Est | 20,096 | 113 | 329 668 | 13 | 2 935 |
| | North Central – Centre-Nord | 103,546 | 1 375 | 1 997 995 | 101 | 1 394 |
| | South – Sud | 63,483 | 384 | 1 199 630 | 32 | 3 100 |
| | West – Ouest | 111,461 | 1 358 | 1 815 432 | 72 | 1 475 |
| | Total | 298,586 | 3 230 | 5 342 726 | 217 | 1 764 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | Northeast – Nord-Est | 13,832 | 53 | 242 603 | 11 | 4 510 |
| | North Central – Centre-Nord | 19,780 | 114 | 354 104 | 18 | 3 355 |
| | South – Sud | 24,024 | 100 | 390 708 | 20 | 4 101 |
| | West – Ouest | 103,975 | 2 800 | 1 865 404 | 180 | 704 |
| | Total | 161,610 | 3 068 | 2 852 819 | 229 | 1 391 |
| | Total Canada – United States Canada – États-Unis | 2,027,558 | 28 907 | 28 695 971 | 3,073 | 1 028 |

Table 3.19
For-Hire Trucking, 1996: Southbound Movements of
the Top Ten Commodities, Canada – U.S.

Tableau 3.19
Camionnage pour compte d'autrui, 1996: Mouvements
nord-sud des dix marchandises les plus payantes,
Canada – États-Unis

| Commodity – Produit | | 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 |
| 58 | Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 203,417 | 2 828 | 2 117 132 | 994 |
| 33 | Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 178,188 | 3 654 | 3 697 986 | 169 |
| 35 | Paper and Paperboard – Papier et carton | 177,962 | 3 000 | 3 359 402 | 164 |
| 99 | General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 155,806 | 1 835 | 1 850 139 | 224 |
| 44 | Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 100,177 | 1 980 | 1 718 546 | 110 |
| 74 | Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 80,821 | 249 | 435 915 | 108 |
| 42 | Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 72,410 | 756 | 887 132 | 79 |
| 96 | Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 63,647 | 832 | 941 681 | 81 |
| 47 | Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base | 61,796 | 1 225 | 880 308 | 72 |
| 46 | Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 59,786 | 579 | 698 408 | 82 |
| | Other commodities – Autres produits | 873,547 | 11 970 | 12 109 320 | 991 |
| | Total Canada – United States Canada – États-Unis | 2,027,558 | 28 907 | 28 695 971 | 3,073 |

Table 3.20
For-Hire Trucking, 1996: Southbound Movements of
the Top Five Commodities from Region of Origin,
Canada – U.S.

Tableau 3.20
Camionnage pour compte d'autrui, 1996: Mouvements
nord-sud des cinq marchandises les plus payantes selon la
région d'origine, Canada – États-Unis

| Origin – Origine | Commodity – Produit | 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 |
| Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 20,090 | 376 | 386 026 | 17 |
| | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 16,361 | 181 | 267 704 | 9 |
| | 62 Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambre à air en caoutchouc | 15,824 | 140 | 327 078 | 9 |
| | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 15,485 | 221 | 268 681 | 14 |
| | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 10,501 | 108 | 210 688 | 7 |
| | Other commodities – Autres produits | 58,412 | 901 | 884 572 | 83 |
| | Total | 136,673 | 1 927 | 2 344 749 | 138 |
| Quebec – Québec | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 77,362 | 1 238 | 1 296 688 | 69 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 57,904 | 605 | 671 757 | 68 |
| | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 40,935 | 710 | 759 266 | 33 |
| | 45 Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux | 40,293 | 562 | 756 542 | 26 |
| | 46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal | 20,381 | 240 | 292 389 | 18 |
| | Other commodities – Autres produits | 244,862 | 2 959 | 3 019 307 | 293 |
| | Total | 481,736 | 6 315 | 6 795 949 | 507 |
| Ontario | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 174,933 | 2 683 | 1 905 885 | 937 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 66,476 | 805 | 737 562 | 100 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 60,173 | 1 414 | 1 016 587 | 75 |
| | 74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires | 58,410 | 172 | 270 798 | 87 |
| | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 53,132 | 1 100 | 972 313 | 58 |
| | Other commodities – Autres produits | 535,827 | 8 194 | 6 456 585 | 724 |
| | Total | 948,952 | 14 367 | 11 359 729 | 1,981 |
| Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 00 Live Animals – Animaux vivants | 43,151 | 503 | 609 710 | 22 |
| | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 25,432 | 336 | 691 948 | 16 |
| | 21 Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois) | 17,017 | 206 | 435 461 | 11 |
| | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 16,334 | 220 | 402 453 | 12 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 14,647 | 134 | 240 213 | 14 |
| | Other commodities – Autres produits | 182,005 | 1 830 | 2 962 941 | 142 |
| | Total | 298,586 | 3 230 | 5 342 726 | 217 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois | 39,453 | 1 055 | 974 229 | 46 |
| | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 15,648 | 222 | 419 268 | 12 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 14,384 | 273 | 170 126 | 27 |
| | 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 6,079 | 92 | 90 369 | 11 |
| | 29 Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts | ... | ... | ... | ... |
| | Other commodities – Autres produits | 80,194 | 1 079 | 1 056 749 | 121 |
| | Total | 161,610 | 3 068 | 2 852 819 | 229 |
| | Total Canada – United States Canada – États-Unis | 2,027,558 | 28 907 | 28 695 971 | 3,073 |

Table 3.21
For-Hire Trucking, 1996: Northbound Movements of Goods, U.S. – Canada

Tableau 3.21
Camionnage pour compte d'autrui, 1996: 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 de 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 | 23,851 | 362 | 343 641 | 31 | 1 059 |
| | Quebec – Québec | 93,027 | 1 888 | 1 236 664 | 199 | 646 |
| | Ontario | 164,174 | 2 965 | 1 451 205 | 371 | 544 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 18,577 | 77 | 248 924 | 18 | 3 396 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 13,152 | 26 | 117 116 | 22 | 4 621 |
| Total | | 312,781 | 5 318 | 3 397 551 | 642 | 821 |
| North Central – Centre-Nord | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 14,620 | 61 | 158 451 | 12 | 2 484 |
| | Quebec – Québec | 81,015 | 835 | 1 221 260 | 99 | 1 434 |
| | Ontario | 330,789 | 4 810 | 3 805 001 | 698 | 783 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 100,037 | 747 | 1 311 609 | 102 | 1 991 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 43,751 | 116 | 369 367 | 56 | 3 387 |
| Total | | 570,213 | 6 569 | 6 865 687 | 968 | 1 149 |
| South – Sud | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | 18,089 | 121 | 322 220 | 10 | 2 731 |
| | Quebec – Québec | 80,178 | 748 | 1 371 635 | 82 | 1 860 |
| | Ontario | 203,296 | 1 699 | 2 316 548 | 292 | 1 431 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 64,089 | 296 | 924 744 | 43 | 3 299 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 30,001 | ... | ... | 37 | 4 176 |
| Total | | 395,654 | 3 021 | 5 615 267 | 464 | 1 927 |
| West – Ouest | Atlantic Prov. – Prov. de l'Atlantique | ... | ... | ... | 2 | 5 693 |
| | Quebec – Québec | ... | ... | ... | 16 | 4 564 |
| | Ontario | 66,862 | 283 | 1 025 789 | 62 | 3 919 |
| | Man., Sask. and Alta. – Man., Sask. et Alb. | 67,718 | 608 | 1 032 295 | 55 | 1 816 |
| | B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 95,918 | 1 727 | 1 232 392 | 206 | 796 |
| Total | | 267,761 | 2 800 | 4 125 261 | 341 | 1 736 |
| Total United States – Canada États-Unis – Canada | | 1,546,409 | 17 708 | 20 003 766 | 2,415 | 1 294 |

Table 3.22
For-Hire Trucking, 1996: Northbound Movements of
the Top Ten Commodities, U.S. – Canada

Tableau 3.22
Camionnage pour compte d'autrui, 1996: Mouvements
sud-nord des dix marchandises les plus payantes,
États-Unis – Canada

| Commodity – Produit | 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 |
| 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 213,968 | 2 522 | 2 733 557 | 370 |
| 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 135,079 | 1 246 | 1 023 867 | 274 |
| 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 77,612 | 741 | 934 085 | 114 |
| 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 72,152 | 1 265 | 1 251 545 | 100 |
| 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 64,778 | 647 | 1 310 027 | 32 |
| 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 55,658 | 633 | 449 430 | 106 |
| 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 54,535 | 616 | 901 149 | 53 |
| 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits | 50,728 | 538 | ... | 32 |
| 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 46,822 | 838 | 769 094 | 63 |
| 96 Remaining End-Products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière | 46,069 | 477 | 492 893 | 79 |
| Other commodities – Autres produits | 729,008 | 8 184 | 9 157 563 | 1,192 |
| Total United States – Canada États-Unis – Canada | 1,546,409 | 17 708 | 20 003 766 | 2,415 |

Table 3.23

For-Hire Trucking, 1996: Northbound Movements of the Top Five Commodities from Region of Origin, U.S. – Canada

Tableau 3.23

Camionnage pour compte d'autrui, 1996: Mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes selon la région d'origine, États-Unis – Canada

| Origin – Origine | Commodity – Produit | 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 |
| Northeast – Nord-Est | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 53,373 | 839 | 557 223 | 133 |
| | 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 22,827 | 313 | 178 838 | 47 |
| | 35 Paper and Paperboard – Papier et carton | 16,505 | 428 | 273 663 | 27 |
| | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 15,998 | 152 | 103 389 | 42 |
| | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 15,393 | 194 | 144 510 | 30 |
| | Other commodities – Autres produits | 188,685 | 3 392 | 2 139 927 | 362 |
| | Total | 312,781 | 5 318 | 3 397 551 | 642 |
| North Central – Centre-Nord | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 90,228 | 961 | 706 800 | 192 |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 79,683 | 861 | 985 628 | 134 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 31,748 | 674 | 597 054 | 48 |
| | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 27,007 | 281 | 296 862 | 48 |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 24,453 | 299 | 443 714 | 22 |
| | Other commodities – Autres produits | 317,093 | 3 494 | 3 835 630 | 523 |
| | Total | 570,213 | 6 569 | 6 865 687 | 968 |
| South – Sud | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 54,256 | 503 | 841 738 | 65 |
| | 42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes | 25,804 | 181 | 347 007 | 25 |
| | 58 Road Motor Vehicles, Parts and Accessories – Véhicules routiers, pièces et accessoires | 22,310 | 115 | 163 516 | 28 |
| | 44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages | 18,877 | 165 | 341 003 | 14 |
| | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 14,631 | 137 | 316 227 | 6 |
| | Other commodities – Autres produits | 259,776 | 1 919 | 3 605 776 | 326 |
| | Total | 395,654 | 3 021 | 5 615 267 | 464 |
| West – Ouest | 09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes | 41,690 | 362 | 865 514 | 18 |
| | 07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits | ... | ... | ... | ... |
| | 99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé | 26,656 | 319 | 348 968 | 38 |
| | 14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim. | 12,373 | 86 | 172 725 | 11 |
| | 95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures | 10,940 | ... | 80 736 | 22 |
| | Other commodities – Autres produits | 147,309 | 1 681 | 2 008 186 | 242 |
| | Total | 267,761 | 2 800 | 4 125 261 | 341 |
| | Total United States – Canada États-Unis – Canada | 1,546,409 | 17 708 | 20 003 766 | 2,415 |

Section 4 – Comparison of 1996 to 1995

Section 4 – Comparaison de 1996 à 1995

Due to the change in methodology in 1996, the results of the 1996 survey can not be directly compared to the findings of the 1995 survey (please see Chapter 6 for more information). This section, however, looks at the trucking activity of a subset of companies and should be a good indication of the change in activity between the two years for the largest companies.

Because of the change in the source of the survey universe, it was difficult to link companies from one year to the next in all cases, but 109 of the 126 companies that were Class 1 carriers (companies with revenues of \$12 million or more from intercity shipments) in 1995 were linked between the two years.

The following comparison of trucking activity between 1995 and 1996 was done for this group of carriers. Since it excludes companies who began operations in 1996 or ceased operations in 1995, it represents the growth within the 109 companies, rather than in the industry.

En raison du changement apporté à la méthodologie en 1996, on ne peut directement comparer les résultats de l'enquête de 1996 aux conclusions de l'enquête de 1995. (Prière de consulter le chapitre 6 pour de plus amples renseignements.) Dans la présente section, toutefois, on examinera les activités de transport routier d'un sous-ensemble de compagnies, ce qui devrait fournir une bonne indication des variations de l'activité entre les deux années observées pour les grandes entreprises.

Compte tenu de la modification apportée à la source de l'univers de l'enquête, il s'est révélé difficile de coupler systématiquement les compagnies d'une année donnée à celles de l'année suivante. Cependant, 109 des 126 compagnies désignées en 1995 comme des transporteurs de la classe 1 (soit les compagnies ayant réalisé des recettes de 12 millions de dollars ou plus à partir d'expéditions interurbaines) ont pu être couplées pour les deux années.

La comparaison des activités de transport routier entre 1995 et 1996 présentée ci-dessous vise ce groupe de transporteurs. Dans la mesure où l'analyse ne tient compte ni des compagnies qui ont commencé leurs activités en 1996 ni de celles qui ont cessé leurs activités en 1995, les résultats représentent la croissance affichée par les 109 compagnies et non celle du secteur dans son ensemble.

Characteristics of the companies

The following tables look at the characteristics of the subset of companies and of the entire group of Class 1 companies.

Caractéristiques des compagnies

Les tableaux suivants présentent les caractéristiques du sous-ensemble de compagnies et du groupe constitué de toutes les compagnies de la classe 1.

| Table 3.24 Region of domicile in 1995 | Tableau 3.24 Région du domicile en 1995 | |
|--|--|--|
| Region – Région | Surveyed Compagnies enquêtées | In subset Compagnies comprises dans le sous-ensemble |
| Atlantic – Atlantique | 9 | 8 |
| Quebec – Québec | 19 | 14 |
| Ontario | 55 | 48 |
| Prairies | 33 | 30 |
| B.C. and Territories – C-B et Territoires | 10 | 9 |
| Total | 126 | 109 |

All regions of domicile are represented by the subset. Like the total Class 1 companies, the bulk of these companies are located in Ontario with the second largest group located in the Prairie region.

Toutes les régions de domicile sont représentées dans le sous-ensemble. À l'instar de l'ensemble des compagnies de la classe 1, la plupart de ces compagnies sont situées en Ontario, la région des Prairies se classant au deuxième rang.

| Table 3.25 Area of operation in 1995 | Tableau 3.25 Zone d'activité en 1995 | |
|---|---|--|
| Area – Zone | Surveyed Compagnies enquêtées | In subset Compagnies comprises dans le sous-ensemble |
| Canada only – Canada seulement | 28 | 22 |
| Canada and United States – Canada et les États-Unis | 98 | 87 |

Approximately 80% of the companies in both groups served both Canadian and U.S. markets. The remainder carried domestic shipments only.

Environ 80 % des compagnies des deux groupes sont actives sur les marchés canadien et américain. Les autres compagnies assurent le transport de marchandises sur le marché intérieur seulement.

| Table 3.26 | Tableau 3.26 | |
|--|-------------------------------------|--|
| Type of activity in 1995 | Genre d'activité en 1995 | |
| Activity – Activité | Surveyed Compagnies enquêtées | In subset Compagnies comprises dans le sous-ensemble |
| General freight – less than truckload Fret général – charge partielle | 46 | 42 |
| General freight – truckload Fret général – charge complète | 27 | 22 |
| Liquid bulk – Liquides en vrac | 15 | 13 |
| Forest products – Produits forestiers | 6 | 6 |
| Building materials – Matériel de construction | 7 | 6 |
| Refrigerated solids – Produits solides réfrigérés | 12 | 9 |
| Vanlines – Déménageurs | 4 | 4 |
| Other – Autre | 9 | 7 |

The type of carrier by activity was also similar between the two groups with the bulk of the group classified as general freight carriers.

Les deux groupes se caractérisent également par une répartition similaire du genre de transporteur selon l'activité, la plupart des compagnies étant rangées dans la catégorie des transporteurs de marchandises diverses.

Table 3.27
Trucking activity in 1995

Tableau 3.27
Activité de transport routier en 1995

| | | Surveyed | in subset | Subset as a % of Class 1 | | |
|-----------|------------|-----------|--------------------------|--------------------------------------|------------|-------------|
| | | Enquêtées | dans le sous-ensemble | Sous ensemble en % de la Classe 1 | | |
| | | | | % | | |
| Revenues | \$ 000,000 | 5,476 | 5,054 | 92 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 93.5 | 86.1 | 92 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 58 649 | 54 715 | 93 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 21.5 | 20.8 | 97 | 000,000 | Expéditions |

In addition to the similarity in the types of activities of the companies, these 109 companies represented a large portion of the activity of the total 126 Class 1 companies surveyed in 1995. They earned 92% of the total transportation revenues attributed to the largest for-hire carriers in 1995 and carried 97% of the shipments.

Outre la similitude du genre d'activité des compagnies, les 109 compagnies du sous-ensemble représentent une forte proportion de l'activité de l'ensemble des 126 compagnies de la classe 1 visées par l'enquête en 1995. Elles ont obtenu 92 % des recettes totales au titre du transport attribuées aux grands transporteurs pour compte d'autrui et ont acheminé 97 % des expéditions.

Total Activity

These 109 carriers saw little growth in 1996. The tonnages of freight hauled and tonne-kilometres performed increased by 2% while the revenues earned and shipments carried increased by only 1%.

Trafic total

Ces 109 transporteurs n'ont enregistré qu'une faible croissance en 1996. Le tonnage de marchandises transportées et les tonnes-kilomètres effectuées ont augmenté de 2 %, tandis que les recettes et les expéditions se sont accrues de 1 % seulement.

Table 3.28
Trucking activity increased slightly in 1996

| | | 1995 | 1996 | % Variation 1996/1995 | | |
|-----------------------|------------|--------|--------|--------------------------|------------|-------------------------|
| | | | | | % | |
| Revenues | \$ 000,000 | 5,054 | 5,127 | 1 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 86.1 | 87.8 | 2 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 54 715 | 55 926 | 2 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 20.8 | 21.0 | 1 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 3.43 | 3.13 | -9 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 242.41 | 244.72 | 1 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 4 130 | 4 189 | 1 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 797 | 820 | 3 | km | Distance par expédition |

Tableau 3.28
Les activités de transport routier ont légèrement progressé en 1996

Domestic Activity

The overall growth in 1996 was tempered by the low growth in domestic activity. While the tonnage hauled increased by 2%, there was only a 1% increase in revenues earned and tonne-kilometres performed. The number of shipments decreased by 1% from 1995.

Trafic intérieur

La croissance globale enregistrée en 1996 a été modérée par la faible croissance du trafic intérieur. Si le tonnage acheminé a augmenté de 2 %, les recettes et les tonnes-kilomètres n'ont, quant à elles, progressé que de 1 %. Le nombre d'expéditions a accusé une baisse de 1 % par rapport à 1995.

Table 3.29
Domestic activity slowed down in 1996

| | | 1995 | 1996 | % Variation 1996/1995 | | |
|-----------------------|------------|--------|--------|--------------------------|------------|-------------------------|
| | | | | | % | |
| Revenues | \$ 000,000 | 3,355 | 3,372 | 1 | \$ 000,000 | Recettes |
| Tonnes | 000 000 | 66.7 | 68.0 | 2 | 000 000 | Tonnes |
| Tonne-km | 000 000 | 34 984 | 35 287 | 1 | 000 000 | Tonnes-km |
| Shipments | 000,000 | 17.6 | 17.5 | -1 | 000,000 | Expéditions |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 3.79 | 3.48 | -8 | \$ | Recettes par tonne-km |
| Revenue per Shipment | \$ | 190.32 | 192.17 | 1 | \$ | Recettes par expédition |
| Weight per Shipment | kg | 3 783 | 3 876 | 2 | kg | Poids par expédition |
| Distance per Shipment | km | 756 | 772 | 2 | km | Distance par expédition |

Tableau 3.29
Le trafic intérieur a ralenti en 1996

Transborder Activity

Transborder activity continued to increase. The number of shipments grew by 7% while the tonne-kilometres performed increased by 5%. Revenues earned and tonnage hauled grew more modestly. While the major activity indicators all increased in 1996, the average revenue per shipment, weight per shipment and revenue per tonne-kilometre decreased by 3%, 4% and 5% respectively. The average distance a shipment was carried increased by 45 kilometres or 4% in 1996.

Trafic transfrontalier

Le trafic transfrontalier a continué d'augmenter. Le nombre d'expéditions s'est accru de 7 %, tandis que les tonnes-kilomètres effectuées ont connu une hausse de 5 %. Les recettes et le tonnage transporté ont progressé de façon moins marquée. Bien que tous les principaux indicateurs d'activité aient augmenté en 1996, les recettes moyennes par expédition, le poids par expédition et les recettes par tonne-kilomètre ont reculé de 3 %, 4 % et 5 % respectivement. La distance moyenne par expédition s'est accrue de 45 kilomètres, soit 4 %, en 1996.

In 1995, these carriers earned 35% of their revenues from hauling transborder shipments while in 1996, the proportion increased to 36%. The proportion of transborder tonnage also increased by 1% from 20% of the total tonnage in 1995 to 21% in 1996.

En 1995, les transporteurs visés avaient réalisé 35 % de leurs recettes à partir du transport d'expéditions transfrontalières; cette proportion est passée à 36 % en 1996. La proportion du tonnage transfrontalier a aussi augmenté de 1 %, passant de 20 % du tonnage total en 1995 à 21 % du tonnage total en 1996.

Table 3.30
Transborder trucking activity continued to grow in 1996

Tableau 3.30
Le trafic transfrontalier poursuit sa croissance en 1996

| | | 1995 | 1996 | % Variation 1996/1995 | | | |
|-----------------------|------------|--------|--------|--------------------------|------------|-------------------------|--|
| | | | | | % | | |
| Revenues | \$ 000,000 | 1,653 | 1,710 | 3 | \$ 000,000 | Recettes | |
| Tonnes | 000 000 | 19.1 | 19.5 | 2 | 000 000 | Tonnes | |
| Tonne-km | 000 000 | 19 565 | 20 496 | 5 | 000 000 | Tonnes-km | |
| Shipments | 000,000 | 3.0 | 3.2 | 7 | 000,000 | Expéditions | |
| Revenue per Tonne-km | \$ | 1.18 | 1.12 | -5 | \$ | Recettes par tonne-km | |
| Revenue per Shipment | \$ | 551.75 | 536.33 | -3 | \$ | Recettes par expédition | |
| Weight per Shipment | kg | 6 360 | 6 117 | -4 | kg | Poids par expédition | |
| Distance per Shipment | km | 1,058 | 1,103 | 4 | km | Distance par expédition | |

Introduction

This chapter presents the results of the 1996 Motor Carriers of Freight (MCF), Private Carrier Survey. Private carriers are businesses that maintain a fleet of trucks to carry their own goods. The Private Carriers Survey covers those private carriers with at least \$1 million in annual operating expenses that can provide separate accounting information for their trucking activities within the larger business. The number of carriers reporting to the survey in 1996 was 456, an increase of 3% over 1995. In the following text, 1996 data comparisons with previous years are based on averages per carrier.

Number of carriers

Of the 456 carriers reporting in 1996, almost three quarters (333) were based in Quebec and Ontario. Private carriers based in the Prairies and British Columbia accounted for one fifth (99) of all carriers reporting; the remaining carriers (24) were based in the Atlantic provinces.

Operating expenses

Total operating expenses for private carriers reporting in 1996 were \$1.9 billion. On a per carrier basis, operating expenses remained stable at \$4.2 million in 1996 when compared to 1995 (Figure 4.1). Transportation expenses accounted for about 60% or \$1.2 billion of the total operating expenses, followed by administrative expenses at \$ 419 million, maintenance expenses \$ 209 million and terminal expenses at \$105 million.

By region, Ontario reported the highest total operating expenses, followed by Quebec and the Prairies (Table 4.1). British Columbia, however, reported the highest total per-carrier operating expenses (\$5.2 million), followed by Ontario (\$4.6 million), Quebec and the Prairies (\$3.6 million each) and the Atlantic Provinces (\$3.3 million). Table 4.2 breaks down total operating expenses in more detail.

Introduction

Ce chapitre présente les résultats de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM), transporteurs pour compte propre, 1996. Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui exploitent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises. L'enquête sur les transporteurs pour compte propre vise les transporteurs routiers pour compte propre dont les dépenses annuelles d'exploitation s'élevaient à 1 million de dollars et plus et qui sont en mesure de fournir des renseignements comptables distincts pour leurs activités de camionnage au sein de l'entreprise globale. Le nombre de transporteurs déclarants s'est établi à 456 en 1996, soit une hausse de 3 % par rapport à 1995. Dans le texte qui suit, les données de 1996 sont comparées à celles des années précédentes à l'aide des moyennes par transporteur.

Nombre de transporteurs

Des quelques 456 transporteurs déclarants en 1996, près du trois-quarts (333) étaient domiciliés au Québec et en Ontario. Les camionneurs pour compte propre domiciliés dans les régions des Prairies et de la Colombie-Britannique ont accaparé plus du cinquième (99) du total des transporteurs déclarants, tandis que les autres transporteurs provenaient des régions des Maritimes (24).

Dépenses d'exploitation

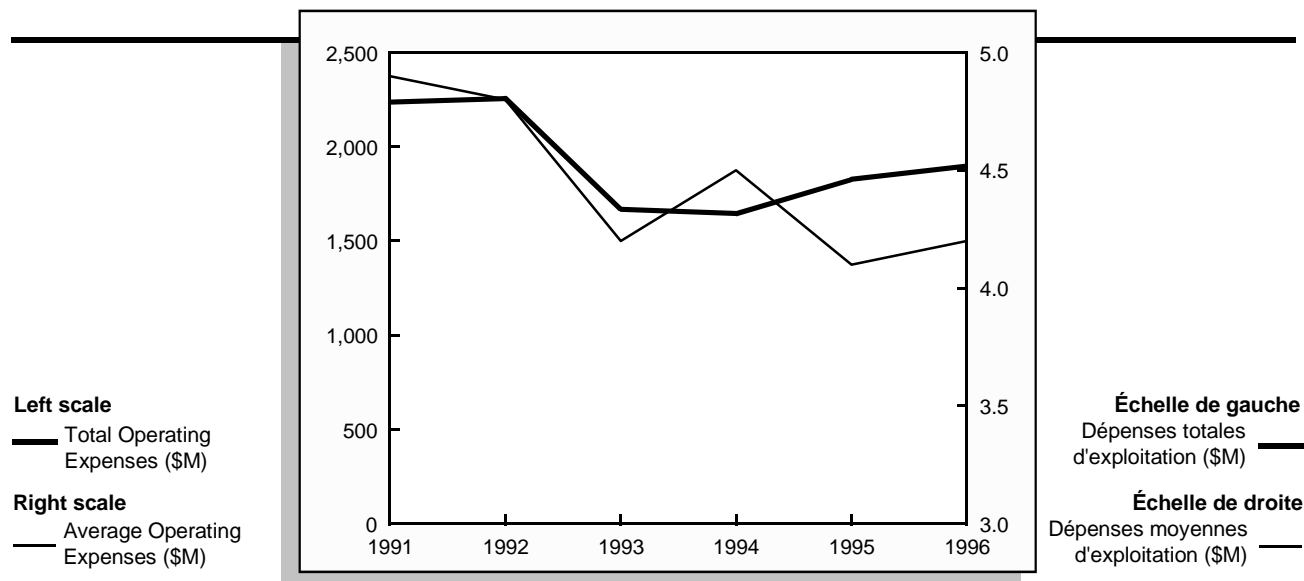
En 1996, les dépenses totales d'exploitation des transporteurs déclarants pour compte propre se sont élevées à 1,9 milliard de dollars. Les dépenses moyennes d'exploitation par transporteur sont demeurées stables à 4,2 millions de dollars en 1996, par rapport à 1995 (Figure 4.1). Les frais de transport ont accaparé la portion la plus importante (environ 60 % ou 1,2 milliard de dollars) des dépenses totales d'exploitation, suivi des dépenses administratives (419 millions de dollars), l'entretien et les frais de garage (209 millions de dollars) et enfin les frais de terminus (105 millions de dollars).

Selon la région (tableau 4.1), l'Ontario a affiché les dépenses totales d'exploitation les plus élevées, suivie du Québec et des Prairies respectivement. Toutefois, la Colombie-Britannique a enregistré les dépenses totales d'exploitation les plus élevées par transporteur, soit 5,2 millions de dollars, suivie de l'Ontario (4,6 millions de dollars), puis le Québec et les Prairies (3,6 millions de dollars chacun), enfin les provinces de l'Atlantique (3,3 millions de dollars). Le tableau 4.2 présente une ventilation plus détaillée des dépenses totales d'exploitation.

Figure 4.1

**Operating Expenses, Private Trucking,
1991-1996**

Figure 4.1

**Dépenses d'exploitation, camionnage pour
compte propre, 1991-1996**

Table 4.1
Summary Statistics by Region of Domicile, Private Carriers, 1996
Tableau 4.1
Statistiques sommaires selon la région de domicile, camionnage pour compte propre, 1996

| | | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Quebec Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|-------------------|------------------|---|------------------|----------------|----------------|--|
| Carriers Reporting – ColumbiaTransporteurs déclarants | No. – Nbre | 456 | 24 | 126 | 207 | 63 | 36 |
| Total Operating Expenses¹ – Total, dépenses d'exploitation¹ | \$'000 | 1,899,984 | 78,985 | 450,469 | 955,469 | 225,951 | 189,110 |
| Transportation Expenses – Frais de transport | " | 1,167,138 | 40,874 | 289,756 | 582,579 | 146,151 | 107,778 |
| Maintenance and Garage Expenses – Dépenses d'entretien et frais de garage | " | 208,655 | 9,815 | 43,738 | 106,615 | 23,946 | 24,540 |
| Terminal Expenses – Frais de terminus | " | 105,052 | 4,346 | 18,679 | 53,623 | 9,375 | 19,029 |
| Administrative and General Office Expenses – Frais d'administration et frais généraux | " | 419,139 | 23,950 | 98,296 | 212,651 | 46,478 | 37,763 |
| Total Number of employees – Total, nombre d'employés | No. – Nbre | 19,993 | 794 | 4,789 | 9,669 | 2,476 | 2,265 |
| Total Salaries and Wages – Total, traitements et salaires | \$'000 | 713,302 | 28,354 | 168,095 | 353,639 | 82,570 | 80,644 |
| Total Equipment Operated – Total du matériel productif en service | No. – Nbre | 28,456 | 890 | 6,929 | 14,058 | 4,382 | 2,197 |
| Straight trucks – Camions | " | 8,541 | 447 | 2,393 | 3,825 | 1,034 | 842 |
| Road tractors – Tracteurs routiers | " | 5,821 | 142 | 1,383 | 3,027 | 865 | 404 |
| Semi-trailers – Semi-remorques | " | 13,161 | 292 | 2,693 | 6,941 | 2,447 | 788 |
| Other – Autres | " | 933 | 9 | 460 | 265 | 36 | 163 |

¹ Total may not add due to rounding. – Le total n'est pas juste à cause des données arrondies.

² Includes marketing, traffic and sales expenses. – Comprend les frais de commercialisation, de trafic et des services de vente.

Table 4.2

Operating Expenses by Region of Domicile, Private Carriers, 1996

| | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Quebec Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|------------------|---|------------------|----------------|----------------|--|
| | \$'000 | | | | | |
| Salaries and Wages – Traitements et salaires | | | | | | |
| Highway drivers – Conducteurs de longue distance | 219,755 | 6,957 | 43,630 | 131,977 | 23,432 | 13,760 |
| Local drivers and helpers – Conducteurs locaux et aides | 266,923 | 12,779 | 75,032 | 109,922 | 34,447 | 34,743 |
| Mechanics and maintenance employees – Mécaniciens et personnel de l'entretien | 66,324 | 3,368 | 12,734 | 35,538 | 8,370 | 6,315 |
| Terminal and platform employees – Employés de terminus et de plate-forme | 55,847 | 1,263 | 10,491 | 24,752 | 3,653 | 15,688 |
| Administration and all other personnel – Administration et tous les autres employés | 104,452 | 3,987 | 26,207 | 51,451 | 12,670 | 10,138 |
| Total Salaries and Wages – Total, traitements et salaires | 713,302 | 28,354 | 168,095 | 353,639 | 82,570 | 80,644 |
| Benefits (Incl.unemployment and health insurance and others) – Avantages sociaux (Incl.assurance-chômage, assurance-maladie et autres) | 165,033 | 5,653 | 42,025 | 86,108 | 16,297 | 14,950 |
| Fuel (including tax) – Carburant (Taxe comprise) | 172,671 | 8,072 | 42,725 | 85,252 | 22,284 | 14,338 |
| Owner operator payments – Dépenses au titre des chauffeurs contractants | 164,434 | 2,528 | 29,776 | 96,649 | 14,918 | 20,564 |
| Vehicle rent (short term) – Location de véhicules (à court terme) | 18,061 | 99 | 5,538 | 3,008 | 9,058 | 357 |
| Vehicle lease (long term) – Location de véhicules(à long terme) | 60,935 | 293 | 16,749 | 34,783 | 3,662 | 5,447 |
| Purchased Transportation – Achat de services de transport | 188,894 | 7,542 | 59,248 | 81,620 | 27,373 | 13,111 |
| Maintenance and repairs – Dépenses d'entretien et frais de garage | 142,331 | 6,448 | 31,004 | 71,078 | 15,576 | 18,225 |
| Depreciation of revenue equipment – Amortissement du matériel product | 75,465 | 2,605 | 17,057 | 39,369 | 10,977 | 5,456 |
| Depreciation of buildings, and other equipment – Amortissement des bâtiments et autre matériel | 49,205 | 3,082 | 8,187 | 28,871 | 5,723 | 3,341 |
| Insurance – Assurance | 18,076 | 777 | 3,858 | 8,857 | 2,500 | 2,084 |
| Safety and compliance – Sécurité et de l'observation | 7,205 | 1,018 | 3,369 | 2,491 | 235 | 92 |
| Other expenses – Autres dépenses | 124,373 | 12,516 | 22,838 | 63,744 | 14,776 | 10,500 |
| Total | 1,899,984 | 78,985 | 450,469 | 955,469 | 225,951 | 189,110 |

Employment and salaries

A total of 20,000 workers were employed by those private truckers reporting in 1996 (Table 4.3). The average employees per carrier continued to decline, from 60 in 1991 to 44 in 1996. Highway drivers and local drivers together accounted for 68% of all employment in private trucking in 1996. The highway drivers' share of employment has decreased by 2% from 30% in 1995, to 28% in 1996. Local drivers accounted for 40% of employment in private trucking in 1996, roughly the same share as in 1990.

For those private trucking companies reporting in 1996, total expenditures for salaries and wages were \$713 million (excluding benefits). The average salary was \$35,670 (excluding benefits), up 1% from \$35,300 in 1995. This varied from a high of \$36,575 in Ontario to a low of \$33,348 in the Prairies.

Tableau 4.2

Dépenses d'exploitation selon la région de domicile, camionnage pour compte propre, 1996

| | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Quebec Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|------------------|---|------------------|----------------|----------------|--|
| | \$'000 | | | | | |
| Salaries and Wages – Traitements et salaires | | | | | | |
| Highway drivers – Conducteurs de longue distance | 219,755 | 6,957 | 43,630 | 131,977 | 23,432 | 13,760 |
| Local drivers and helpers – Conducteurs locaux et aides | 266,923 | 12,779 | 75,032 | 109,922 | 34,447 | 34,743 |
| Mechanics and maintenance employees – Mécaniciens et personnel de l'entretien | 66,324 | 3,368 | 12,734 | 35,538 | 8,370 | 6,315 |
| Terminal and platform employees – Employés de terminus et de plate-forme | 55,847 | 1,263 | 10,491 | 24,752 | 3,653 | 15,688 |
| Administration and all other personnel – Administration et tous les autres employés | 104,452 | 3,987 | 26,207 | 51,451 | 12,670 | 10,138 |
| Total Salaries and Wages – Total, traitements et salaires | 713,302 | 28,354 | 168,095 | 353,639 | 82,570 | 80,644 |
| Benefits (Incl.unemployment and health insurance and others) – Avantages sociaux (Incl.assurance-chômage, assurance-maladie et autres) | 165,033 | 5,653 | 42,025 | 86,108 | 16,297 | 14,950 |
| Fuel (including tax) – Carburant (Taxe comprise) | 172,671 | 8,072 | 42,725 | 85,252 | 22,284 | 14,338 |
| Owner operator payments – Dépenses au titre des chauffeurs contractants | 164,434 | 2,528 | 29,776 | 96,649 | 14,918 | 20,564 |
| Vehicle rent (short term) – Location de véhicules (à court terme) | 18,061 | 99 | 5,538 | 3,008 | 9,058 | 357 |
| Vehicle lease (long term) – Location de véhicules(à long terme) | 60,935 | 293 | 16,749 | 34,783 | 3,662 | 5,447 |
| Purchased Transportation – Achat de services de transport | 188,894 | 7,542 | 59,248 | 81,620 | 27,373 | 13,111 |
| Maintenance and repairs – Dépenses d'entretien et frais de garage | 142,331 | 6,448 | 31,004 | 71,078 | 15,576 | 18,225 |
| Depreciation of revenue equipment – Amortissement du matériel product | 75,465 | 2,605 | 17,057 | 39,369 | 10,977 | 5,456 |
| Depreciation of buildings, and other equipment – Amortissement des bâtiments et autre matériel | 49,205 | 3,082 | 8,187 | 28,871 | 5,723 | 3,341 |
| Insurance – Assurance | 18,076 | 777 | 3,858 | 8,857 | 2,500 | 2,084 |
| Safety and compliance – Sécurité et de l'observation | 7,205 | 1,018 | 3,369 | 2,491 | 235 | 92 |
| Other expenses – Autres dépenses | 124,373 | 12,516 | 22,838 | 63,744 | 14,776 | 10,500 |
| Total | 1,899,984 | 78,985 | 450,469 | 955,469 | 225,951 | 189,110 |

Emploi et rémunération

Le nombre total d'employés des transporteurs déclarants pour compte propre s'est élevé à 20 000 en 1996 (tableau 4.3). Le nombre moyen d'employés par transporteur pour compte propre a ainsi poursuivi sa tendance à la baisse, passant de 60 en 1991 à 44 en 1996. En 1996, les conducteurs de longue distance et les conducteurs locaux représentaient ensemble 68 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre. La part des conducteurs de longue distance a baissé de 2 %, passant de 30 % en 1995 à 28 % en 1996. Les conducteurs locaux, quant à eux, représentaient 40 % des employés du secteur du camionnage pour compte propre en 1996, soit environ la part des emplois qu'ils occupaient en 1990.

Les dépenses totales au titre des traitements et salaires des transporteurs déclarants pour compte d'autrui se sont chiffrées à 713 millions de dollars (avantages sociaux non compris). La rémunération moyenne s'est établie à 35 670 dollars (avantages sociaux non compris), soit une hausse de 1 % par rapport à la rémunération moyenne de 35 300 dollars enregistrée en 1995. La rémunération moyenne a varié d'un maximum de 36 575 dollars en Ontario à un minimum de 33 348 dollars dans les Prairies.

Table 4.3
Employees, Salaries and Wages¹ by Region of Domicile, Private Carriers, 1996

Tableau 4.3
Employés, traitements et salaires¹ selon la région de domicile, camionnage pour compte propre, 1996

| | | Canada | Atlantic Region Région de L'Atlantique | Quebec Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|--|------------|---------|---|------------------|---------|----------|--|
| Carriers Reporting – Transporteurs déclarants | No. – Nbre | 456 | 24 | 126 | 207 | 63 | 36 |
| Highway drivers ² – Chauffeurs de longue distance ² | No. – Nbre | 5,600 | 189 | 1,032 | 3,362 | 682 | 335 |
| Salaries and wages ² – Salaires et traitements ² | \$'000 | 219,755 | 6,957 | 43,630 | 131,977 | 23,432 | 13,760 |
| Average salaries and wages ² – Salaires et traitements moyens ² | \$ | 39,242 | 36,809 | 42,277 | 39,256 | 34,357 | 41,074 |
| Local drivers and helpers ² – Chauffeurs locaux et aides ² | No. – Nbre | 8,087 | 358 | 2,468 | 3,155 | 1,087 | 1,019 |
| Salaries and wages ² – Salaires et traitements ² | \$'000 | 266,923 | 12,779 | 75,032 | 109,922 | 34,447 | 34,743 |
| Average salaries and wages ² – Salaires et traitements moyens ² | \$ | 33,006 | 35,695 | 30,402 | 34,840 | 31,690 | 34,096 |
| Mechanics and maintenance employees – Mécaniciens et personnel de l'entretien | No. – Nbre | 1,776 | 100 | 320 | 945 | 249 | 162 |
| Salaries and wages – Salaires et traitements | \$'000 | 66,324 | 3,368 | 12,734 | 35,538 | 8,370 | 6,315 |
| Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens | \$ | 37,345 | 33,676 | 39,794 | 37,606 | 33,614 | 38,984 |
| Terminal and platform employees ³ – Employés de terminus et de plate-forme ³ | No. – Nbre | 1,657 | 37 | 339 | 757 | 101 | 423 |
| Salaries and wages ³ – Salaires et traitements ³ | \$'000 | 55,847 | 1,263 | 10,491 | 24,752 | 3,653 | 15,688 |
| Average salaries and wages ³ – Salaires et traitements moyens ³ | \$ | 33,704 | 34,143 | 30,948 | 32,698 | 36,164 | 37,087 |
| Administration and all other personnel – Administration et tous les autres employés | No. – Nbre | 2,873 | 110 | 630 | 1,450 | 357 | 326 |
| Salaries and wages – Salaires et traitements | \$'000 | 104,452 | 3,987 | 26,207 | 51,451 | 12,670 | 10,138 |
| Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens | \$ | 36,356 | 36,245 | 41,598 | 35,483 | 35,489 | 31,097 |
| Total number of Employees – Total, nombre d'employés | No. – Nbre | 19,993 | 794 | 4,789 | 9,669 | 2,476 | 2,265 |
| Salaries and wages – Salaires et traitements moyens | \$'000 | 713,302 | 28,354 | 168,095 | 353,639 | 82,570 | 80,644 |
| Average salaries and wages – Salaires et traitements moyens | \$ | 35,678 | 35,710 | 35,100 | 36,575 | 33,348 | 35,605 |

¹ Excludes employee benefits. – Ne comprend pas les avantages aux employés.

² Excludes owner operator. – Ne comprend pas les chauffeurs contractants.

³ Other than office. – Autres que les employés de bureau.

Highway drivers were the highest paid employment category in private trucking in 1996 (\$39,242) while the local drivers and helpers were the lowest paid (\$33,006). See Figure 4.2. In most regions, highway drivers earned the highest incomes in 1996, achieving a maximum of \$42,277 in Quebec.

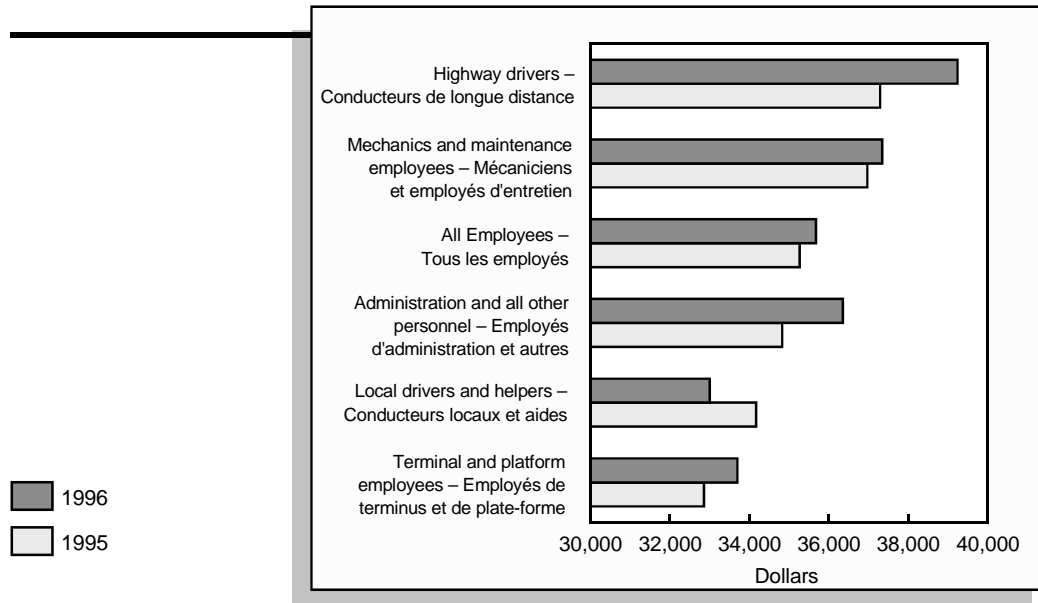
Private trucking's local drivers are paid less than highway drivers since they are more likely to drive straight trucks, which do not require as much driver training as for road tractors. However, the gap between the average salaries of local and highway drivers narrowed considerably between 1990 and 1995 (Figure 4.3).

Par catégorie d'emploi, les conducteurs de longue distance ont obtenu, en 1996, les revenus les plus élevés de l'industrie du camionnage pour compte propre, soit 39 242 dollars, et les conducteurs locaux et les aides les revenus les moins élevés avec 33 006 dollars (Figure 4.2). Dans la plupart des régions, les conducteurs de longue distance ont gagné les revenus les plus élevés en 1996, atteignant un sommet de 42 277 dollars au Québec.

Dans l'industrie du camionnage pour compte propre, les conducteurs locaux sont moins bien rémunérés que les conducteurs de longue distance dans la mesure où ils sont plus susceptibles de conduire des camions, travail qui ne requiert pas autant de formation que la conduite de véhicules articulés. Par contre, l'écart de la moyenne des salaires entre ces deux groupes a été réduit sensiblement entre 1990 et 1995 (Figure 4.3).

Figure 4.2

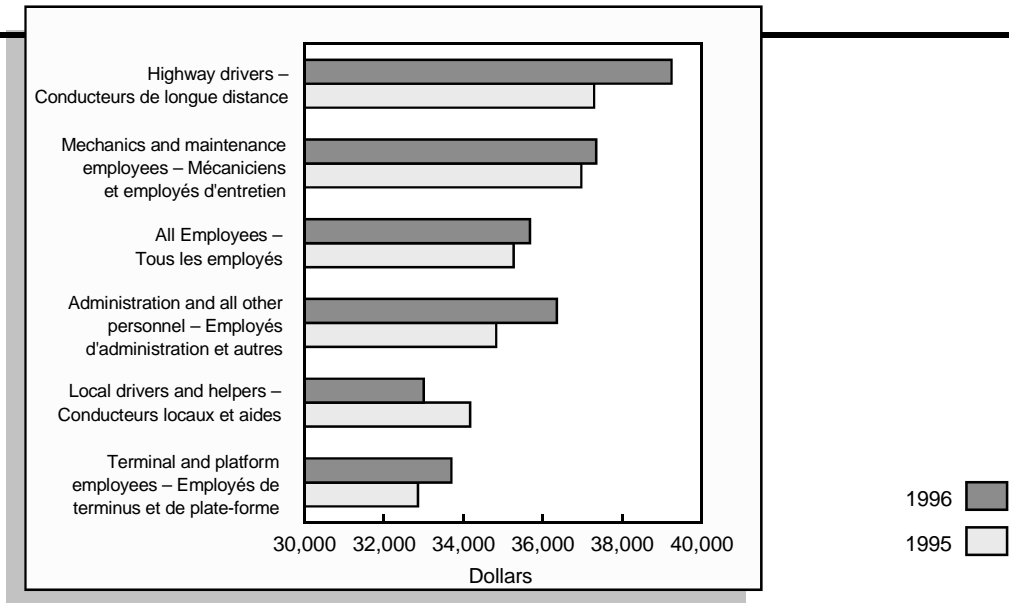
Average Salary and Wages¹, Private Trucking, 1995-1996



¹ Excluding benefits

Figure 4.2

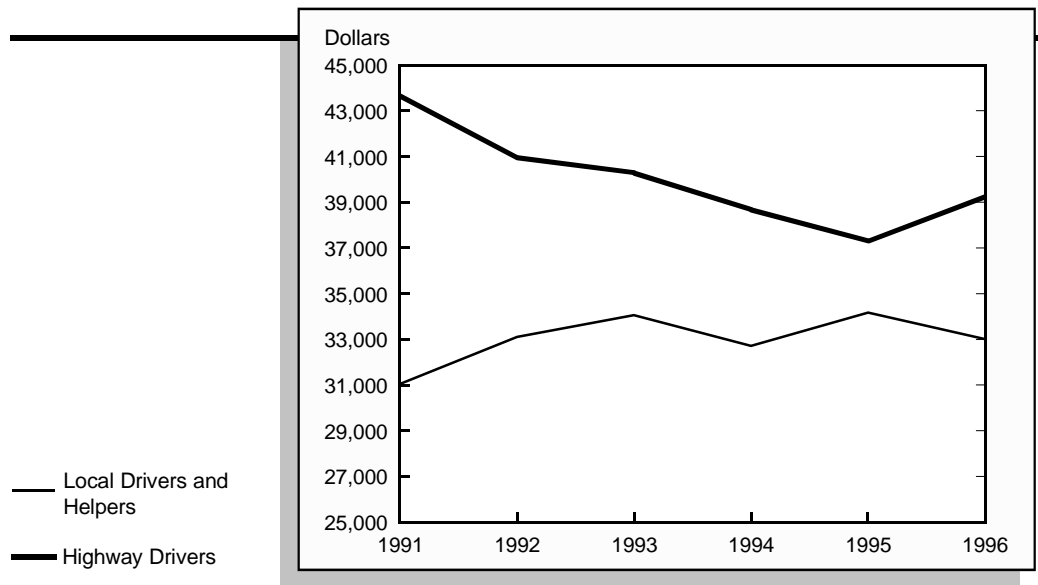
Rémunération moyenne¹, camionnage pour compte propre, 1995-1996



¹ Avantages sociaux non compris

Figure 4.3

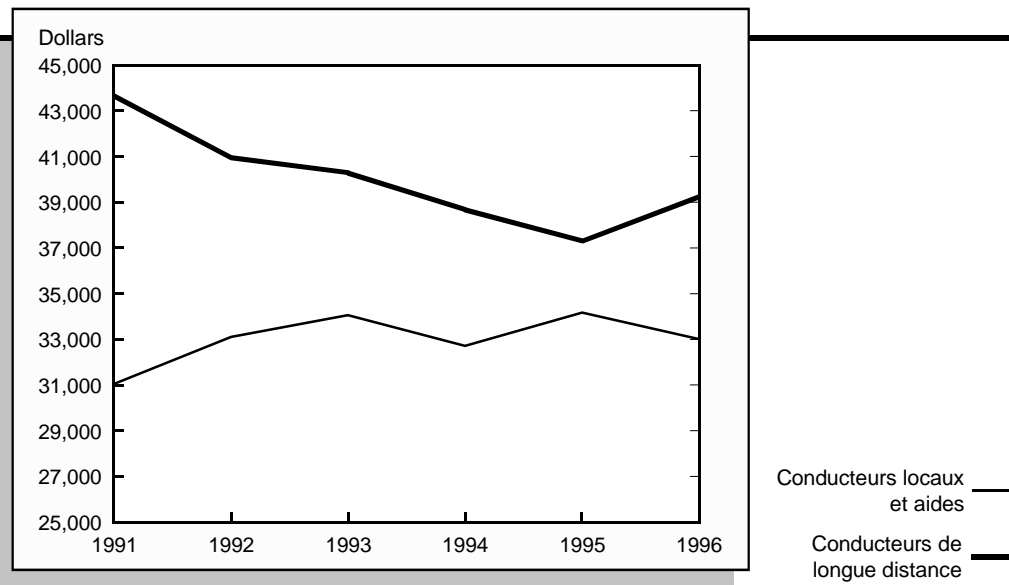
Highway and Local Drivers, Average Salary and Wages, Private Trucking, 1991-1996



Local Drivers and Helpers
Highway Drivers

Figure 4.3

Conducteurs locaux et de longue distance, rémunération moyenne, camionnage pour compte propre, 1991-1996



Conducteurs locaux et aides
Conducteurs de longue distance

Equipment

The total number of pieces of equipment (road tractors, straight trucks, semi-trailers and other equipment) operated by private carriers reporting in 1996 was 28,456 (Table 4.4). Since 1992, the average number of pieces of equipment in service by carrier has remained steady at just over 60. In 1996, both companies owned and leased semi-trailers accounted for most of the equipment operated by private carriers, at an average of 29 pieces per carrier. Average semi-trailers per carrier varied from 12 pieces in the Atlantic to 38 pieces in the Prairies. See Figure 4.4. Private carriers also operated an average of 19 straight trucks and 13 road tractors in 1996. Regionally, the largest number of straight trucks per carrier was 33 reported in British Columbia while the lowest was in the Prairies (16). For road tractors, Ontario had the largest average fleet with 14 while the lowest value was found in the Atlantic Provinces with only 6 road Tractors on average per carrier.

Matériel

Le nombre total d'unités en service (tracteurs routiers, camions, semi-remorques et autre matériel), exploitées par des transporteurs déclarants pour compte propre, s'est établi à 28 456 en 1996 (tableau 4.4). Depuis 1992, le nombre moyen d'unités de matériel en service par transporteur est demeuré stable à un peu plus de 60. En 1996, les semi-remorques accaparaient la plus grande part de l'ensemble du matériel exploité par les transporteurs routiers pour compte propre avec une moyenne de 29 unités par transporteur. Ce nombre moyen de semi-remorques par transporteur a varié de 12 unités dans l'Atlantique à 38 unités dans les Prairies (Figure 4.4). Les transporteurs pour compte propre ont également utilisé en moyenne 19 camions et 13 tracteurs routiers en 1996. À l'échelle régionale, le plus grand nombre de camions par transporteur a été enregistré en Colombie-Britannique (33) et le plus bas dans les Prairies (16). Pour les tracteurs routiers, le plus grand nombre était en Ontario (14) et le plus petit dans l'Atlantique (6).

Table 4.4
Motor Carriers of Freight, 1996: Revenue Equipment Operated by Region, Private Carriers

Tableau 4.4
Transporteurs routiers de marchandises, 1996: Matériel productif en service selon la Région, camionnage pour compte propre

| | Canada | Atlantic Region Région de l'Atlantique | Quebec Québec | Ontario | Prairies | British Columbia Colombie-Britannique |
|---|--------|---|------------------|---------|----------|--|
| Number – Nombre | | | | | | |
| Straight Trucks – Camions | | | | | | |
| Owned – Possédés | 7,802 | 447 | 2,290 | 3,339 | 974 | 752 |
| Leased – Loués | 739 | 0 | 103 | 486 | 60 | 90 |
| Total | 8,541 | 447 | 2,393 | 3,825 | 1,034 | 842 |
| Road Tractors – Tracteurs-routiers | | | | | | |
| Owned – Possédés | 3,366 | 142 | 964 | 1,526 | 536 | 198 |
| Leased – Loués | 2,455 | 0 | 419 | 1,501 | 329 | 206 |
| Total | 5,821 | 142 | 1,383 | 3,027 | 865 | 404 |
| Semi-Trailers – Semi-remorques | | | | | | |
| Owned – Possédés | 9,109 | 112 | 2,032 | 4,672 | 1,776 | 517 |
| Leased – Loués | 4,052 | 180 | 661 | 2,269 | 671 | 271 |
| Total | 13,161 | 292 | 2,693 | 6,941 | 2,447 | 788 |
| Other revenue equipment – Autre matériel productif | | | | | | |
| Owned – Possédés | 730 | 9 | 291 | 231 | 36 | 163 |
| Leased – Loués | 203 | 0 | 169 | 34 | 0 | 0 |
| Total | 933 | 9 | 460 | 265 | 36 | 163 |
| Total | | | | | | |
| Owned – Possédés | 21,007 | 710 | 5,577 | 9,768 | 3,322 | 1,630 |
| Leased – Loués | 7,449 | 180 | 1,352 | 4,290 | 1,060 | 567 |
| Total | 28,456 | 890 | 6,929 | 14,058 | 4,382 | 2,197 |

Nationally, 7,449 pieces of equipment (26% of the fleet surveyed) were leased, an increase over the previous high of 23% in 1995. The increase in the proportion of equipment leased by private carriers in 1996 coincided with a slight decrease in the number of pieces owned per carrier, from 51 pieces in 1992 to 46 pieces in

À l'échelle nationale, plus de 7 449 unités ou 26 % du parc de véhicules étaient louées, soit une augmentation sur le précédent sommet de 23 % enregistré en 1995. L'augmentation de la proportion de matériel loué par les transporteurs routiers pour compte propre en 1996 a coïncidé avec un léger repli du nombre d'unités de matériel possédé par transporteur, ce nombre

Figure 4.4

Revenue Equipment by Region, Private Trucking, 1996

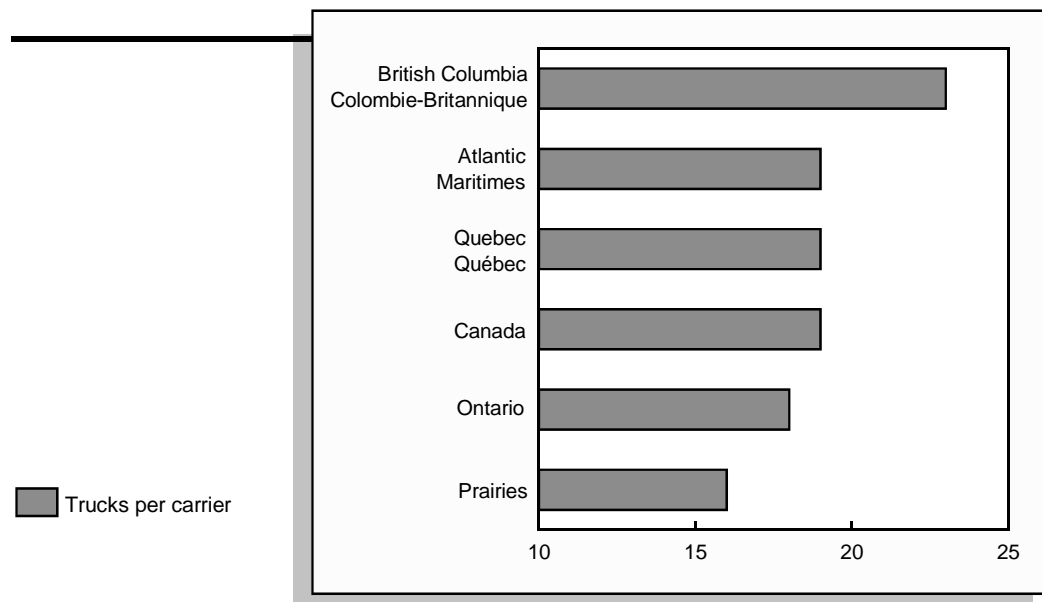
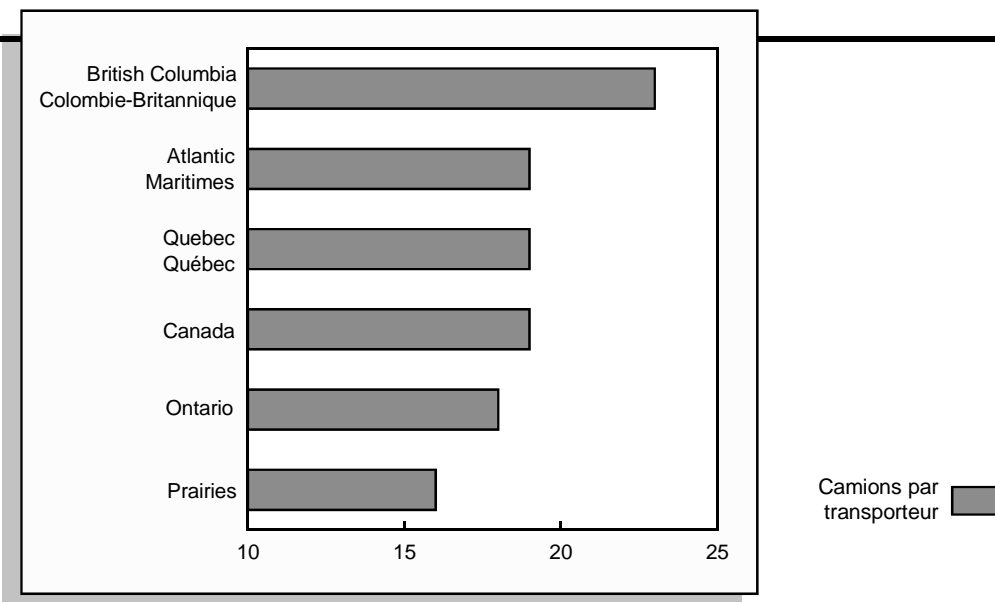


Figure 4.4

Matériel en service selon la région, camionnage pour compte propre, 1996



1996. The benefits of leasing equipment include less capital investment by a carrier and enhanced ability to quickly adapt to technological change.

étant passé de 51 unités en 1992 à 46 unités en 1996. La location de matériel présente les avantages de réduire les dépenses en capital des transporteurs routiers et d'augmenter leur capacité à s'adapter rapidement aux changements technologiques.

Table 4.5

Annual Distance Travelled by Straight Trucks and Road Tractors by Region of Domicile, Private Carriers 1996

Tableau 4.5

Distance annuelle parcourue par les camions et les tracteurs routiers selon la région de domicile, camionnage pour compte propre, 1996

| Province | Straight Trucks – Camions Owned and leased – Possédés et loués | | | Road Tractors – Tracteurs routiers Owned and leased – Possédés et loués | | |
|--|---|--------------------------------|--------------------------------------|--|------------------------|------------------------------|
| | Number Nombre | Kilomètres Distance moyenne | Average distance Distance moyenne | Number Nombre | Kilomètres Distance | Average distance Distance |
| moyenne | | '000 | | | '000 | |
| Canada | 8,541 | 315,590 | 36,950 | 5,821 | 633,414 | 108,815 |
| Atlantic Region – Région de l'Atlantique | 447 | 17,430 | 38,992 | 142 | 14,253 | 100,373 |
| Quebec – Québec | 2,393 | 90,734 | 37,916 | 1,383 | 152,595 | 110,336 |
| Ontario | 3,825 | 132,150 | 34,549 | 3,027 | 331,980 | 109,673 |
| Prairies | 1,034 | 38,992 | 37,710 | 865 | 93,104 | 107,635 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 842 | 36,284 | 43,093 | 404 | 41,482 | 102,679 |

Distance travelled

In 1996, road tractors operated by the reporting private carriers travelled an average distance of 109,000 km (Table 4.5), a considerable increase over an average of slightly over 90,000 km reported in the period 1992 to 1994, but comparable with 110,000 in 1995 (Figure 4.5). Straight trucks travelled only 37,000 km on average in 1996, a small decrease (-5%) from the 39,000 km travelled in 1995.

Distance parcourue

En 1996, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs déclarants pour compte propre ont parcouru en moyenne 109 000 km (tableau 4.5), soit une augmentation substantielle par rapport aux moyennes d'un peu plus de 90 000 km enregistrées au cours des années 1992-1994, mais comparable à l'an dernier, soit 110 000 en 1995 (Figure 4.5). Les camions ont parcouru en moyenne 37 000 km en 1996, soit une légère baisse (-5 %) par rapport aux 39 000 km parcourus en 1995.

Figure 4.5

Average Distance Travelled, Private Trucking, 1991-1996



Figure 4.5

Distance moyenne parcourue, camionnage pour compte propre, 1991-1996



On average, road tractors from Quebec based carriers travelled the greatest distances (110,000 km) and the shortest distances in the Atlantic (100,400 km). See Figure 4.6. Straight trucks travelled the greatest distances on average in British Columbia (43,000 km) and the shortest distances in Ontario (34,550 km).

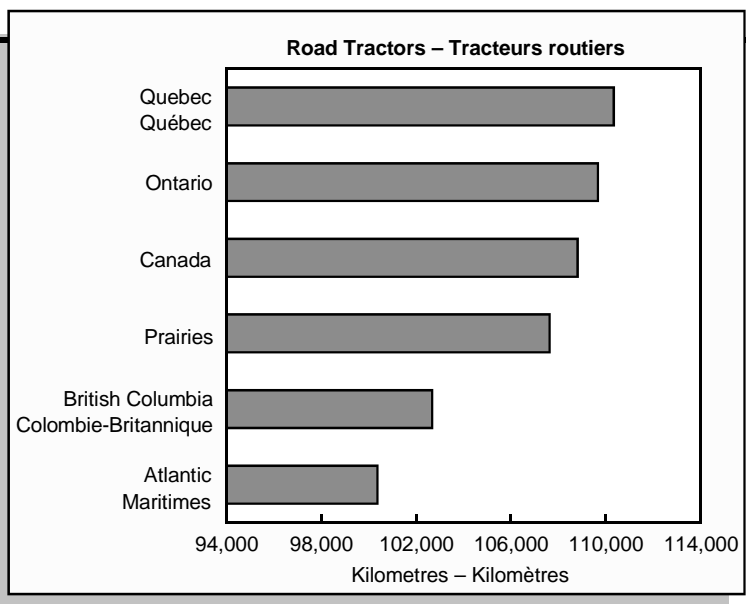
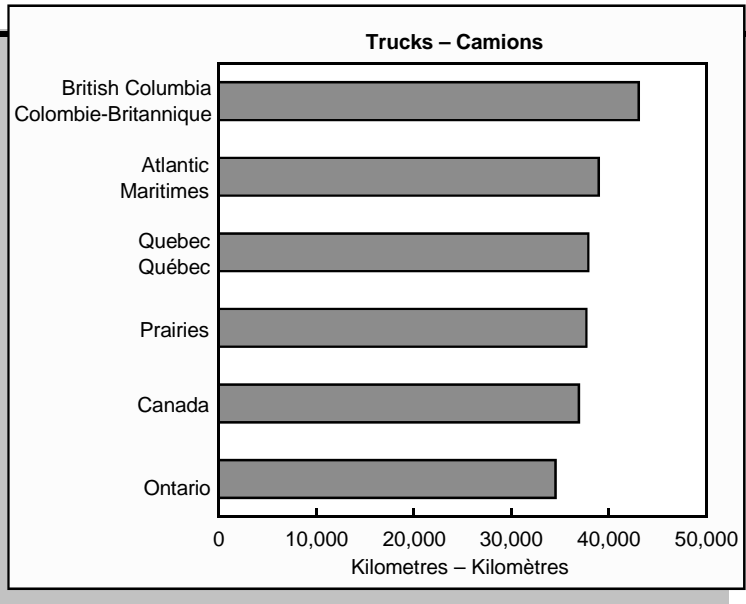
Les distances moyennes les plus importantes furent parcourues par les tracteurs routiers provenant des firmes du Québec (110 000 km), et les moins importantes, dans les provinces maritimes (100 400 km) (Figure 4.6). C'est dans la région de la Colombie-Britannique que les distances moyennes parcourues par les camions furent les plus importantes (43 000 km), alors que les moins importantes furent enregistrées en Ontario (34 550 km).

Figure 4.6

Figure 4.6

Average Distance Travelled by Region, Private Trucking, 1996

Distance moyenne parcourue selon la région, camionnage pour compte propre, 1996



Fuel consumption

The reporting private carriers consumed over 371 million litres of fuel in 1996 (see Table 4.6), an average of 813,485 litres per carrier compared with 836,000 litres in 1995. The cost of fuel consumption was \$173 million in 1996, representing an average cost of \$0.47 per litre (compared to \$0.45 in 1995). Regionally, the average fuel cost varied from a high of \$ 0.49 per litre in the Atlantic Provinces to a low of \$0.44 per litre in British Columbia.

Table 4.6
Fuel Consumption and Cost by Region of Domicile, Private Carriers, 1996

| Province | Carriers Reporting | Fuel Consumed | Total Cost | Average cost per litre |
|--|--------------------------|--------------------|--------------|------------------------|
| | Transporteurs déclarants | Carburant consommé | Coût total | Coût moyen par litre |
| | (No. – Nbre) | (Litres) '000 | (\$) '000 | (\$) |
| Canada | 456 | 370,949 | 172,671 | 0.47 |
| Atlantic Region – Région de l'Atlantique | 24 | 16,343 | 8,072 | 0.49 |
| Quebec – Québec | 126 | 90,407 | 42,725 | 0.47 |
| Ontario | 207 | 182,702 | 85,252 | 0.47 |
| Prairies | 63 | 48,709 | 22,284 | 0.46 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 36 | 32,789 | 14,338 | 0.44 |

On average, private carriers spent \$379,000 (9% of their total operating expenses, the same as in 1995) on fuel in 1996. By contrast, fuel expenses accounted for 8% of total operating expenses between 1991 and 1994. For-hire carriers of general freight (including both TL and LTL carriers) spent 9% of their total operating expenses for fuel in 1996.

Consommation de carburant

Les transporteurs routiers déclarants pour compte propre ont consommé plus de 371 millions de litres de carburant en 1996 (tableau 4.6), soit une moyenne de 813 485 litres par transporteur comparativement à 836 000 litres en 1995. Cette consommation de carburant a entraîné des dépenses de 173 millions de dollars en 1996, soit 0,47 \$ le litre en moyenne comparativement à 0,45 \$ en 1995. À l'échelle régionale, le coût moyen du carburant a varié d'un maximum de 0,49 \$ le litre dans la région des Maritimes à un minimum de 0,44 \$ le litre en Colombie-Britannique.

Tableau 4.6
Coût et consommation en carburant selon la région de domicile, camionnage pour compte propre, 1996

En 1996, les transporteurs pour compte propre ont affecté en moyenne 379 000 dollars, soit 9 % de leurs dépenses totales d'exploitation au carburant, un taux semblable à 1995. Par comparaison, les dépenses pour le carburant ont accaparé en moyenne 8 % des dépenses totales d'exploitation de 1991 à 1994. Pour leur part, les transporteurs de marchandises générales pour compte d'autrui (comprenant les transporteurs de charges partielles et de charges complètes) ont affecté 9 % de leurs dépenses totales d'exploitation au carburant en 1996.

Chapter 5

An Industry with Many Faces: Global Balance Sheets Analysis of For-hire Trucking Companies

Robert Masse, Transportation Division

I – Context of the research

A wide range of activities characterizes the for-hire trucking industry. Trucking companies are carrying a variety of goods ranging from basic raw materials to semi-processed and finished goods. These goods are shipped to a large variety of markets and clients, from a manufacturing plant located in United States to a nearby retail store. Trucking companies are also operating in different legal environments from one province to another, from one country to another. Alone, an aggregation of balance sheets data would fall short of providing a meaningful indication on the degree of differentiation between the various segments of the for-hire trucking industry. This research proposes a systematic approach to the measurement of the degree of differentiation and also looks into the relationship between the degree of differentiation and the financial performance of for-hire trucking companies.

II – Purposes of the research

This research has two main purposes:

- to measure the extent to which the variety of activities conducted by for-hire trucking companies may have an impact on their financial structure;
- to measure the extent to which different financial structures may have an impact on the financial performance of for-hire trucking companies.

III – Plan of the paper

This paper first describes the statistical tools used to make these measurements. We will then present the results obtained by applying these tools to the financial databases for the years 1993¹ to 1996 derived from the Annual Motor Carriers of Freight Survey, conducted by Transportation Division of Statistics Canada. Finally, the main results obtained will be summarized and we will give some insights on future applications of the statistical tools developed.

¹ The Annual Motor Carriers of Freight Survey was a census in 1993 and a sample survey from 1994 to 1996.

Chapitre 5

Un secteur d'activité aux facettes multiples : l'analyse des bilans globaux des entreprises de transport routier pour compte d'autrui

Robert Masse, Division des transports

I – Contexte de la recherche

Le secteur du transport routier pour compte d'autrui est caractérisé par la diversité de ses activités. Les entreprises de camionnage transportent un large éventail de produits allant des matières premières de base aux produits semi-transformés et finis. Ces produits sont expédiés vers une grande variété de marchés et de clients allant d'usines situées aux États-Unis à des magasins de vente au détail locaux. Les entreprises de transport routier exercent également leur activité dans différents contextes législatifs d'une province à une autre et d'un pays à un autre. À lui seul, le regroupement des données tirées des bilans ne saurait présenter un portrait révélateur du degré de différenciation entre les différents segments du secteur du transport routier pour compte d'autrui. Cette recherche propose une approche systématique à la mesure du degré de différenciation et examine la relation entre le degré de différenciation et le rendement financier des entreprises de transport routier pour compte d'autrui.

II – Objet de la recherche

Cette recherche présente deux buts principaux:

- mesurer jusqu'à quel point la variété des activités menées par les entreprises de transport routier pour compte d'autrui peut avoir un impact sur la structure financière de ces dernières;
- mesurer jusqu'à quel point des structures financières différentes peuvent avoir un impact sur le rendement financier des entreprises de transport routier pour compte d'autrui.

III – Plan du document

Ce document décrira dans un premier temps les outils statistiques utilisés pour effectuer ces mesures. Nous présenterons ensuite les résultats obtenus en appliquant ces outils aux bases de données financières pour les années 1993¹ à 1996 tirées de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises menée par la Division des transports de Statistique Canada. Pour conclure, nous résumerons les principaux résultats obtenus et nous livrerons quelques réflexions sur les applications futures des outils statistiques mis au point.

¹ L'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises était un recensement en 1993 et une enquête par échantillon de 1994 à 1996.

IV – Statistical Tools

A) The statistical decomposition method

The point of departure of this method² is the decomposition of a company's balance sheet into four components: short-term asset (STA), long-term asset (LTA), short-term liabilities (STL) and long-term liabilities including shareholders' equity (LTL). In table 1 below, the values reported by a given company for these four components of the balance sheet are denoted a, b, c and d.

Table 1
Decomposition of the Balance Sheet

| | Value | Company | Group of companies |
|--|-------|--------------|--------------------|
| Resources used | | | |
| Short-Term Assets | a | p(a) | P(a) |
| Long-Term Assets | b | p(b) | P(b) |
| Obligations and Owners Investment | | | |
| Short-Term Liabilities | c | p(c) | P(c) |
| Long-Term Liabilities and Owners Equity | d | p(d) | P(d) |
| Total | | 100 % | 100 % |

The first step in measuring the financial structure of companies consists in computing the relative importance or the proportion of these four components of the balance sheet out of the sum of total assets, total liabilities and owner equity. In table 1, these proportions are denoted "p". These proportions can be computed, not only at the company level, but also for a group of company or for all trucking companies. For instance, we can derive the global balance sheet of all general freight carriers by summing up their individual balance sheet information. The same way, we can compute the proportions of the four components for trucking companies grouped by domain such as region (all trucking companies domiciled in Ontario), size (all trucking companies having annual operating revenues larger than \$ 1 million), or any other characteristics deemed relevant to the trucking industry. In the table below, the proportions of STA, LTA, STL and LTL computed for a group of trucking companies is denoted "P".

The statistical decomposition method allows for the computation of an indicator, called **index**, that will provide a measure of the difference in the financial structure of trucking companies by comparing pair by pair these proportions computed at various levels of grouping. In its general form, the statistical decomposition method can be shown as follows:

$$\text{Index} = \sum_{i = a, b, c \text{ and } d} p(i) \times \ln [p(i) / P(i)],$$

² For more information on the method, please consult : 1) **H. Theil**, Statistical Decomposition Analysis, North-Holland Publishing Co., 1972 and 2) **B. Lev**, Financial Statement Analysis : A New Approach, Prentice-Hall, 1974.

IV – Outils statistiques

A) La méthode de la décomposition statistique

Le point de départ de cette méthode² est la décomposition des bilans des entreprises en quatre éléments constituants, soit l'actif à court terme (ACT), l'actif à long terme (ALT), le passif à court terme (PCT) et le passif à long terme (PLT), y compris les capitaux propres. Au tableau 1 ci-dessous, les valeurs déclarées par une entreprise donnée au titre de ces quatre composantes du bilan sont désignées par a, b, c et d.

Tableau 1
Décomposition du bilan financier

| | Valeur | Entreprise | Groupe d'entreprises |
|---|--------|--------------|----------------------|
| Ressources utilisées | | | |
| Actif à court terme | a | P(a) | P(a) |
| Actif à long terme | b | P(b) | P(b) |
| Obligations et investissements des propriétaires | | | |
| Passif à court terme | c | P(c) | P(c) |
| Passif à long terme et capitaux propres | d | P(d) | P(d) |
| Total | | 100 % | 100 % |

La première étape de la mesure de la structure financière des entreprises consiste à calculer l'importance relative de ces quatre composantes du bilan, ou la proportion qu'elles représentent par rapport à la somme de l'actif total, du passif total et des capitaux propres. Au tableau 1, ces proportions sont désignées par «p». Celles-ci peuvent être calculées non seulement au niveau de l'entreprise, mais également pour un groupe d'entreprises ou pour l'ensemble des entreprises de transport routier. Par exemple, nous pouvons calculer le bilan global de tous les transporteurs de fret général en additionnant les chiffres de leurs bilans individuels. Pareillement, nous pouvons calculer les proportions des quatre composantes pour les entreprises de transport routier regroupées selon un domaine tel que la région (toutes les entreprises de camionnage domiciliées en Ontario), la taille (toutes les entreprises de camionnage dont les recettes d'exploitation annuelles sont supérieures à un million de dollars) ou toute autre caractéristique réputée pertinente pour le secteur du transport routier. Au tableau ci-dessous, les proportions de l'ACT, de l'ALT, du PCT et du PLT calculées pour un groupe d'entreprises de transport routier sont désignées par «P».

La méthode de la décomposition statistique permet le calcul d'un indicateur, ou **indice**, qui fournira une mesure de la différence dans la structure financière des entreprises de transport routier en comparant paire par paire les proportions calculées à divers niveaux de groupement. Dans sa forme générale, la méthode de la décomposition statistique peut être illustrée comme suit :

$$\text{Indice} = \text{Somme } p(i) \times \ln [p(i) / P(i)],$$

où i = a, b, c et d

² Pour plus de détails, prière de consulter : 1) **H. Theil**, Statistical Decomposition Analysis, North-Holland Publishing Co., 1972, et 2) **B. Lev**, Financial Statement Analysis : A New Approach, Prentice-Hall, 1974.

The general formula has three components:

- the pair by pair comparison: $p(i) / P(i)$
- the mathematical function: \ln
- the weight: $p(i)$

For instance, we may want to measure the extent to which the financial structure of the general freight trucking companies differs in comparison to the overall trucking industry. Under the statistical decomposition method, the proportions of STA, LTA, STL and LTL for general freight companies and for all trucking companies will first be compared pair by pair. The results of this comparison will then be transformed using the natural logarithm function. Finally, the results of this comparison will be weighted according to the relative importance of each element.

The results provided by the statistical decomposition method in this case can be interpreted as follows:

- the larger the index value, the more important the difference in the financial structure of the general freight companies as compared to the overall trucking industry;
- the lower the index value, the less important the difference in the financial structure of the general freight companies as compared to the overall trucking industry;
- if the index equals zero, the financial structure of general freight companies is exactly comparable to the overall trucking industry.

The statistical decomposition method allows first for the computation of a *global balance sheet index*. This index will inform us on the degree to which the financial structure of a given company or group of companies differ as a whole when compared to another company or group of companies. This global balance sheet index can be decomposed into three sub-indexes, namely assets, liabilities and time-horizon. These three sub-indexes allow for a more detailed analysis of the difference in the financial structure of companies or groupings of companies either in terms of their use of short-term and long-term resources (*assets index*), or of their organization of short-term and long-term obligations and financing (*liabilities index*), or in the way they both use their resources and organize their obligations and financing in the short-term as compared to the long term (*time horizon index*).

B) the financial ratios

The financial performance of trucking companies will be measured both in terms of solvency and profitability. In term of solvency, the short-term and the long-term solvency will be evaluated using respectively the *working capital ratio* and the *long-term debt to equity ratio*. Profitability will be evaluated both in terms of revenues, using the *operating profit margin*, and in term of assets, using the *rate of return on assets*.

La formule générale comporte trois éléments :

- la comparaison paire par paire : $p(i) / P(i)$
- la fonction mathématique : \ln
- le coefficient de pondération : $p(i)$

Par exemple, nous voudrions peut-être mesurer jusqu'à quel point la structure financière des entreprises de transport de fret général diffère de celle de l'ensemble du secteur du transport routier. Selon la méthode de la décomposition statistique, les proportions de l'ACT, de l'ALT, du PCT et du PLT pour les transporteurs de fret général et pour l'ensemble des entreprises de transport routier seront d'abord comparées paire par paire. Les résultats de cette comparaison seront ensuite transformés à l'aide de la fonction du logarithme naturel. Enfin, les résultats de cette comparaison seront pondérés selon l'importance relative de chaque élément.

Les résultats obtenus dans ce cas selon la méthode de la décomposition statistique peuvent être interprétés comme suit :

- plus la valeur de l'indice est élevée, plus la différence dans la structure financière des entreprises de transport de fret général est importante comparativement à l'ensemble du secteur du transport routier;
- plus la valeur de l'indice est faible, moins la différence dans la structure financière des entreprises de transport de fret général est importante comparativement à l'ensemble du secteur du transport routier;
- si l'indice est nul, la structure financière des entreprises de transport de fret général est exactement comparable à celle de l'ensemble du secteur du transport routier.

La méthode de la décomposition statistique permet d'abord de calculer un *indice global tiré des bilans*. Cet indice nous fera voir jusqu'à quel point la structure financière d'une entreprise ou d'un groupe donné d'entreprises diffère d'une manière globale de celle d'une autre entreprise ou d'un autre groupe d'entreprises. L'indice global tiré des bilans peut être décomposé en trois sous-indices, soit l'actif, le passif et l'horizon temporel. Ces trois sous-indices se prêtent à une analyse plus détaillée de la différence de structure financière des entreprises ou des groupes d'entreprises soit sur le plan de leur utilisation des ressources à court terme et à long terme (*indice de l'actif*) ou sur celui de l'organisation de leurs obligations et de leur financement à court terme et à long terme (*indice du passif*), ou encore dans la manière dont ces entreprises ou groupes d'entreprises utilisent leurs ressources et organisent leurs obligations et leur financement à court terme comparativement à leur mode d'organisation à long terme (*indice de l'horizon temporel*).

B) Les ratios financiers

Le rendement financier des entreprises de transport routier sera mesuré en termes de solvabilité aussi bien que de rentabilité. Dans le premier cas, la solvabilité à court terme et à long terme sera évaluée à l'aide, respectivement, du *ratio du fonds de roulement* et du *ratio d'endettement à long terme*. La rentabilité sera évaluée tant en termes de recettes, à l'aide de la *marge bénéficiaire d'exploitation*, que d'actif au moyen du *taux de rendement de l'actif*.

V – Domains of the research

For the purpose of this research, trucking companies are grouped into 3 domains:

- by industry, using the 1980 Standard Industrial Classification;
- by size, ranking companies on the basis of their annual operating revenues;
- by employment characteristics, classifying companies on the basis of whether or not they employ owner operators;
- by market, classifying companies on the basis of whether they are mainly local or long distance carriers.

VI – Analysis of results

The purpose of this section is to analyze the main results obtained from the use of the statistical decomposition method in the framework of the *Annual Motor Carriers of Freight*³ surveys for the years 1993 to 1996. More specifically, the global balance sheet index and the assets, liabilities and time horizon sub-indexes will be calculated using 1993 to 1996 financial data as reported by Canadian for-hire trucking companies with annual revenues of \$ 1 million or more. The results are presented according to four domains: by industry, by size, by type of employer and by market.

A) By Industry

The table 2 below shows the results of the balance sheet analysis by industry. The global balance sheet index indicates the existence of major differences in the financial structure of trucking companies when classified by industry. First, the liquid bulk and the dry bulk industries stand out from the industry as a whole, with global balance sheet indexes of 1.8 and 1.4 respectively. These results indicate that the financial structure of the bulk industries differ very significantly as compared to the overall industry. The household goods and the forest products industries form a second group, with global balance sheet indexes close or equal to one. The financial structure of these industries differs significantly from the industry as a whole, but to a lesser extent than the bulk industries. Lastly, the general freight and the other trucking segment of the industry, with global balance sheet indexes closer to 0.5, exhibit financial structures relatively more comparable to the industry as a whole.

³ Summary data were released in Statistics Canada publication *Trucking in Canada, 1993* (catalogue 53-222-XPB).

V – Domaines de la recherche

Pour les fins de cette recherche, les entreprises de transport routier sont regroupées suivant quatre domaines :

- le secteur d'activité, à l'aide de la Classification type des industries de 1980;
- la taille, les entreprises étant classées en fonction de leurs recettes d'exploitation annuelles;
- les caractéristiques d'emploi, les entreprises étant classées selon qu'elles emploient ou non des chauffeurs contractants;
- le marché, les entreprises étant classées selon qu'il s'agit de transporteurs principalement locaux ou de longue distance.

VI – Analyse des résultats

L'objet de cette section est d'analyser les principaux résultats obtenus à l'aide de la méthode de la décomposition statistique dans le cadre des enquêtes *annuelles sur les transporteurs routiers de marchandises*³ pour les années 1993 à 1996. Plus précisément, l'indice global tiré des bilans ainsi que les sous-indices de l'actif, du passif et de l'horizon temporel seront calculés au moyen des données financières pour les années 1993 à 1996 déclarées par les entreprises canadiennes de transport routier pour compte d'autrui dont les recettes annuelles s'établissent à un million de dollars ou plus. Les résultats sont présentés selon quatre domaines, soit le secteur d'activité, la taille, le type d'employeur et le marché.

A) Secteur d'activité

Le tableau 2 ci-dessous présente les résultats de l'analyse des bilans par secteur d'activité. L'indice global tiré des bilans fait ressortir des différences importantes de structure financière entre les entreprises de transport routier lorsque celles-ci sont classées selon le secteur d'activité. Premièrement, le transport du vrac liquide et le transport du vrac solide se démarquent du reste de l'industrie; les indices globaux tirés des bilans se chiffrent à 1,8 et 1,4 respectivement. Ces résultats montrent que la structure financière des entreprises de transport de vrac diffère d'une manière très nette de celle de l'ensemble du secteur. Les segments des articles ménagers et des produits forestiers forment un deuxième groupe dont les indices globaux tirés des bilans avoisinent un ou sont égaux à un. La structure financière de ces derniers diffère significativement de celle de l'ensemble du secteur, mais dans une mesure moindre que celle des transporteurs de vrac. Enfin, le segment du transport du fret général et des autres activités de transport routier présente des structures financières relativement plus comparables à celle de l'ensemble du secteur; les indices globaux tirés des bilans se chiffrent à environ 0,5.

³ Des données récapitulatives ont été diffusées dans la publication de *Statistique Canada intitulée Le camionnage au Canada, 1993* (n°53-222-XPB au catalogue).

Table 2
Balance Sheet Analysis by Industry, 1993-1996

| Industry (1980 SIC) | Global Balance Sheet Index | Decomposition Indexes | | |
|------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------|-----------------|
| | | Assets | Liabilities | Time Horizon |
| General Freight | 0.4 | 0.5 | 0.3 | 0.3 |
| Household Goods | 1.0 | 0.7 | 1.3 | 0.8 |
| Liquid Bulk | 1.8 | 2.5 | 1.1 | 1.5 |
| Dry Bulk | 1.4 | 1.4 | 1.3 | 1.3 |
| Forest Products | 0.8 | 0.8 | 0.7 | 0.7 |
| Other | 0.6 | 0.4 | 0.7 | 0.4 |

The case of the bulk trucking industries is one of the most interesting. Although the results obtained support the traditional view of combining the dry bulk materials and the bulk liquids trucking industries together for analytical purposes, these results also indicate that the two bulk industries differ in their financial structures, as compared to the overall industry, in a different way. The bulk liquids trucking industry stands out especially with respect to its assets structure, with an assets index of 2.5; while the dry bulk industry differs equally in terms of assets and liabilities structures, with indexes of 1.4 and 1.3 respectively. The two bulk industries differ however similarly in the way they organize their short-term and long-term assets and liabilities. Their time horizon indexes reach, at 1.5 and 1.3, levels significantly higher compared to the other industries.

Many analysts contend that the household goods moving industry has characteristics that set it apart from the rest of the for-hire trucking sector. The results obtained, namely a global balance sheet index significantly higher, at 1.0, than most trucking companies, tend to support this contention. The results also explain in greater detail the distinctiveness of household goods movers from the standpoint of their financial structure. The assets structure of household goods movers does not differ significantly from that of other truckers, as shown by an assets index of 0.7. By contrast, their liability structure, with a liabilities index of 1.3, stands out more sharply as compared to the overall trucking industry.

What is the impact of these differences in the financial structure of trucking industries on their financial performance, as measured by financial ratios? Table 3 below shows the average solvency and the profitability ratios computed by industry for the years 1993 to 1996. From a general point of view, these financial ratios tend to demonstrate that those distinct trucking industries in terms of financial structure also exhibit distinct financial performance in terms of solvency (short-term and long-term) and of asset profitability. For instance, the two bulk industries exhibit the highest profitability of the industry over this four-year period, both in terms of revenues and of assets. Also, the liquid bulk industry shows the lowest short-term solvency ratio at 0.888, compared to 1.037 for the overall industry, and the dry bulk industry has the lowest long-term solvency ratio (0.483), compared to the overall industry average of 0.545. Lastly, the household

Tableau 2
Analyse du bilan financier selon le secteur d'activité, 1993 à 1996

| Secteur d'activité (CTI de 1980) | Indice global tiré du bilan | Indices de décomposition | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------|---------------------|
| | | Actif | Passif | Horizon temporel |
| Fret général | 0.4 | 0.5 | 0.3 | 0.3 |
| Articles ménagers | 1.0 | 0.7 | 1.3 | 0.8 |
| Vrac liquide | 1.8 | 2.5 | 1.1 | 1.5 |
| Vrac solide | 1.4 | 1.4 | 1.3 | 1.3 |
| Produits forestiers | 0.8 | 0.8 | 0.7 | 0.7 |
| Autres | 0.6 | 0.4 | 0.7 | 0.4 |

Le cas du transport de vrac est l'un des plus intéressants. Bien que les résultats obtenus militent en faveur du point de vue traditionnel, qui est de combiner le transport du vrac solide et le transport du vrac liquide pour les fins de l'analyse, ces résultats montrent également que, par rapport à l'ensemble du secteur du transport routier, ces deux segments diffèrent sur le plan de leurs structures financières, d'une manière différente. Le transport du vrac liquide se démarque particulièrement sur le plan de la structure de l'actif : l'indice de l'actif se chiffre à 2,5; quant au transport du vrac solide, il diffère d'une manière égale sur le plan des structures de l'actif et du passif : les indices se chiffrent respectivement à 1,4 et 1,3. Cependant, les deux segments du transport du vrac diffèrent d'une manière analogue dans la manière dont ils organisent leur actif et leur passif à court terme et à long terme. Les indices de l'horizon temporel, soit 1,5 et 1,3 respectivement, atteignent des niveaux nettement supérieurs à ceux des autres secteurs d'activité.

De nombreux analystes soutiennent que le secteur du déménagement présente des caractéristiques qui le singularisent par rapport au reste du secteur du transport routier pour compte d'autrui. Les résultats obtenus, soit un indice global tiré des bilans (1,0) nettement supérieur à celui de la plupart des entreprises de transport routier, ont tendance à leur donner raison. Les résultats expliquent en outre d'une manière plus détaillée le caractère distinctif des déménageurs du point de vue de leur structure financière. La structure de l'actif des déménageurs ne diffère pas sensiblement de celle des autres transporteurs routiers, comme le montre l'indice de l'actif de 0,7. En revanche, la structure du passif se distingue beaucoup plus nettement que celle de l'ensemble du secteur du transport routier; l'indice du passif s'établissant à 1,3.

Quel est l'impact des différences relatives à la structure financière des secteurs du transport routier sur leur rendement financier tel que mesuré à l'aide des ratios financiers? Le tableau 3 ci-dessous montre la solvabilité moyenne et les ratios de rentabilité calculés par secteur d'activité pour les années 1993 à 1996. D'un point de vue général, ces ratios financiers ont tendance à démontrer que les segments du transport routier qui se distinguent sur le plan de la structure financière affichent également un rendement financier distinct sur le plan de la solvabilité (à court terme et à long terme) et de la rentabilité de l'actif. Par exemple, les deux segments du transport de vrac ont affiché la rentabilité la plus élevée à l'échelle sectorielle au cours de ces quatre années, tant sur le plan des recettes que sur celui de l'actif. De plus, le segment du transport du vrac liquide a affiché le ratio de solvabilité à court terme le plus faible, soit 0,888, comparativement à 1,037 pour l'ensemble du secteur, et le segment du transport du vrac solide a affiché le ratio de

goods trucking industry exhibits the lowest profitability rates and the highest solvency ratios.

Table 3
Solvency and Profitability by Industry, 1993-1996

| Industry (1980 SIC) | Solvency | | Profitability | |
|------------------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| | Short-term | Long-term | Revenues (%) | Assets (%) |
| General Freight | 1.063 | 0.535 | 3.46 | 3.61 |
| Household Goods | 1.214 | 0.619 | 3.09 | -0.60 |
| Liquid Bulk | 0.888 | 0.554 | 5.24 | 4.96 |
| Dry Bulk | 1.044 | 0.483 | 4.55 | 3.89 |
| Forest Products | 1.040 | 0.473 | 3.25 | 3.37 |
| Other | 1.022 | 0.589 | 3.06 | 2.22 |
| Total | 1.037 | 0.545 | 3.56 | 3.32 |

By classifying trucking companies according to their industrial classification, the results obtained by using the statistical decomposition method tend to demonstrate that the wide range of activities conducted by the trucking companies do have an impact on their financial structure and that these different financial structures do have an impact on their financial performance in terms of solvency and profitability.

B) By Size

The trucking companies on the financial database for the years 1993 to 1996 were classified by size according to their total annual operating revenues. The intervals were defined so that the number of trucking companies would be sufficiently high in each class. As illustrated in table 4 below, the results obtained tend to demonstrate that the financial structures of trucking companies do not differ significantly when classified by size of revenues. The global balance sheet indexes are all below 0.5, to the exception of companies with annual operating revenues of less than \$ 2 million. These companies differ mostly in their liability structure, with a liabilities index of 0.8.

Table 4
Balance Sheet Analysis by Size, 1993-1996

| Size (Annual Revenues) | Global Balance Sheet Index | Decomposition Indexes | | |
|---------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------|-----------------|
| | | Assets | Liabilities | Time Horizon |
| Less than 2 \$ M | 0.6 | 0.4 | 0.8 | 0.6 |
| 2 to 5 \$ M | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| 5 to 10 \$ M | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| 10 to 20 \$ M | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| 20 to 50 \$ M | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.2 |
| More than 50 \$ M | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.2 |

solvabilité à long terme le plus faible (0,483), par rapport à la moyenne sectorielle (0,545). Enfin, le segment du déménagement a enregistré les taux de rentabilité les plus faibles et les ratios de solvabilité les plus élevés.

Tableau 3
Solvabilité et rentabilité selon le secteur d'activité, 1993 à 1996

| Secteur d'activité (CTI de 1980) | Solvabilité | | Rentabilité | |
|-------------------------------------|---------------|--------------|--------------|-------------|
| | à court terme | à long terme | Recettes (%) | Actif (%) |
| Fret général | 1.063 | 0.535 | 3.46 | 3.61 |
| Articles ménagers | 1.214 | 0.619 | 3.09 | -0.60 |
| Vrac liquide | 0.888 | 0.554 | 5.24 | 4.96 |
| Vrac solide | 1.044 | 0.483 | 4.55 | 3.89 |
| Produits forestiers | 1.040 | 0.473 | 3.25 | 3.37 |
| Autres | 1.022 | 0.589 | 3.06 | 2.22 |
| Total | 1.037 | 0.545 | 3.56 | 3.32 |

Si l'on répartit les entreprises de transport routier d'après leur classification industrielle, les résultats obtenus selon la méthode de la décomposition statistique ont tendance à démontrer que l'éventail des activités menées par les entreprises de transport routier ont bel et bien un impact sur leur structure financière, et que ces différentes structures financières ont un impact sur leur rendement financier en termes de solvabilité et de rentabilité.

B) Taille

Les entreprises de transport routier faisant partie de la base de données financières pour les années 1993 à 1996 ont été classées selon la taille d'après leurs recettes d'exploitation annuelles totales. Les intervalles ont été définis de façon à ce que le nombre d'entreprises de transport routier soit suffisamment élevé dans chaque catégorie. Comme l'illustre le tableau 4 ci-dessous, les résultats obtenus ont tendance à démontrer que les structures financières des entreprises de transport routier ne diffèrent pas considérablement lorsque celles-ci sont classées selon l'importance de leurs recettes. Les indices globaux tirés des bilans se situent tous en deçà de 0,5, à l'exception des entreprises dont les recettes d'exploitation annuelles sont inférieures à deux millions de dollars. Ces entreprises diffèrent surtout sur le plan de la structure du passif, l'indice du passif s'établissant à 0,8.

Tableau 4
Analyse du bilan financier selon la taille, 1993 à 1996

| Taille (recettes annuelles) | Indice global du bilan | Indices de décomposition | | |
|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------|---------------------|
| | | Actif | Passif | Horizon temporel |
| Moins de 2 M \$ | 0.6 | 0.4 | 0.8 | 0.6 |
| De 2 à 5 M \$ | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| De 5 à 10 M \$ | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 |
| De 10 à 20 M \$ | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.0 |
| De 20 à 50 M \$ | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.2 |
| Plus de 50 M \$ | 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.2 |

The analysis of the financial ratios computed by size (table 5 below) indicates that the smaller trucking companies exhibit more differences in their financial performance than in their financial structures. Systematically over the four-year period between 1993 and 1996, the trucking companies with annual operating revenues smaller than \$5 million show the highest short-term solvency ratios, the lowest long-term solvency ratios and the highest profitability rates both in terms of revenues and assets. The global balance index results of table 4 only reflect to some degree the distinctness of trucking companies with annual revenues smaller than \$2 million. At the other end of the scale, trucking companies with annual revenues larger than \$50 million display, as expected, the lowest profitability rates.

Table 5
Solvency and Profitability by Size, 1993-1996

| Size (Annual Revenues) | Solvency | | Profitability | |
|---------------------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| | Short-term | Long-term | Revenues (%) | Assets (%) |
| Less than 2 \$ M | 1.103 | 0.418 | 4.88 | 5.58 |
| 2 to 5 \$ M | 1.122 | 0.467 | 4.75 | 5.89 |
| 5 to 10 \$ M | 1.071 | 0.580 | 4.01 | 2.52 |
| 10 to 20 \$ M | 0.989 | 0.549 | 3.92 | 3.78 |
| 20 to 50 \$ M | 1.003 | 0.549 | 4.56 | 4.93 |
| More than 50 \$ M | 1.045 | 0.573 | 1.99 | 1.16 |
| Total | 1.037 | 0.545 | 3.56 | 3.32 |

In conclusion, the analysis of the balance sheet according to the size of trucking companies tends to show that there are no significant differences in their financial structure, to the potential exception of companies with annual revenues smaller than \$2 million. The results obtained also tend to demonstrate more differences in the financial performance of trucking companies, specifically those with annual revenues smaller than \$5 million and those with annual revenues larger than \$50 million, than revealed by the results of the statistical decomposition method.

C) By Type of Employer

The balance sheet analysis also enables us to verify the assumption that trucking companies differ depending on whether or not they employ owner operators, a factor considered increasingly important for data analysis of trucking industry. The trucking companies were therefore classified according to whether or not they reported expenditures for the hiring of owner operators. Between 1993 and 1996, trucking companies hiring owner operators accounted for 15 to 20 % of the total number of trucking companies. The table 6 below summarizes the results obtained.

With a global balance sheet index of 1.1, the trucking companies that reported no expenditures for the use of owner operators exhibit a significantly different financial

L'analyse des ratios financiers calculés selon la taille (tableau 5 ci-après) montre que les entreprises de transport routier de moindre envergure présentent davantage de différences sur le plan du rendement financier que de la structure financière. Au cours des quatre années comprises entre 1993 et 1996, les entreprises de transport routier dont les recettes d'exploitation annuelles sont inférieures à cinq millions de dollars ont systématiquement affiché les ratios de solvabilité à court terme les plus élevés, les ratios de solvabilité à long terme les plus bas et les taux de rentabilité les plus élevés tant sur le plan des recettes que sur celui de l'actif. Les résultats relatifs à l'indice global tiré des bilans indiqués au tableau 4 ne reflètent que jusqu'à un certain point le caractère distinctif des entreprises de transport routier dont les recettes annuelles sont inférieures à deux millions de dollars. À l'autre bout de l'échelle, les entreprises de camionnage ayant des recettes annuelles de plus de 50 millions de dollars ont enregistré, comme prévu, les taux de rentabilité les plus bas.

Tableau 5
Solvabilité et rentabilité selon la taille, 1993 à 1996

| Taille (recettes annuelles) | Solvabilité | | Rentabilité | |
|--------------------------------|---------------|--------------|--------------|-------------|
| | à court terme | à long terme | Recettes (%) | Actif (%) |
| Moins de 2 M \$ | 1.103 | 0.418 | 4.88 | 5.58 |
| De 2 à 5 M \$ | 1.122 | 0.467 | 4.75 | 5.89 |
| De 5 à 10 M \$ | 1.071 | 0.580 | 4.01 | 2.52 |
| De 10 à 20 M \$ | 0.989 | 0.549 | 3.92 | 3.78 |
| De 20 à 50 M \$ | 1.003 | 0.549 | 4.56 | 4.93 |
| Plus de 50 M \$ | 1.045 | 0.573 | 1.99 | 1.16 |
| Total | 1.037 | 0.545 | 3.56 | 3.32 |

En conclusion, l'analyse des bilans selon la taille des entreprises de transport routier a tendance à montrer que leur structure financière ne présente pas de différences significatives, à l'exception possible des entreprises dont les recettes annuelles sont inférieures à deux millions de dollars. Les résultats obtenus ont également tendance à faire ressortir des différences plus prononcées à l'égard du rendement financier des entreprises de transport routier, en particulier celles dont les recettes annuelles sont inférieures à cinq millions de dollars et celles dont les recettes annuelles sont supérieures à 50 millions de dollars, que les différences mises en lumière par les résultats obtenus à l'aide de la méthode de la décomposition statistique.

C) Type d'employeur

L'analyse des bilans nous permet également de vérifier l'hypothèse voulant que les entreprises de transport routier diffèrent selon qu'elles emploient ou non des chauffeurs contractants, facteur considéré de plus en plus important dans l'analyse des données sur le transport routier. Les entreprises de camionnage ont par conséquent été classées selon qu'elles ont déclaré ou non des dépenses au titre de l'embauche de chauffeurs contractants. Entre 1993 et 1996, les entreprises de camionnage employant des chauffeurs contractants ont représenté entre 15 et 20% du nombre total d'entreprises de camionnage. Le tableau 6 ci-dessous résume les résultats obtenus.

Les entreprises de transport routier qui n'ont déclaré aucune dépense au titre de l'embauche de chauffeurs contractants affichent une structure financière nettement différente de celle

structure as compared to the overall industry. Their distinctiveness is mainly originating on the liabilities side, with an index of 1.8.

Table 6
Balance Sheet Analysis by Type of Employer, 1993-1996

| Employment Characteristics | Global Balance Sheet Index | Decomposition Indexes | | |
|----------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------|--------------|
| | | Assets | Liabilities | Time Horizon |
| With Owner Operators | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 |
| Without Owner Operators | 1.1 | 0.5 | 1.8 | 0.3 |

Based upon the computation of the financial ratios by type of employer, as in table 7 below, we can conclude that differences in the financial structure of trucking companies, as classified by type of employer, do have an impact on their financial performance in terms of solvency and profitability. Both the solvency ratios and the profitability rates of the trucking companies without owner operators are significantly different compared to the overall industry averages.

Table 7
Solvency and Profitability by Type of Employer, 1993-1996

| Employment Characteristics | Solvency | | Profitability | |
|----------------------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| | Short-term | Long-term | Revenues (%) | Assets (%) |
| With Owner Operators | 1.017 | 0.580 | 3.43 | 3.16 |
| Without Owner Operators | 1.365 | 0.409 | 5.04 | 4.43 |
| Total | 1.037 | 0.545 | 3.56 | 3.32 |

D) by market

Lastly, the balance sheet analysis allows us to test the assumption that trucking companies differ depending on whether they are shipping goods primarily within their commercial area or outside their commercial area. By classifying trucking companies as local carriers (less than 50% of their operating revenues generated from shipments outside their local commercial area) and long distance carriers (more than 50% of their operating revenues generated from shipments outside their local commercial area) and using the statistical decomposition method, we obtained the results shown in table 8 below. With global balance sheet indexes all equal to zero, trucking companies do not differ at all in their financial structures when classified as local and long distance carriers.

de l'ensemble du secteur; l'indice global tiré des bilans s'est chiffré à 1,1. Leur particularité tient surtout à la structure du passif dont l'indice s'est établi à 1,8.

Tableau 6
Analyse du bilan financier selon le type d'employeur, 1993 à 1996

| Caractéristiques d'emploi | Indice global du bilan | Indices de décomposition | | |
|---|------------------------|--------------------------|--------|------------------|
| | | Actif | Passif | Horizon Temporel |
| Entreprises ayant embauché des chauffeurs contractants | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Entreprises n'ayant pas embauché de chauffeurs contractants | 1.1 | 0.5 | 1.8 | 0.3 |

D'après le calcul des ratios financiers selon le type d'employeur, comme l'illustre le tableau 7 ci-dessous, nous pouvons conclure que les différences à l'égard de la structure financière des entreprises de transport routier classées selon le type d'employeur ont un impact indéniable sur le rendement financier sur les plans de la solvabilité et de la rentabilité. Les ratios de solvabilité et les taux de rentabilité des entreprises de transport routier sans chauffeurs contractants sont nettement différents des moyennes de l'industrie.

Tableau 7
Solvabilité et rentabilité selon le type d'employeur, 1993 à 1996

| Caractéristiques d'emploi | Solvabilité | | Rentabilité | |
|---|---------------|--------------|--------------|-------------|
| | à court terme | à long terme | Recettes (%) | Actif (%) |
| Entreprises ayant embauché des chauffeurs contractants | 1.017 | 0.580 | 3.43 | 3.16 |
| Entreprises n'ayant pas embauché de chauffeurs contractants | 1.365 | 0.409 | 5.04 | 4.43 |
| Total | 1.037 | 0.545 | 3.56 | 3.32 |

D) Marché

Enfin, l'analyse des bilans nous permet de vérifier l'hypothèse selon laquelle les entreprises de transport routier diffèrent selon qu'elles expédient des produits principalement dans leur zone commerciale ou hors de ce territoire. La répartition des entreprises de transport routier entre les transporteurs locaux (les entreprises dont moins de 50 % des recettes d'exploitation proviennent des expéditions acheminées à l'extérieur de la zone commerciale locale) et les transporteurs de longue distance (les entreprises dont plus de 50 % des recettes d'exploitation sont tirées d'expéditions acheminées hors de leur zone commerciale locale), et l'utilisation de la méthode de la décomposition statistique ont produit les résultats indiqués au tableau 8 ci-dessous. Les indices globaux tirés des bilans étant nuls, les entreprises de transport routier ne présentent donc aucune différence à l'égard de leurs structures financières lorsqu'elles sont réparties entre les transporteurs locaux et les transporteurs de longue distance.

Table 8
Balance Sheet Analysis by Market, 1993-1996

| Market | Global Balance Sheet Index | Decomposition Indexes | | |
|---|----------------------------|-----------------------|-------------|--------------|
| | | Assets | Liabilities | Time Horizon |
| Local (within commercial area) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Long Distance (outside commercial area) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

And as shown in table 9, trucking companies classified by market do not exhibit significant differences in their financial performance between 1993 and 1996, to the exception of long-term solvency ratios. These results, however are largely influenced by the in-scope units of the survey.

Table 9
Solvency and Profitability by Market, 1993-1996

| Market | Solvency | | Profitability | |
|---|------------|-----------|---------------|------------|
| | Short-term | Long-term | Revenues (%) | Assets (%) |
| Local (within commercial area) | 1.082 | 0.433 | 4.22 | 4.93 |
| Long Distance (outside commercial area) | 1.038 | 0.567 | 3.55 | 3.47 |

VII – Conclusion

The primary purpose of this research was to measure to what extent the wide range of activities conducted by the trucking companies may have an impact on their financial structure. According to the statistical method and the financial database used, we have observed that trucking companies do differ in their financial structure when classified by industry and by type of employer. By contrast, the financial structure of trucking companies, when classified by size, differs to some extent only (smaller trucking companies with annual revenues smaller than \$2 million) and does not differ at all when classified by market.

Another objective of this research was to measure the extent to which differences in financial structure may have an impact on the financial performance of trucking companies. The evidence gathered in this paper suggests that the differences observed in financial structure have an impact on the financial performance (solvency

Tableau 8
Analyse du bilan financier selon le marché, 1993 à 1996

| Marché | Indice global tiré du bilan | Indices de décomposition | | |
|---|-----------------------------|--------------------------|--------|------------------|
| | | Actif | Passif | Horizon temporel |
| Local (à l'intérieur de la zone commerciale) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| De longue distance (à l'extérieur de la zone commerciale) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

Enfin, comme le montre le tableau 9, les entreprises de transport routier classées selon le marché n'ont pas présenté de différences importantes en matière de rendement financier entre 1993 et 1996, à l'exception des ratios de solvabilité à long terme. Par contre, ces résultats sont grandement influencés par les unités observées par cette enquête.

Tableau 9
Solvabilité et rentabilité selon le marché, 1993 à 1996

| Marché | Solvabilité | | Rentabilité | |
|---|---------------|--------------|--------------|-----------|
| | à court terme | à long terme | Recettes (%) | Actif (%) |
| Local (à l'intérieur de la zone commerciale) | 1.082 | 0.433 | 4.22 | 4.93 |
| De longue distance (à l'extérieur de la zone commerciale) | 1.038 | 0.567 | 3.55 | 3.47 |

VII – Conclusion

Le principal objectif de cette recherche était de mesurer jusqu'à quel point l'éventail des activités des entreprises de transport routier peut avoir un impact sur la structure financière de ces dernières. Selon la méthode statistique et la base de données financières utilisées, nous avons observé que les entreprises de transport routier présentent des différences sur le plan de leur structure financière lorsqu'elles sont classées selon le secteur d'activité et le type d'employeur. En revanche, la structure financière des entreprises de transport routier classées selon la taille ne diffère que jusqu'à un certain point (petites entreprises de transport routier dont les recettes annuelles sont inférieures à deux millions de dollars) et elle ne présente aucune différence lorsque celles-ci sont classées selon le marché.

Un autre objectif de cette recherche a été de mesurer jusqu'à quel point les différences relatives à la structure financière peuvent avoir un impact sur le rendement financier des entreprises de transport routier. Les éléments à l'appui réunis dans ce document donnent à penser que les différences observées à l'égard de la structure financière ont un impact sur le rendement

and profitability) of trucking companies, quite clearly when the balance sheet analysis is conducted by industry and by type of employer, but not so when conducted by size.

The statistical decomposition method used for this research opens the way to a number of future applications:

- this method can help us determine the best way to group together trucking companies for analysis and publication purposes; for instance, household goods movers should be treated separately for analytical purposes;
- in addition to cross-sectional analysis, this method can also be used for longitudinal analysis, that is to track changes in the financial structure of a company or group of companies over time;
- this method can be applied to the financial analysis of all companies in the transportation field as well as to the comparative analysis of trucking companies in Canada, United States and Mexico, specially with the introduction of the 1997 North American Industrial Classification System.

financier (solvabilité et rentabilité) des transporteurs routiers, et que cet impact est passablement évident lorsque l'analyse des bilans est effectuée selon le secteur d'activité et le type d'employeur, ce qui n'est pas le cas lorsque l'analyse repose sur la taille.

La méthode de la décomposition statistique utilisée pour cette recherche ouvre la voie à un certain nombre d'applications futures :

- cette méthode peut nous aider à déterminer la meilleure manière de regrouper les entreprises de transport routier pour fins d'analyse et de publication; ainsi par exemple, les entreprises de déménagement d'articles ménagers devraient être traitées séparément à des fins analytiques;
- outre l'analyse transversale, cette méthode peut être utilisée pour l'analyse longitudinale, c'est-à-dire pour cerner les changements apportés au fil du temps à la structure financière d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises;
- cette méthode peut être appliquée à l'analyse financière de toutes les entreprises du secteur du transport de même qu'à l'analyse comparative des entreprises de camionnage au Canada, aux États-Unis et au Mexique, spécialement depuis l'introduction du Système de Classification Industrielle de l'Amérique du Nord.

6.1 Introduction

This chapter describes the methodology of the surveys of the trucking industry carried out by the Transportation Division of Statistics Canada. Sections 6.2 to 6.4 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 6.5, the quality of the data presented in this publication is discussed and quality indicators for some key statistics are given.

Several terms frequently used in this chapter are defined below:

Target Population: the collection of all units (e.g. carriers, shipments) for which the information is required.

Survey Population: the 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 of identifying all the units that belong to the target population.

Survey Frame: a list of all units in the survey population that carries classification information (e.g. industrial, geographical and size) of the units. This list is used for sample design and selection.

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.

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.

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).

6.1 Introduction

Ce chapitre décrit la méthodologie des enquêtes sur le secteur du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Les sections 6.2 à 6.4 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 6.5 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 sont fréquemment utilisés. Voici leur définition :

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.

Base de sondage : liste des unités dans la population observée, contenant les renseignements de classification (p. ex., la classification industrielle, géographique, et selon la taille) des unités. Cette liste est utilisée dans le plan d'échantillonnage ainsi que pour sélectionner les unités qui font partie de l'enquête.

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.

Poids d'échantillonnage (pondération) : 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.

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).

6.2 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.

Survey Population

1996 QMCF

The survey population consisted of all companies on Statistics Canada's business register, the Central Frame Data Base (CFDB), classified as in-scope for the QMCF survey. This included those companies classified as for-hire trucking with a gross business income value of \$1 million or more on the CFDB.

1996 Q5 Annual Supplement

The survey population consisted of the survey population for the 1996 QMCF survey, to which were added carriers which became in-scope to the Q5 survey on the CFDB during 1996. These new additions, or births, to the survey population were carriers with a gross business income of \$1 million or more that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1996. As well, some units in the 1996 QMCF survey population, identified as out-of-business or out-of-scope between the time the survey frames for the two surveys were created, were not included in the 1996 Q5 survey population.

C. Sample Design

1996 QMCF

A sample of carriers was selected from the survey population at the beginning of the year, and the same sample was surveyed each quarter. Each segment of the industry and each region of Canada was represented in the sample.

The carriers on the survey frame were first grouped (stratified) according to their region of domicile and type of activity (see Table 6.1 for these groupings). Then, within each region/type of activity combination, the

6.2 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 entreprises et les associations de camionnage utilisent les statistiques publiées comme données repères.

B. Populations

Population cible

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

Population observée

ETTRM 1996

La population observée comprenait toutes les entreprises apparaissant sur le registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC) et faisant partie de la population cible de l'enquête ETTRM. Ceci inclut toutes les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus sur la BDRC.

T5 1996 Supplément annuel

La population observée comprenait la population observée de l'enquête ETTRM de 1996, à laquelle fut ajoutée les transporteurs qui se sont qualifiés pour l'enquête T5 sur la BDRC au cours de 1996. Ces nouvelles additions, ou naissances, à la population observée furent des transporteurs ayant des recettes annuelles brutes de 1 million de dollars ou plus qui ont commencé à opérer (ou qui ont réalisé des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) en 1996. De même, quelques entreprises faisant partie de la population observée de l'enquête ETTRM de 1996, qui furent déclarées comme ayant cessé leurs opérations ou comme étant hors du champ de l'enquête, furent exclues de la population observée de l'enquête T5 de 1996.

C. Plan d'échantillonnage

ETTRM 1996

L'échantillon était sélectionné à partir de la base de sondage au début de l'année et chaque trimestre de l'enquête utilise le même échantillon. Chaque composante du secteur et chaque région étaient représentées dans l'échantillon.

Les transporteurs de la base de sondage étaient premièrement regroupés (stratifiés) selon leur région principale d'opération et leur type d'activité (se reporter au tableau 6.1 pour la définition des regroupements). Les transporteurs étaient ensuite

carriers were divided into three size groups (strata). The size was measured by annual operating revenues.

For reasons of efficiency, carriers in the largest size stratum within each region/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 region and for each type of activity. The coefficient of variation was used as the measure of precision and is described in Section 6.5. All carriers in the Yukon and Northwest Territories were included in the sample with certainty due to the small number of carriers in this region.

The sample for 1996 consisted of 580 carriers representing a survey population of 2,239 carriers. Table 6.1 presents the survey population size and sample size for each region 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 included in error on the survey frame identified during collection.

1996 Q5 Annual Supplement

The 1996 Q5 sample was the 1996 QMCF sample (minus any not included in the Q5 survey population), to which a random sample of the births to the survey population was added (see **B. Populations** above). The births were assigned to the 1996 QMCF strata, 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 1996 QMCF sample. Table 6.2 presents the total survey population size and sample size for each region and type of activity.

D. Data Collection and Processing

1996 QMCF

At the end of each quarter, a QMCF questionnaire was sent to each sampled carrier. The data were collected each quarter 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

divisés en trois groupes de taille (strates) à l'intérieur de chaque combinaison région 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 région 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 région et pour chaque genre d'activité. Le coefficient de variation, décrit à la section 6.5, servait de mesure de précision. Tous les transporteurs du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest étaient dans l'échantillon avec certitude en raison du petit nombre de transporteurs dans cette région.

L'échantillon sélectionné pour 1996 comprend 580 transporteurs représentant une population observée de 2 239 transporteurs. Les tailles de la population et de l'échantillon par région et genre d'activité sont présentées dans le tableau 6.1. 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 et qui ont pu être identifiées pendant la collecte.

T5 1996 Supplément annuel

L'échantillon de l'enquête T5 de 1996 s'est composé de celui de l'ETTRM de 1996 (abstraction faite des entreprises non incluses dans la population observée de l'enquête T5), auquel a été ajouté un échantillon aléatoire des nouveaux enquêtés (voir **B Population** ci-dessus). Les nouveaux enquêtés ont été attribués aux strates de l'ETTRM de 1996, et un échantillon aléatoire de ces entreprises a été sélectionné dans chaque strate. La fraction que représentent les nouvelles entreprises sélectionnées dans chaque strate a été identique à la fraction correspondant aux unités sélectionnées dans cette strate pour l'échantillon de l'ETTRM de 1996. Le tableau 6.2 présente la taille totale de la population observée et la taille de l'échantillon pour chaque région et chaque genre d'activité.

D. Collecte et traitement des données

ETTRM 1996

À la fin de chaque trimestre, un questionnaire était envoyé aux transporteurs échantillonnés. Les données étaient recueillies chaque trimestre 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

representative data from another carrier. The data were then verified by subject matter specialists.

1996 Q5

For the 1996 Q5 survey, the questionnaires were mailed in early spring of 1997. The carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1997. The processing methods were similar to those used for the 1996 QMCF survey.

E. Estimation

Since only a sample of carriers were 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.

6.3 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:

des enquêtes ETTRM et T5, ou au moyen de données représentatives d'un autre transporteur. Les données étaient ensuite vérifiées par des spécialistes.

T5 1996 Supplément annuel

Pour l'enquête T5 de 1996, les questionnaires ont été envoyés par la poste au début du printemps 1997. 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 1997. Les méthodes de traitement ont été semblables à celles de l'ETTRM de 1996.

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 les données pondérées servaient à produire les estimations. Les données pondérées pour tous les transporteurs échantillonnés appartenant à une variable donnée (p. ex., les transporteurs de fret ordinaire en Ontario) étaient additionnées pour obtenir les estimations. Cette même méthode a été utilisée pour produire les données estimatives de l'enquête T5.

Les quotients financiers présentés au chapitre 2 (p. ex.: quotient d'exploitation) représentent des quotients 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 quotient tiré de la moyenne des quotients 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.

6.3 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 des entreprises canadiennes de 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 firms 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 shipments transported by Canadian domiciled for-hire motor carriers (companies) with annual transportation revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. 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). 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

For the first time in 1996, 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 companies classified as for-hire trucking on the CFDB with annual transportation revenues derived from intercity trucking of \$1 million or more. These carriers constituted the survey frame, while the survey population consisted of all shipments made by these carriers.

C. Sample Design

In the survey frame, carriers are stratified by their type of operation, area of operation and annual intercity revenue classes (Class I – \$12 million and over; Class II – \$1 million to \$12 million). Regardless of their type and area of operation, all Class I carriers are sampled with certainty for all four quarters of the year. Class II strata that contain a small number of carriers are also sampled with certainty. The other Class II strata are 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 more than one quarter. Each quarterly sample is 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. This sample design minimizes the sample overlap among quarters.

- 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 de livraisons 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 désirent accroître leurs opérations utilisent également les statistiques produites par cette enquête.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend toutes les expéditions transportées par les transporteurs (compagnies) routiers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui produisent des recettes tirées du transport des marchandises annuelles de 1 million \$ ou plus au titre du transport interurbain de marchandises. 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.] Comme on ne peut accéder directement à cet univers, il faut s'adresser aux transporteurs qui ont effectué ces expéditions. Les services de messagerie ne sont pas inclus dans cette enquête.

Population observée

Pour la première fois en 1996, les transporteurs enquêtés comprennent les entreprises apparaissant au registre des entreprises de Statistique Canada, appelé la Base de données du registre central (BDRC) et faisant partie de la population cible de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises). Ceci inclut toutes les entreprises classées au sein du camionnage pour compte d'autrui sur la BDRC ayant des recettes annuelles tirées du transport interurbain de 1 million de dollars ou plus. Ces transporteurs forment la base de sondage, tandis que la population observée est formée de toutes les expéditions effectuées par les transporteurs figurant sur la base de sondage.

C. Plan d'échantillonnage

Dans la base de sondage, on procède à une classification croisée des transporteurs selon le type d'exploitation, le secteur d'exploitation et la catégorie de recettes annuelles (catégorie I – 12 millions \$ et plus; catégorie II – de 1 million \$ à 12 millions \$). Quels que soient le type et le secteur d'exploitation, tous les transporteurs de catégorie I sont échantillonnés avec certitude. Les strates de catégorie II qui comptent un petit nombre de transporteurs sont également échantillonnées à 100% pour les quatre trimestres de l'année. Les autres strates de transporteurs de catégorie II 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 inclus dans plus d'un trimestre. Chaque échantillon trimestriel est un échantillon aléatoire simple de toute la population, i.e. chaque transporteur dans une même strate a une chance égale d'être sélectionné dans l'échantillon pour un trimestre donné. Cette méthode d'échantillonnage minimise le chevauchement des échantillons d'un trimestre à l'autre.

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 sampling intervals for selecting shipments depend on the total number of shipments transported by each carrier. The sample of carriers and the sample of shipments are jointly allocated so as to maximize the precision of the estimates of intercity transportation revenues for a fixed survey budget.

The survey population size and the sample size for the 1996 survey by province or territory of domicile are shown in tables 6.3 and 6.4 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. A complete description of the procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

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.

Note 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, carriers with annual intercity revenues less than \$1 million which used to be considered are no longer covered by this survey.
- 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 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.

Une fois achevé l'échantillonnage aléatoire, on passe à un deuxième degré d'échantillonnage. Un échantillon systématique de livraisons est alors sélectionné pour chaque transporteur choisi. Ainsi, l'expédition est l'unité d'échantillonnage réelle. Les intervalles de sélection des expéditions varient selon le nombre total d'expéditions transportées par chaque entreprise. À noter que dans cet échantillonnage à deux degrés, l'échantillon de transporteurs et l'échantillon d'expéditions sont conjointement répartis de manière à maximiser la précision des estimations sur les recettes tirées du transport des marchandises au titre du transport interurbain, pour un budget donné.

Les tableaux 6.3 et 6.4 fournissent des renseignements sur la taille de la population observée et sur celle de l'échantillon pour l'enquête de 1996 selon la province ou le territoire 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. On peut obtenir sur demande une description des méthodes de traitement des données en s'adressant à la Division des transports.

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, les transporteurs produisant des recettes annuelles de moins de 1 million \$ du transport interurbain de marchandises ne font plus partie de l'enquête.
- 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 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.

6.4 Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers – Chapter 4

A. Survey Objectives

The objective of the survey is to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers. Private carriers consist of businesses who maintain a fleet of trucks to carry their own goods and for which separate accounting information is available.

B. Populations

Target Population

The target population is all Canadian domiciled private carriers with annual operating expenses pertaining to the trucking operations of \$1 million or more.

Survey Population

The 1996 survey frame was created based on the list of private carriers surveyed in 1995 and whose operating expenses were anticipated to exceed \$1 million in 1996. A few births were identified and included in the survey frame through the profiling of large businesses conducted by the Business Register Division of Statistics Canada.

C. Data Collection and Processing

A census of all carriers listed on the survey frame is conducted. Questionnaires are mailed in the spring of the year following the survey reference year. In the 1996 survey, the carriers were asked to report data pertaining to their own 12-month accounting period ending no later than March 31, 1997.

After the data are captured, they are submitted through an automated edit program which identifies questionnaires with inconsistent or missing data. It also identifies carriers that should be contacted for clarification and completion of the data. At the final stage, missing and inconsistent data are imputed using Statistics Canada's Generalized Edit and Imputation System.

D. Estimation

Since private carriers are surveyed on a census basis, their data do not need to be weighted. To calculate the published estimates, the data for individual carriers are aggregated.

Note for Historical Comparison

The threshold of \$1 million in operating expenses was introduced in the 1990 survey.

6.4 Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – Transporteurs pour compte propre – chapitre 4

A. Objectif de l'enquête

L'enquête a pour objectif d'obtenir, chaque année, des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre. Les transporteurs pour compte propre sont des entreprises qui maintiennent un parc de camions servant à transporter leurs propres marchandises et pour lesquelles des renseignements comptables distincts sont disponibles.

B. Populations

Population cible

La population cible comprend tous les transporteurs pour compte propre domiciliés au Canada dont les dépenses d'exploitation annuelles liées aux activités de camionnage se chiffrent à 1 million \$ ou plus.

Population observée

La base de sondage de 1996 comprenait les transporteurs pour compte propre enquêtés en 1995 et pour lesquels les dépenses d'exploitation anticipées devraient totaliser 1 million \$ ou plus en 1996. La Division du registre des entreprises de Statistique Canada a relevé quelques nouveaux transporteurs lors de l'établissement du profil des grandes entreprises.

C. Collecte et traitement de données

On procède à un dénombrement de tous les transporteurs. Les données sont recueillies par la poste. Les questionnaires sont envoyés aux compagnies au printemps de l'année suivant l'année de référence. Pour l'enquête de 1996, on a demandé aux transporteurs de déclarer les données correspondant à leur période comptable de 12 mois se terminant au plus tard le 31 mars 1997.

Une fois les données saisies, elles font l'objet d'une vérification automatisée qui permet de relever les questionnaires présentant des données incohérentes ou manquantes. La vérification permet également d'identifier les transporteurs avec lesquels il faut communiquer pour obtenir des éclaircissements ou des données complémentaires. À l'étape finale, les données manquantes ou incohérentes sont imputées par le système généralisé de vérification et d'imputation de Statistique Canada.

D. Estimation

Puisque les transporteurs pour compte propre subissent un dénombrement complet, leurs données ne requièrent aucune pondération. Pour produire les estimations publiées, on regroupe les données sur tous les transporteurs.

Note concernant les comparaisons des données dans le temps

Le seuil de 1 million \$ au titre des dépenses d'exploitation a été introduit avec l'enquête de 1990.

6.5 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, except the Annual Motor Carriers of Freight Survey of Private Carriers, for which data are collected on the whole population.

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.

6.5 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, à l'exception de l'Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises – transporteurs pour compte propre, pour laquelle un recensement est effectué.

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.

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 Standard Industrial Classification (SIC) code on the survey frames may result in either over or under coverage of the trucking industry.
- 2) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1995, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1996 were excluded from the QMCF survey population. Note that errors in the classification variables (industry or revenue) on the CFDB may result in under or over coverage of the QMCF and Q5 target populations.
- 3) The 1996 Q5 survey excludes some companies which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1996.
- 4) Some carriers that started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1995, and all of those which started their operations (or earned \$1 million or more for the first time) in 1996 were excluded from the survey population of the Quarterly For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) survey. Note that errors in the classification variables

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 le code de Classification type des industries (CTI) présent dans les bases de sondage peuvent entraîner des problèmes de sur ou de sous-dénombrement du secteur du camionnage.
- 2) 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 1995 et tous ceux qui ont commencé leurs opérations (ou qui ont généré des recettes de 1 million de dollars ou plus pour la première fois) en 1996 furent exclus de la population observée de l'enquête ETTRM. Veuillez noter que les erreurs dans les variables de classification (activité ou recette) sur la BDRC peuvent résulter par un sous-dénombrement ou un surdénombrement des populations cibles des enquêtes ETTRM et T5.
- 3) L'enquête T5 de 1996 exclut toutes entreprises ayant commencé leurs activités (ou enregistré des recettes de 1 million \$ ou plus pour la première fois) en 1996.
- 4) 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 1995 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 1996 furent exclus de la population observée de l'Enquête trimestrielle sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et

(industry or revenue) on the CFDB may result in under or over coverage of the target population of this survey.

- 5) The survey of private carriers is subject to some degree of under coverage due to difficulties in identifying this type of carrier.

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

destination des marchandises). Veuillez prendre note que toute erreur dans les variables de classification (activité ou recette) sur la BDRC peut résulter dans un sous-dénombrement ou un surdénombrement de la population cible de cette enquête.

- 5) Les transporteurs pour compte propre étant très difficiles à identifier, une composante de sous-dénombrement est à prévoir dans l'erreur totale.

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 l'importance de l'imputation 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

the data capture 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 6.5 to 6.8. 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 3.4 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 6.5 à 6.8. 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 3.4, 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 6.1
Quarterly Motor Carriers of Freight Survey, For-hire Carriers, 1996 – Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Tableau 6.1
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, Transporteurs pour compte d'autrui, 1996 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

| Region Région | Type of Activity – Genre d'activité | | | | Total |
|---|-------------------------------------|---|--------------------------|-----------------|-------------------|
| | General Freight Fret général | Household Goods Movers Articles ménagers | Bulk Produits en vrac | Other Autre | |
| Atlantic – Atlantique | 68(17) ¹ | 12(9) | 23(13) | 51(13) | 154(52) |
| Quebec – Québec | 266(64) | 27(17) | 101(22) | 138(31) | 532(134) |
| Ontario | 383(104) | 72(29) | 137(31) | 121(25) | 713(189) |
| Prairies | 201(47) | 24(15) | 145(29) | 124(23) | 494(114) |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 121(24) | 27(16) | 48(18) | 144(27) | 340(85) |
| Territories – Territoires | 2(2) | 1(1) | 1(1) | 2(2) | 6(6) |
| Total | 1,041(258) | 163(87) | 455(114) | 580(121) | 2,239(580) |

¹ Data in parentheses show sample size. – Les données entre parenthèse coïncident à la taille de l'échantillon.

Table 6.2
Motor Carriers of Freight Survey, Annual Supplement (Q5), 1996 – Survey Population and Sample Size¹ by Region and Type of Activity

Tableau 6.2
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (T5), de 1996 – Taille de la population observée et de l'échantillon¹ selon la région et le genre d'activité

| Region Région | Type of Activity – Genre d'activité | | | | Total |
|---|-------------------------------------|---|--------------------------|-----------------|-------------------|
| | General Freight Fret ordinaire | Household Goods Movers Articles ménagers | Bulk Produits en vrac | Other Autre | |
| Atlantic – Atlantique | 71(19) ¹ | 13(10) | 24(13) | 64(16) | 172(58) |
| Quebec – Québec | 284(70) | 31(19) | 108(24) | 158(36) | 581(149) |
| Ontario | 401(106) | 78(31) | 131(31) | 130(26) | 740(194) |
| Prairies | 223(49) | 32(19) | 155(31) | 150(26) | 560(125) |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 119(23) | 30(18) | 45(16) | 148(29) | 342(86) |
| Territories – Territoires | 2(2) | 1(1) | 1(1) | 2(2) | 6(6) |
| Total | 1,100(269) | 185(98) | 464(116) | 652(135) | 2,401(618) |

¹ Data in parentheses show sample size. – Les données entre parenthèse coïncident à la taille de l'échantillon.

Table 6.3
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1996 – 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 TRI.1 | QTR.2 TRI.2 | QTR.3 TRI.3 | QTR.4 TRI.4 |
| Atlantic – Atlantique | 115 | 47 | 44 | 33 | 53 |
| Quebec – Québec | 398 | 125 | 128 | 137 | 122 |
| Ontario | 498 | 172 | 180 | 172 | 177 |
| Prairies | 379 | 130 | 118 | 128 | 122 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 233 | 68 | 72 | 75 | 62 |
| Canada | 1,623 | 542 | 542 | 545 | 536 |

Tableau 6.3
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1996 – Nombre de transporteurs dans la population observée et taille de l'échantillon de premier degré selon la région de domicile

Table 6.4
For-hire Trucking (Commodity Origin/Destination) Survey, 1996 – 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 de livraisons dans la population | Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons dans l'échantillon | Estimated Number of Shipments in the Population Nombre estimatif de livraisons dans la population | Number of Shipments in the Sample Nombre de livraisons dans l'échantillon |
| Atlantic – Atlantique | 799,443 | 16,739 | 1,164,195 | 17,472 |
| Quebec – Québec | 960,835 | 24,197 | 1,040,833 | 24,803 |
| Ontario | 3,379,623 | 47,204 | 4,822,921 | 55,385 |
| Prairies | 1,630,786 | 40,254 | 2,106,307 | 41,029 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 440,103 | 6,590 | 772,467 | 7,430 |
| Canada | 7,210,790 | 134,984 | 9,906,723 | 146,119 |
| | 3rd Quarter – 3ième trimestre | | 4th Quarter – 4ième trimestre | |
| Atlantic – Atlantique | 983,806 | 16,203 | 979,761 | 18,241 |
| Quebec – Québec | 1,296,476 | 25,134 | 1,129,179 | 22,311 |
| Ontario | 4,095,469 | 52,416 | 4,276,328 | 48,839 |
| Prairies | 1,919,816 | 42,558 | 2,019,848 | 43,192 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 715,747 | 8,678 | 646,598 | 6,841 |
| Canada | 9,011,314 | 144,989 | 9,051,714 | 139,424 |

Tableau 6.4
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination des marchandises), 1996 – Nombre estimatif de livraisons dans la population de transporteurs et taille de l'échantillon de deuxième degré selon la région de domicile

Table 6.5
1996 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey –
Quality Measures by Region and by Type of Activity

Tableau 6.5
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises de 1996 – 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 | 76.1 | | | 86.7 | | |
| Revenues – Recettes | | 11.0 | 7.9 | | 8.3 | 3.9 |
| Expenses – Dépenses | | 40.9 | 8.0 | | 30.3 | 4.1 |
| Quebec – Québec | 81.1 | | | 89.4 | | |
| Revenues – Recettes | | 13.1 | 5.1 | | 12.3 | 5.4 |
| Expenses – Dépenses | | 30.4 | 4.9 | | 18.4 | 5.4 |
| Ontario | 71.6 | | | 81.3 | | |
| Revenues – Recettes | | 22.8 | 4.6 | | 20.5 | 4.3 |
| Expenses – Dépenses | | 40.4 | 4.8 | | 38.7 | 4.5 |
| Prairies | 73.4 | | | 83.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 17.3 | 3.4 | | 16.7 | 3.5 |
| Expenses – Dépenses | | 26.0 | 3.4 | | 25.2 | 3.7 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 62.2 | | | 78.1 | | |
| Revenues – Recettes | | 35.7 | 8.7 | | 29.5 | 10.5 |
| Expenses – Dépenses | | 54.4 | 8.9 | | 48.8 | 10.8 |
| Territories – Territoires | 50.0 | | | 50.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 8.4 | 0.0 | | 69.4 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 11.8 | 0.0 | | 72.9 | 0.0 |
| Main Type of Activity – Principale activité | | | | | | |
| General Freight – Fret ordinaire | 77.7 | | | 84.4 | | |
| Revenues – Recettes | | 17.4 | 3.2 | | 17.1 | 3.0 |
| Expenses – Dépenses | | 34.8 | 3.2 | | 30.7 | 3.1 |
| Specialized Freight – Fret spécialisé | 69.1 | | | 82.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 24.3 | 3.7 | | 19.8 | 3.8 |
| Expenses – Dépenses | | 39.3 | 3.7 | | 34.6 | 3.9 |
| Total | 73.0 | | | 83.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 19.8 | 2.4 | | 18.1 | 2.4 |
| Expenses – Dépenses | | 36.3 | 2.4 | | 32.0 | 2.4 |

Table 6.5
1996 Quarterly Motor Carriers of Freight Survey –
Quality Measures by Region and by Type of Activity
 – Concluded

Tableau 6.5
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de
marchandises de 1996 – Mesures de qualité selon la région
et selon le genre d'activité – fin

| | 3rd Quarter – 3ième trimestre | | | 4th Quarter – 4ième 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 | 56.8 | | | 60.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 41.5 | 3.9 | | 34.9 | 3.7 |
| Expenses – Dépenses | | 43.7 | 3.9 | | 53.1 | 3.7 |
| Quebec – Québec | 80.2 | | | 70.8 | | |
| Revenues – Recettes | | 15.2 | 5.4 | | 35.9 | 5.9 |
| Expenses – Dépenses | | 22.7 | 5.4 | | 39.7 | 6.1 |
| Ontario | 65.1 | | | 57.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 35.0 | 6.0 | | 52.3 | 5.8 |
| Expenses – Dépenses | | 49.0 | 6.2 | | 57.6 | 6.0 |
| Prairies | 67.9 | | | 62.9 | | |
| Revenues – Recettes | | 31.9 | 3.3 | | 33.7 | 3.3 |
| Expenses – Dépenses | | 38.8 | 3.4 | | 36.7 | 3.4 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 58.9 | | | 55.6 | | |
| Revenues – Recettes | | 41.5 | 9.6 | | 53.7 | 10.4 |
| Expenses – Dépenses | | 43.6 | 9.7 | | 58.7 | 10.6 |
| Territories – Territoires | 33.3 | | | 50.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 64.0 | 0.0 | | 23.8 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 65.6 | 0.0 | | 62.4 | 0.0 |
| Main Type of Activity – Principale activité | | | | | | |
| General Freight – Fret ordinaire | 72.5 | | | 62.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 30.0 | 3.9 | | 43.3 | 3.7 |
| Expenses – Dépenses | | 39.4 | 4.0 | | 49.1 | 3.9 |
| Specialized Freight – Fret spécialisé | 62.8 | | | 60.5 | | |
| Revenues – Recettes | | 35.9 | 4.0 | | 43.6 | 4.2 |
| Expenses – Dépenses | | 44.2 | 4.0 | | 48.9 | 4.2 |
| Total | 67.2 | | | 61.4 | | |
| Revenues – Recettes | | 32.1 | 2.9 | | 43.4 | 2.8 |
| Expenses – Dépenses | | 41.1 | 3.0 | | 49.1 | 2.9 |

Table 6.6
Motor Carriers of Freight Survey, Annual
Supplement (Q5), 1996 – Quality Measures by
Region, by Type of Activity and by Size

Tableau 6.6
Supplément annuel à l'enquête sur les transporteurs
routiers de marchandises (T5), de 1996 – 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 | 64.6 | | |
| Revenues – Recettes | | 36.8 | 3.6 |
| Expenses – Dépenses | | 37.0 | 3.6 |
| Quebec – Québec | 80.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 18.0 | 6.2 |
| Expenses – Dépenses | | 18.5 | 6.3 |
| Ontario | 64.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 38.9 | 4.8 |
| Expenses – Dépenses | | 42.2 | 4.8 |
| Prairies | 64.0 | | |
| Revenues – Recettes | | 25.5 | 2.7 |
| Expenses – Dépenses | | 26.3 | 2.8 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 46.1 | | |
| Revenues – Recettes | | 64.5 | 8.5 |
| Expenses – Dépenses | | 66.1 | 8.9 |
| Territories – Territoires | 33.3 | | |
| Revenues – Recettes | | 22.2 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 22.4 | 0.0 |
| Type of Activity – Genre d'activité | | | |
| General Freight – Marchandises générales | 70.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 32.4 | 3.6 |
| Expenses – Dépenses | | 34.7 | 3.6 |
| Household Good Movers – Articles ménagers | 67.8 | | |
| Revenues – Recettes | | 34.1 | 6.4 |
| Expenses – Dépenses | | 34.7 | 6.4 |
| Bulk – Produits en vrac | 58.8 | | |
| Revenues – Recettes | | 38.0 | 4.4 |
| Expenses – Dépenses | | 41.1 | 4.6 |
| Other – Autre | 59.4 | | |
| Revenues – Recettes | | 33.0 | 5.4 |
| Expenses – Dépenses | | 32.9 | 5.6 |
| Size – Taille | | | |
| Medium Carriers – Transporteurs de taille moyenne | 56.8 | | |
| Revenues – Recettes | | 42.9 | 5.2 |
| Expenses – Dépenses | | 44.0 | 5.3 |
| Large Carriers – Transporteurs de grande taille | 74.3 | | |
| Revenues – Recettes | | 31.7 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 33.8 | 0.0 |
| Top Carriers – Principaux transporteurs | 80.6 | | |
| Revenues – Recettes | | 19.6 | 0.0 |
| Expenses – Dépenses | | 22.4 | 0.0 |
| Total | 65.2 | | |
| Revenues – Recettes | | 33.3 | 2.4 |
| Expenses – Dépenses | | 35.1 | 2.5 |

Table 6.7
**For-hire Trucking Survey (Commodity Origin/
 Destination) 1996 – Response Rates for the First
 Stage Sample (Carriers) by Region of Domicile**

| Region of Domicile Région de domicile | Response Rate – Taux de réponse | | | |
|---|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| | QTR.1 TRI.1 | QTR.2 TRI.2 | QTR.3 TRI.3 | QTR.4 TRI.4 |
| | | | % | |
| Atlantic – Atlantique | 90.9 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| Quebec – Québec | 95.4 | 97.2 | 96.6 | 94.4 |
| Ontario | 89.2 | 93.3 | 83.2 | 85.5 |
| Prairies | 97.4 | 98.0 | 96.2 | 99.0 |
| B.C. and Territories – C.-B. et Territoires | 96.2 | 90.0 | 98.5 | 94.1 |
| Canada | 93.5 | 95.3 | 92.5 | 92.9 |

Tableau 6.7
**Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine
 et destination des marchandises), 1996 – Taux de réponse
 pour l'échantillon de premier degré (transporteurs) selon la
 région de domicile**

Table 6.8
**Annual Motor Carriers of Freight Survey, Private
 Carriers, 1996 – Quality Measures by Region of
 Domicile**

| Region of Domicile Région de domicile | Response Rate Taux de réponse | Relative Imputation Rate for Expenses ¹ Taux d'imputation relatif – dépenses ¹ |
|--|----------------------------------|---|
| | | % |
| Atlantic – Atlantique | 16.7 | 87.9 |
| Quebec – Québec | 44.4 | 63.8 |
| Ontario | 31.4 | 70.3 |
| Prairies | 31.7 | 48.8 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 41.7 | 76.0 |
| Canada | 35.1 | 67.5 |

Tableau 6.8
**Enquête annuelle sur les transporteurs routiers de
 marchandises – Transporteurs pour compte propre, 1996 –
 Mesures de qualité selon la région de domicile**

¹ Total operating expenses are required from all carriers (compulsory fields). Relative imputation rates can be higher for other variables. – Les dépenses totales d'exploitation sont requises de tous les transporteurs (champs obligatoires). Les taux d'imputation relatifs peuvent être plus élevés pour les autres variables.

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.

Class I (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). For-hire carriers which earned gross annual intercity revenues of \$12 million or more.

Class II (For-hire Trucking Survey, Commodity Origin/Destination). For-hire carriers which earned gross annual intercity revenues greater than or equal to \$1 million to less than \$12 million.

Commodity. The description of the transported merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to Statistics Canada's Standard Commodity Classification at the three digit level.

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.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal Year (Motor Carriers of Freight Survey). Any 12 month period adopted by a carrier as its annual accounting period, ending any time between April 1, 1996 and March 31, 1997.

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.

General Freight. Freight that is packed (not bulk) and does not need specialized transportation equipment.

Industry Activity Statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry Structure Statistics. Statistics which 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 a distance greater than 24 km.

Interest coverage. The number of times a firm 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 Shipments. 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. Transportation of several shipments, within a load, which do not exceed 10,000 lb. or 4,500 kilograms.

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Linehaul. The movement of freight between cities or terminals. Linehaul does not include pick up and delivery service.

Long-term capital employed. Measures the long term source of capital and equals the sum of long term liabilities plus owner's equity.

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.

Operating Expenses. Operating expenses include expenses incurred in carrying motor carrier freight operations **only**. These exclude non-operating expenses such as capital loss, interest paid, etc.

Operating Profit Rate of Return. Calculated by dividing net income before interest and taxes by total assets. Because interest payments are included in net income, this ratio measures profitability independent of how the firm is financed.

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 owner's equity. A measure of the financial return to owners of a business. Calculated by dividing net income before taxes 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 factor attached to each sampled unit indicating the number of units it represents in the population.

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 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.

Standard Industrial Classification (SIC). Classification system developed in 1980 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 456) are establishments primarily engaged in the provision of trucking, transfer and related services. This industry group is a part of the Major Group 45 (Transportation industries) which includes establishments primarily engaged in the transportation of goods and passengers by air, railway, water and motor vehicles.

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.

Survey Frame. A list of units (trucking firms) that carries the contact (e.g., name, address) and the classification (e.g., industrial classification) information 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 which exceeds 10,000 lb. or 4,500 kilograms.

Weight (Mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not rated for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working Capital Ratio. See current ratio.

Glossaire

Base de sondage. Liste des unités (entreprises de camionnage) contenant les renseignements visant à établir un contact (p. ex., nom, adresse) et une classification (p. ex., la classification industrielle) des unités à enquêter.

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise 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».

Capitaux à long terme utilisés. Mesure des capitaux à long terme égale à la somme du passif à long terme et des capitaux propres.

Catégorie I (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs pour compte d'autrui ayant tiré des recettes annuelles brutes de 12 millions \$ ou plus provenant du transport interurbain intérieur.

Catégorie II (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination). Transporteurs pour compte d'autrui ayant tiré des recettes annuelles brutes supérieures ou égales à 1 million \$ et inférieures à 12 millions \$ provenant du transport interurbain intérieur.

Charge partielle. (CP) Transport par lots brisés n'excédant pas 10,000 livres ou 4,500 kilogrammes.

Charge complète. (CC) Transport de marchandises excédant 10,000 livres ou 4,500 kilogrammes.

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.

Classification type des industries (CTI). Système de classification conçu en 1980 qui permet la production d'un système intégré de statistiques économiques en subdivisant la production économique totale canadienne en industries. Les industries du camionnage (groupe industriel 456) sont formés d'établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de camionnage, des services de transfert et des services connexes. Ce groupe industriel fait partie du grand groupe 45 (Industries du transport) qui comprend les établissements dont l'activité principale concerne le transport de voyageurs et de marchandises par air, par chemin de fer, par eau et par terre (véhicules motorisés).

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. Firmes 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.

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

Dépenses d'exploitation. Les dépenses d'exploitation incluent **seulement** 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), une lettre de transport, 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.

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

Établissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises). Toute période de 12 mois utilisée par un transporteur comme année financière et se terminant à n'importe quel moment entre le 1er avril 1996 et le 31 mars 1997.

Expédition interne. 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 empaquetées (autre que le vrac) et qui ne nécessitent pas un équipement de transport spécialisé.

Livraison (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).

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. Un facteur propre à chaque unité échantillonnée indiquant le nombre d'unités qu'elle représente dans la population.

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

Population observée. Ensemble de toutes les unités (p. ex., transporteurs, livraisons) 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.

Produit. Description de la marchandise transportée telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits de Statistique Canada au niveau de détail à trois chiffres.

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

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.

Ratio d'autonomie financière à long terme. 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.

Ratio de rotation de l'actif. Mesure de rentabilité obtenue en divisant les recettes totales d'exploitation par l'actif total.

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 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.

Rendement des capitaux propres. Mesure du rendement financier de l'entreprise pour les propriétaires, obtenue en divisant le bénéfice net avant impôt par les capitaux propres.

Sondage. 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».

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

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

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

Taux d'imputation relatif. La proportion des valeurs estimatives publiées (revenus ou dépenses) attribuable à l'imputation des données.

Taux de rendement du bénéfice d'exploitation. Calculé en divisant le bénéfice net avant les intérêts sur la dette et les impôts par l'actif total. Comme les frais d'intérêt sont inclus dans le revenu net, ce taux mesure la rentabilité indépendamment de la façon dont l'entreprise est financée.

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.

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

Transporteurs routiers pour compte propre. Entreprises 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

| | Catalogue |
|---|---|
| Surface and Marine Transport – <i>Service Bulletin</i> – Eight issues a year. Bilingual. | Transport terrestre et maritime – <i>Bulletin de Service</i> – Huit numéros par année. Bilingue. 50-002 |
| Aviation – <i>Service Bulletin</i> – Bilingual. Monthly. | Aviation – <i>Bulletin de service</i> – Bilingue. Mensuel. 51-004 |
| Air Carrier Traffic at Canadian Airports – <i>Annual</i> . Bilingual. | Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-203 |
| Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report – <i>Annual</i> . Bilingual. | Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-204 |
| Air Passenger Origin and Destination: Canada / United States Report – <i>Annual</i> . Bilingual. | Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada/États-Unis – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-205 |
| Canadian Civil Aviation – <i>Annual</i> . Bilingual. | Aviation civile canadienne – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-206 |
| Air Charter Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual. | Statistique des affrètements aériens – <i>Annuel</i> . Bilingue. 51-207 |
| Railway Carloadings – <i>Monthly</i> . Bilingual. | Chargements ferroviaires – <i>Mensuel</i> . Bilingue. 52-001 |
| Rail in Canada – <i>Annual</i> . Bilingual. | Le transport ferroviaire au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue. 52-216 |
| Passenger Bus and Urban Transit Statistics – <i>Annual</i> . Bilingual. | Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain – <i>Annuel</i> . Bilingue. 53-215 |
| Road Motor Vehicles – Fuel Sales – <i>Annual</i> . Bilingual. | Véhicules automobiles, ventes de carburants – <i>Annuel</i> . Bilingue. 53-218 |
| Road Motor Vehicles – Registrations – <i>Annual</i> . Bilingual. | Véhicules automobiles, immatriculations – <i>Annuel</i> . Bilingue. 53-219 |
| Trucking in Canada – <i>Annual</i> . Bilingual. | Le camionnage au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue. 53-222 |
| Shipping in Canada – <i>Annual</i> . Bilingual. | Le transport maritime au Canada – <i>Annuel</i> . Bilingue. 54-205 |
| International Travel, Advance Information (Touriscope) – <i>Monthly</i> . Bilingual. | Voyages internationaux, renseignements provisoires (Touriscope) – <i>Mensuel</i> . Bilingue. 66-001P |
| International Travel – <i>Annual</i> . Bilingual. | Voyages internationaux – <i>Annuel</i> . Bilingue. 66-201 |
| Travel Log – <i>Quarterly</i> . Bilingual. | Info-voyages – <i>Trimestriel</i> . Bilingue. 87-003 |

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 1 800-267-6677. 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 1 800-267-6677. 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:

Tricia Trépanier, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Main Building, Suite 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: treptri@statcan.ca

Helen McDonald, Assistant Director
Aviation Statistics Centre

Telephone: (613) 951-8779
Facsimile: (613) 951-0010
Internet: mcdohel@statcan.ca

Jim Cain, Chief
Trucking Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579
Internet: cainjim@statcan.ca

Andrea Mathieson, Chief
Marine Section

Telephone: (613) 951-8699
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: mathand@statcan.ca

Ruth Martin, Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-5700
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: martrut@statcan.ca

Robert Larocque, Head
Dissemination Unit

Telephone: (613) 951-2486
Facsimile: (613) 951-0009
Internet: laroque@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:

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Suite 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: treptri@statcan.ca

Helen McDonald, Directrice adjointe
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 951-8779
Télécopieur: (613) 951-0010
Internet: mcdohel@statcan.ca

Jim Cain, Chef
Section du camionnage

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579
Internet: cainjim@statcan.ca

Andrea Mathieson, Chef
Section du transport maritime

Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: mathand@statcan.ca

Ruth Martin, Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-5700
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: martrut@statcan.ca

Robert Larocque, Chef
Unité de la diffusion

Téléphone: (613) 951-2486
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: laroque@statcan.ca